

# Colóquio internacional da Conferência Lusofrancófona da Saúde (COLUFRAS)

## Estratégias de comunicação para a prevenção dos acidentes de trânsito e redução de seu impacto sobre os serviços de saúde

*International Colloquium of the Lusofrancophone Conference of Health (COLUFRAS)*

*Communication strategies for the prevention of traffic accidents and reducing their impact on health services*

---

### **Fernando P. Cupertino de Barros**

Médico, com mestrado e doutorado em Saúde Coletiva.

Professor da cadeira de Saúde Coletiva da Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Goiás

Presidente do Conselho Nacional de Secretários de Saúde do Brasil - CONASS (2000-2003) e seu assessor técnico para Ciência e Tecnologia e Relações Internacionais

## **Resumo**

O autor discorre sobre a Conferência Lusofrancófona de Saúde (COLUFRAS) enfocando o Colóquio Internacional por ela promovido em conjunto com o Instituto de Higiene e Medicina Tropical da Universidade Nova de Lisboa em 2017, com o objetivo de discutir a problemática dos impactos dos acidentes de trânsito sobre a saúde e, de modo especial, as estratégias utilizadas para o enfrentamento do problema. Para tanto, faz-se uma síntese da abordagem dos diferentes conferencistas que expuseram como os seus países têm se comportado frente a tais desafios, os resultados e objetivos alcançados, com destaque para os aspetos ligados à comunicação em razão da sua relevância na possibilidade de produzir impactos positivos sobre a eficácia das ações governamentais e sobre a conscientização dos cidadãos sobre a importância de se combater as situações geradoras de insegurança no trânsito.

### **Palavras Chave:**

Segurança no trânsito, comunicação em saúde, prevenção de acidentes.

## **Abstract**

The author discusses the Lusofrancophone Health Conference (COLUFRAS) focusing on the International Colloquium promoted by it together with the Institute of Hygiene and Tropical Medicine of the New University of Lisbon in 2017, with the objective of discussing the problems of the impacts of traffic accidents on health and, in particular, the strategies used to deal with the problem. In order to do so, it is a synthesis of the approach of the different speakers who explained how their countries have behaved in the face of such challenges, the results and objectives achieved, highlighting the aspects related to communication because of its relevance in the possibility of producing impacts positive results on the effectiveness of government actions and on citizens' awareness of the importance of combating situations that generate traffic insecurity.

### **Key Words:**

Traffic safety, communication in health, accidents prevention.

## 1. A COLUFRAS e o contexto

Ativa há mais de vinte anos, a Conferência Luso-Francófona da Saúde (COLUFRAS) é uma organização internacional não governamental e sem fins lucrativos que visa a melhoria dos sistemas e dos serviços de saúde, graças à promoção de intercâmbios internacionais, sobretudo entre os países francófonos e lusófonos. Sua sede encontra-se em Montréal, no Canadá.

Por que falar de Comunicação em Saúde? E por que abordar o problema dos acidentes de trânsito no contexto da Saúde? Eis os dois grandes eixos de discussão do evento internacional realizado no dia 18 de abril de 2017, como atividade precursora do 4º. Congresso Nacional de Medicina Tropical, promovido pelo Instituto de Higiene e Medicina Tropical da Universidade de Lisboa. O colóquio decorreu de uma agenda proposta por ocasião de um seminário sobre promoção da saúde, realizado pela COLUFRAS em maio de 2016, quando da 22ª. Conferência Mundial de Promoção da Saúde da UIPES (União internacional de promoção e educação para a saúde), em Curitiba (Brasil).

No colóquio de Lisboa, o papel da Comunicação em Saúde foi focado numa abordagem transversal, além de terem sido apresentadas experiências exitosas e as estratégias utilizadas por diferentes países (Portugal, Canadá/Québec e Brasil) a fim de se buscar a redução dos acidentes de trânsito e sua morbimortalidade. Foram examinados não apenas os aspetos técnicos, mas também e, sobretudo, as estratégias intersetoriais e interinstitucionais. Devido à importância económica da indústria automobilística, os gestores públicos consideram primeiramente os acidentes de trânsito como relacionados aos setores de transporte e de regulamentação. Ora, os acidentes de trânsito constituem-se num pesado fardo técnico e económico para os serviços de saúde que, em todos os países, sofrem crescentes dificuldades de financiamento. A redução do número e da gravidade dos acidentes de veículos terrestres aliviaria em muito os custos dos serviços de saúde. Consequentemente, os responsáveis políticos e os gestores dos sistemas de saúde devem fazer parte dos atores e dos promotores da segurança no trânsito. Devem colaborar com as estratégias de outros setores (transportes, educação, justiça, serviços policiais, seguradoras, poder legislativo, infraestrutura, meio ambiente, informação) nas intervenções junto dos governos. Além disso, ao mesmo tempo, devem facilitar a sensibilização e a educação do público, dos municípios, da mídia e de outros corpos intermediários. Essa colaboração essencial requer estratégias de comunicação astutas e consistentes, que possam conduzir à adoção, por diferentes atores, de medidas eficazes que tenham por objetivo a redução do número de acidentes de trânsito e sua gravidade.

As grandes campanhas de informação em matéria de segurança no trânsito, nos países da francofonia e da lusofonia, produziram já resultados bastante importantes, nomeadamente em França, em Portugal e no Canadá. Por outro lado, outros países europeus como os Países Baixos, a Dinamarca, a Alemanha, a Suécia, o Reino Unido e Espanha também implantaram políticas públicas que se mostraram capazes de reduzir a incidência dos traumatismos resultantes dos acidentes de trânsito nos últimos anos.

Lembremo-nos de que uma resolução adotada pela Assembleia geral das Nações Unidas, em 2010, proclamou a década 2011-2020 como sendo a “Década de ação para a segurança no trânsito”. Segundo a ONU, os acidentes de trânsito no mundo causam cerca de 1,25 milhões de mortes por ano. É a primeira causa de óbito entre os jovens de 15 a 29 anos de idade. Sublinhe-se que 90% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa renda, ou de renda intermediária, que possuem cerca da metade do parque mundial de veículos. Se nada for feito, os acidentes de trânsito tornar-se-ão, segundo as projeções da ONU, a sétima causa de mortalidade até o ano 2030 [1].

Todavia, esses dados não dão a necessária visibilidade ao peso extremamente grande dos traumatismos físicos e mentais dos acidentes de trânsito para os sistemas de saúde. Em muitos países, como no Brasil, por exemplo, os serviços pré-hospitalares e os de urgência são amplamente solicitados e ocupados pelos acidentados do trânsito. Várias medidas podem contribuir para a redução do número e da gravidade de tais acidentes, como o uso obrigatório do capacete para os motociclistas e o do cinto de segurança pelos usuários de automóveis e outros veículos; as campanhas para a redução da velocidade e da condução em estado de embriaguez, ou ainda a proibição do uso de telefones celulares e de mensagens de texto quando se está ao volante. Em cada um dos casos, as estratégias de comunicação são essenciais, tanto junto aos responsáveis políticos, quanto ao grande público e as cidadãos, individualmente.

## 2. O caso do Brasil

Em novembro de 2015, realizou-se em Brasília a 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, que teve a participação de mais de 130 países membros da Organização das Nações Unidas (ONU). Das discussões foi elaborada a “Declaração de Brasília” onde os países comprometeram-se a priorizar pedestres, ciclistas e motociclistas, contribuindo, assim, para mudar o paradigma do debate sobre trânsito em todo o planeta [2]. O documento menciona ainda, de modo enfático, a preocupação com a questão da equidade social, uma vez que as

pessoas mais pobres e vulneráveis são muitas vezes as principais vítimas (pedestres, ciclistas, condutores de veículos motorizados de duas e/ou três rodas e passageiros de transporte público inseguro) [3].

No Brasil, a relevância do assunto interpela diretamente o sistema de saúde e a rede assistencial, desde a fase do atendimento pré-hospitalar até à reabilitação/reaptação.

A despeito do “Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020”, sob a responsabilidade do Ministério das Cidades, lançado em 2010, o que se observa no Brasil nos primeiros anos desta década é que as mortes no trânsito apresentam uma tendência de crescimento, a qual se mantém praticamente desde o ano de 2000. Em 2012, morriam no Brasil 45.689 pessoas em consequência de acidentes, número 39% superior ao registrado dez anos antes, e 5% maior ao de 2010. Isso significa 23,6 vítimas fatais a cada 100 mil habitantes, um óbito a cada 12 minutos. A quantidade de feridos naquele mesmo ano chegou a 177.487 pessoas [4].

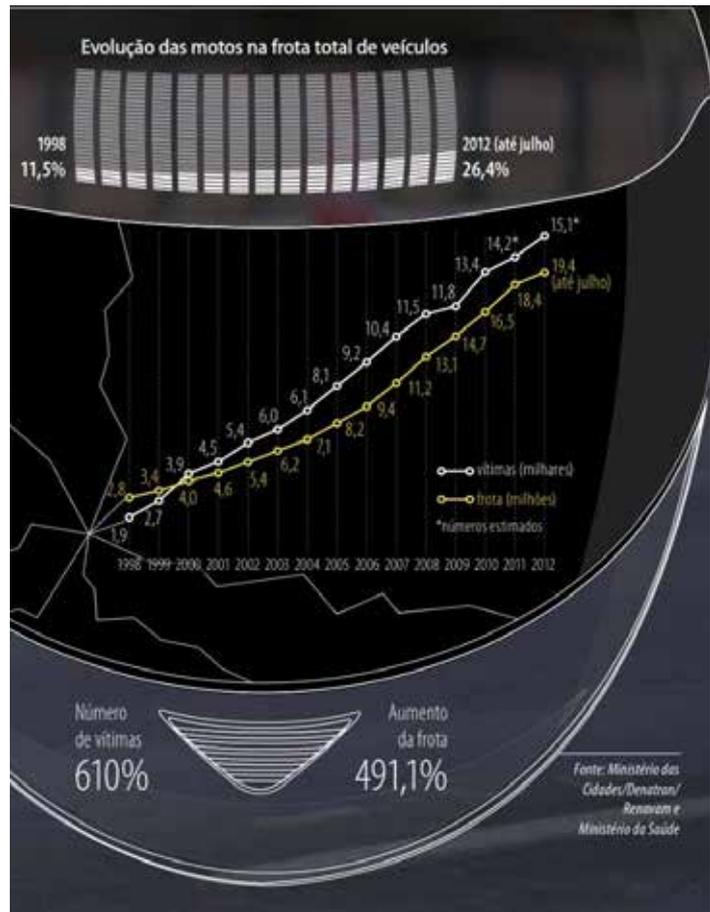
Essa tendência de aumento do número de mortes resurgiu após um significativo impacto do Novo Código de Trânsito Brasileiro. No mais recente relatório da Organização Mundial da Saúde sobre a situação da segurança viária no mundo, baseado em dados de 2010, o Brasil ocupava o 4º lugar no *ranking* do número de mortes no trânsito no mundo, posicionando-se atrás apenas da China, Índia e Nigéria [5].

Analisando-se o período de 1998 a 2012, constata-se que o crescimento do número de mortes de motociclistas aumentou 610%, enquanto que o número de motocicletas na frota nacional de veículos cresceu 491,1%. (figura 1). Vale a pena ressaltar que mais de 60% dessas mortes ocorreram entre homens de 20 a 39 anos de idade, portanto no auge de sua força produtiva [6].

Considerando-se os aspetos económicos, os dados oficiais indicam que os custos totais dos acidentes de trânsito, no Brasil, saltaram de 28,84 para 58,87 bilhões de reais entre 2005 e 2012 [7].

Uma pesquisa coordenada pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, entre fevereiro e maio de 2013, revelou que 67% dos acidentes com motos na cidade de São Paulo que resultaram em lesões graves aconteceram com motoristas que não possuíam carteira de habilitação. Entre os devidamente habilitados, 43% dos acidentes com motos resultaram em lesões graves. Além disso, 21% dos motociclistas acidentados haviam consumido álcool ou drogas antes de dirigir –7,1% haviam bebido e 14,2%, usado droga ilícita (cocaína e maconha foram as mais comuns). Por outro lado, dados da Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo mostram que a frota de motos na cidade praticamente dobrou num período

**Fig.1** - Arquitetura do Observatório de Análise Política em Saúde (<http://www.analisepoliticaensaude.org/>)



de sete anos: cresceu de 490.754, em 2005, para 962.239 em 2012. No mesmo período, o número de acidentes com motos cresceu 35% e a quantidade de motociclistas mortos aumentou 27% [8].

Segundo Scarpetta e Oksandro, citando dados do Ministério da Saúde, 30% dos leitos dos prontos-socorros no país são ocupados por acidentes de trânsito; e do total de internamentos, 48% foram de motociclistas. Segundo a Associação Brasileira de Medicina no Tráfego - Abramet, a cada dez leitos ocupados nas unidades de terapia intensiva - UTI, quatro são ocupados por pacientes envolvidos em acidentes de trânsito [9]. Além disso, os autores chamam atenção para o facto de que o aumento exponencial do uso de motocicletas, que eram 1,5 milhões de unidades em 1990 e 22 milhões em 2014, tem um impacto negativo sobre a saúde também nas questões relacionadas à poluição ambiental, interferindo também com aspetos ligados à saúde mental, sobretudo nos grandes centros. Criticam, ainda, o facto de que os benefícios tributários que ensejaram o aumento da produção e do consumo de motocicletas, ainda que tenham trazido a criação de emprego e rendimentos, acabam por causar impactos fortemente negativos sobre a saúde da população,

o que exige uma ação concertada e intersetorial das instâncias governamentais, e um decisivo apoio da sociedade civil, como já obtido em vários países do mundo, inclusive na América Latina [4].

### 3. O colóquio

A COLUFRAS é um organismo bilingue. Consequentemente, as apresentações e outras intervenções foram feitas tanto em português, quanto em francês. Um serviço de tradução simultânea, oferecido pela Embaixada do Canadá em Portugal, permitiu a todos os participantes seguir os debates na língua de sua escolha.

Depois da abertura dos trabalhos, com as palavras de boas-vindas proferidas pelo Diretor do Instituto de Higiene e Medicina Tropical de Lisboa, Prof. Dr. Paulo Ferrinho, houve uma sequência de exposições e debates ao longo do dia. A primeira intervenção foi a do Diretor-Presidente do Instituto Nacional de Excelência em Saúde e Serviços Sociais do Québec (INESSS), o Dr. Luc Boileau, que enviou ao evento um vídeo com sua exposição. Nele foram abordados elementos que permitiram dar uma ideia da importante redução da morbimortalidade dos acidentes de trânsito terrestre na Província do Québec (Canadá) ao longo dos anos.

O Québec, em 1978, instituiu a Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) – Sociedade de Seguros Automobilísticos do Québec, visando enfrentar o grave quadro de mortalidade por acidentes de trânsito então presente. Ao longo de 40 anos (1973 a 2013), o número de mortes nas estradas não parou de diminuir, passando de 2.209 a 399 vítimas no total, apesar de uma estabilização entre 2001 e 2006 [10].

No balanço anual da SAAQ de 2015, o número de mortes reduziu-se ainda mais: 361, que foi maior do que o ocorrido em 2014 (aumento de 12,1%), mas inferior em 13,8% com relação à média dos anos 2010 a 2014. É importante ressaltar que a redução da mortalidade, desde 1978, foi de 79,5%, mesmo com o aumento de 70,8% do número de carteiras de habilitação e de 113,8% do número de veículos em circulação [11]. Outro facto importante foi a redução da mortalidade na faixa de 15 a 24 anos de idade, que continua em trajetória descendente.

Foram registrados, em 2015, apenas 44 óbitos de pedestres e 9 entre ciclistas, os dados mais baixos já observados entre esses usuários mais vulneráveis no trânsito. Em relação a 2014, a redução foi de 12% e de 18,2%, respetivamente.

Entretanto, o número de motociclistas mortos aumentou, passando de 40, em 2014, para 50, em 2015. Percebe-se não somente um aumento de 25% dos óbitos com relação a 2014, mas também um crescimento de 17,9% com relação à média do período 2010-2014. Em 2015

havia mais de 173.000 motociclistas registrados no Québec, o que representa um aumento de 4,5% em relação a 2014. Em média, houve um acréscimo de 6.500 novas motocicletas por ano no trânsito, o que torna a prevenção de acidentes ainda mais importante.

Em sua apresentação, o Dr Boileau sublinhou a importância da atuação, em parceria, de diferentes atores governamentais e da sociedade civil, o que tem permitido lograr êxito importante na redução do número de acidentes e de suas vítimas.

Logo após, o Prof. Dr. José Gomes da Cunha, da Faculdade de Medicina da Universidade de Poitiers, França, discorreu sobre a forma de abordagem da Comunicação na graduação médica em França. Falou, ainda, o Sr. Patrick Postal, ex-assessor do Ministério da Pesquisa e da Tecnologia da França, especialista nos intercâmbios entre a França e o Brasil nos setores económico e financeiro, com largos anos de experiência nas indústrias da saúde, que abordou o tema "A França como pivô entre as Américas e a África no setor da saúde". Ressaltou as potenciais contribuições que a França poderia dar no campo da segurança no trânsito, sobretudo em matéria de infraestrutura rodoviária (Vinci, Bouygues, Eiffage, Colas); do socorro às vítimas de acidentes (SAMU, bombeiros, medicina de catástrofes); das medidas de segurança na fabricação de veículos e seus componentes (Renault-Nissan, Michelin, PSO, Valeo); do transporte de pessoas (Keolis, Transdev, RATP, SNCF); da inteligência no trânsito (Thales); da inovação (polos de competitividade); da prevenção e da comunicação (e-santé) dentre outras.

Ao final do bloco, o Prof. Dr. Rémy Trudel, da Escola Nacional de Administração Pública do Québec, e presidente da COLUFRAS, fez suas considerações sobre a importância da comunicação como estratégia necessária ao êxito de ações de promoção da segurança no trânsito.

A Dra. Gregória Paixão von Amann, Coordenadora do Programa Nacional de Prevenção de Acidentes, do Ministério de Saúde de Portugal, descreveu a evolução da segurança no trânsito neste país, situando-as com relação a dois momentos importantes da vida nacional: o da Revolução de 25 de abril de 1974 e o do ingresso na Comunidade Económica Europeia (1986). O desafio primeiro foi o de adotar medidas que aproximassem os números expressivamente maiores da mortalidade no trânsito em Portugal, aos dos outros países da União Europeia (UE), o que somente foi conseguido em 2006. Em 1991, o número de mortes no trânsito em Portugal era da ordem de 323 por milhão de habitantes, enquanto que nos demais países da UE situavam-se em torno de 160. As estratégias adotadas para o enfrentar o problema fizeram com que Portugal, entre 2010 e 2016 tenha registrado o maior recuo no número de mortos em acidentes rodoviários, com um decréscimo de 40%.

Na experiência lusitana, chamam atenção as parcerias es-

tabelecidas com a sociedade civil, assim como o entrosamento entre o Programa Nacional de Prevenção de Acidentes com o Programa Nacional para a Saúde Mental, o que tem contribuído para a definição das estratégias de promoção da segurança, de prevenção e de controle do consumo de álcool e substâncias psicotrópicas que interferem com os riscos no trânsito rodoviário.

Em nome do Ministério dos Transportes do Canadá, o Embaixador Jeffrey Marder trouxe a visão do governo federal canadiano sobre o tema. Lembrou aos presentes que em 2014, o último ano para o qual há dados consolidados disponíveis, mais de 1.800 pessoas morreram e cerca de 150.000 outras sofreram ferimentos em acidentes rodoviários. Uma fatura social da ordem de 36 milhões de dólares por ano, ligada a essa problemática, drena uma grande parte dos recursos econômicos, mas também dos recursos do sistema de saúde. Entretanto, enfatizou que os acidentes de trânsito tiveram uma redução muito importante ao longo das três últimas décadas. Entre 1980 e 2010, por exemplo, o número de mortos ou feridos decresceu em 35%, apesar de um importante incremento do número de veículos circulantes, do número de novos condutores e do número estimado de quilômetros percorridos pelos cidadãos daquele país. Esse aumento de circulação poderia supor uma elevação do número de vítimas de acidentes, mas o percentual de pessoas que sucumbiram aos ferimentos caiu em mais de 60%.

Essas diminuições são atribuídas a várias mudanças de caráter positivo, tais como a melhoria na concepção das estradas, fundamentadas tanto pela melhor estruturação dos programas de avaliação das estradas, quando pelas observações extraídas do tratamento médico dos feridos atendidos pelos centros de traumatologia. Além disso, não podem ser esquecidas as melhorias dos dispositivos de segurança veicular, que ajudam os motoristas a evitar as colisões ou a sobreviver a elas. A mudança nas mentalidades também exerceu um papel importante: a população reconheceu que os acidentes são evitáveis e que condutores e passageiros devem assumir as suas responsabilidades ao fazer escolhas mais “seguras”. No entanto, o Canadá ainda considera inaceitável o número de pessoas mortas ou gravemente feridas nos acidentes de trânsito e, assim, há muito a ser feito para reduzir ainda mais tais estatísticas.

Por fim, destacou o papel

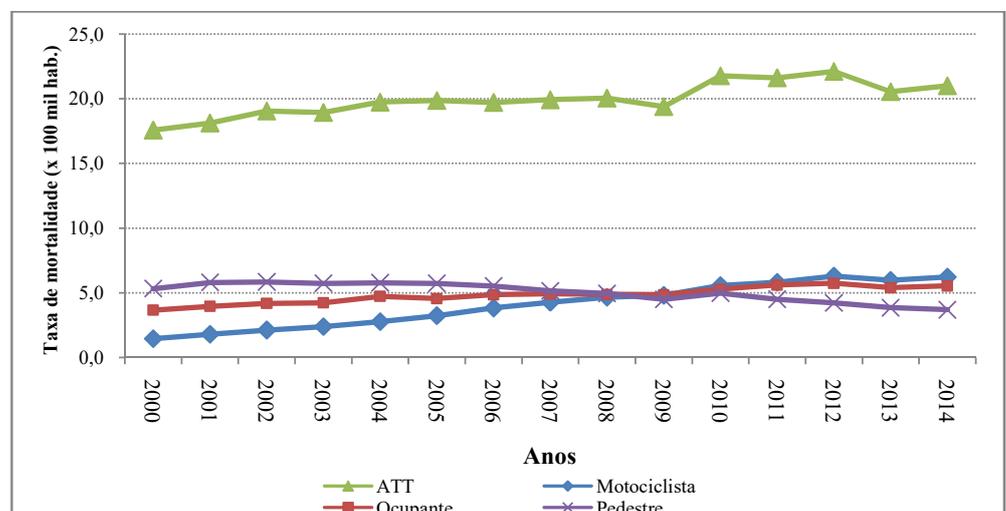
importante do trabalho conjunto realizado pelo governo federal com as províncias, bem como as parcerias interinstitucionais e com a sociedade civil para o êxito que vem sendo alcançado.

O Secretário-Executivo do Ministério da Saúde do Brasil, Dr Antônio Carlos Nardi, ao fazer sua apresentação, ressaltou que no Brasil, graças aos incentivos fiscais, à facilitação do crédito financeiro aos consumidores e às dificuldades ainda encontradas com o transporte público nas cidades, o número de veículos continua a aumentar de forma vertiginosa. Há preocupação especial com a frota de motocicletas que, em 2004, representavam 18,15% do total de veículos automotores, mas que ao final de 2016 já chegavam a 27%. Isso significa que houve um aumento de aproximadamente 18,2 milhões de motocicletas entre 2004 e 2016, ou seja, um incremento de 255,2%.

Em relação à mortalidade, em 2014, houve cerca de 1,2 milhões de mortes no país e destas, 43,7 mil foram por acidentes de transporte terrestre. É a segunda causa de mortes externas, principalmente na faixa etária de 20 a 39 anos, atrás apenas das agressões (28%). Destaca-se que 35% desses óbitos são registrados na região Sudeste e 30% na região Nordeste, as duas que apresentam maior gravidade do problema.

Entre 2000 e 2014, o risco de morte por acidentes de transporte terrestre passou de 17,6 óbitos/100 mil habitantes (2000) para 21 óbitos/100 mil habitantes (2014), um incremento de 19,3%. Apesar de a taxa de mortalidade dos pedestres (peões) ter sido reduzida em 30,2% no período mencionado, a de motociclistas aumentou em 313,3%. Esses condutores figuram, desde o ano 2010, como os usuários mais vulneráveis para a ocorrência de acidentes, assim como para lesões e mortes (Figura 2). Também retratam 54% dos 176 mil pacientes internados

Fig.2 - Taxa de mortalidade por acidente de transporte terrestre (ATT), segundo condição da vítima, Brasil, 2000 a 2014.



Fonte: MS/SVS/SIM e IBGE

por acidentes de transporte terrestre em 2014, segundo dados do Sistema de Informações Hospitalares (SIH/SUS).

Destacou o Programa Vida no Trânsito, criado em 2010, que se volta à vigilância e à prevenção de lesões e mortes no trânsito, além da promoção da saúde, e que foi instituído em resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020. Quanto aos resultados já obtidos, informou que, de 2010 a 2015, houve redução de 24% no número de óbitos nos municípios que executam o Programa Vida no Trânsito (todas as Capitais do país e mais os municípios de Campinas/SP, Guarulhos/SP, Foz do Iguaçu/PR e São José dos Pinhais/PR). Além disso, o programa promoveu uma melhor qualificação da informação ao reduzir os acidentes não especificados em 47%. Por último, mencionou ainda outras iniciativas do Governo Federal que têm se mostrado importantes na superação da insegurança no trânsito: a Semana Nacional de Trânsito; o Dia Mundial Sem Carro; a iniciativa Maio Amarelo; as campanhas publicitárias por ocasião dos feriados do carnaval; a assinatura do Pacto Nacional pela Redução dos Acidentes de Trânsito, dentre outros. Entretanto, o problema ainda tem dimensões preocupantes e continua a exigir esforços dos governos e da sociedade.

Ao final das atividades, o Embaixador Lauro Moreira, que já ocupou as funções de responsável pela Missão do Brasil junto à Comunidade dos Países de Língua Portuguesa – CPLP, discorreu sobre a importância econômica e cultural da utilização da língua portuguesa nas comunicações científicas internacionais, louvando os esforços empreendidos pela COLUFRAS, com apoio de organizações como o Instituto de Higiene e Medicina Tropical, o Conselho Nacional de Secretários de Saúde

do Brasil – CONASS e a Escola Nacional de Administração Pública do Québec, dentre outras, no sentido de se promover o uso das línguas portuguesa e francesa nessas comunicações, compartilhando conhecimentos gerados por profissionais e instituições da lusofonia e da francofonia.

#### 4. Conclusões

É patente que a questão da segurança no trânsito é ainda uma preocupação constante na agenda de todos os países. Mesmo aqueles que obtiveram sensível redução no número de acidentes e nas estatísticas de morbimortalidade delas decorrentes, ambicionam ir além e aumentar a proteção dos condutores, passageiros e peões. Nos países em desenvolvimento, como no caso particular do Brasil, onde em função do elevado número de veículos e de condutores, associado a fatores agravantes como a deficiência nos transportes públicos e as más condições de conservação das estradas, por exemplo, a mortalidade no trânsito rodoviário exige que políticas públicas já em vigor sejam fortalecidas e expandidas, agregando-se a elas estratégias que permitam lograr êxito no enfrentamento desse problema em todo o território.

Dentre as diferentes estratégias e ações adotadas pelos diversos países que compartilharam suas experiências durante o colóquio, a preocupação com os aspetos ligados à comunicação afiguram-se como muito relevantes, com a possibilidade de produzir impactos positivos sobre a eficácia das ações governamentais e sobre a conscientização dos cidadãos sobre a importância de se combater as situações geradoras de insegurança no trânsito.

#### Bibliografia

1. Organização Mundial da Saúde. Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária, 2015. Disponível em [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/). Acesso em 22 de junho de 2017.
2. Brasil. Ministério das Cidades. Disponível em <http://www.cidades.gov.br/ultimas-noticias/3969-mudanca-de-atitude-e-prioridade-a-pedestres-ciclistas-e-motociclistas-reduzira-acidentes-diz-ministro>. Acesso em 6 de julho de 2016.
3. Brasil. Ministério das Cidades. Carta de Brasília. Disponível em [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/Final\\_Draft\\_Brasilia\\_declaration\\_POR.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Draft_Brasilia_declaration_POR.pdf?ua=1). Acesso em 06 de julho de 2016.
4. Brasil. Observatório Nacional de Segurança Viária. Retrato da segurança viária no Brasil 2014. Disponível em <http://iris.onsv.org.br/iris-beta/downloads/retrato2014.pdf>. Acesso em 06 de julho de 2016.
5. Brasil. Observatório Nacional de Segurança Viária. Disponível em <http://iris.onsv.org.br/iris-beta/#/analyses/worlddecade>. Acesso em 06 de julho de 2016.
6. Brasil. Senado Federal. Jornal Em Discussão. Disponível em [http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/emdiscussao/Upload/201204%20-%20novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!\\_novembro\\_2012\\_internet.pdf](http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/emdiscussao/Upload/201204%20-%20novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_novembro_2012_internet.pdf). Acesso em 06 de julho de 2016.

7. Brasil. Observatório Nacional de Segurança Viária. Disponível em [http://iris.onsv.org.br/iris-beta/downloads/Atualizacao\\_Custos\\_20150416-2.pdf](http://iris.onsv.org.br/iris-beta/downloads/Atualizacao_Custos_20150416-2.pdf). Acesso em 06 de julho de 2016.
8. Brasil. Observatório Nacional de Segurança Viária. Disponível em <http://www.onsv.org.br/noticias/falta-de-habilitacao-e-consumo-de-alcool-sao-principais-causas-de-acidentes-com-motociclistas/>. Acesso em 06 de julho de 2016.
9. Scarpetta J, Oksandro OG. Incentivos fiscais e o aumento de custos da saúde pública: o caso da “epidemia” de motocicletas no Brasil. *Veredas do Direito: Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável* 12.24 (2016): 227-255. Disponível em <http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/486>. Acesso em 06 de julho de 2016.
10. Québec. Société de l'assurance automobile du Québec. Bilan routier 2014. Disponível em <<http://www.autonet.ca/fr/2014/06/17/saaq-bilan-routier-2014>>. Acesso em 22 de junho de 2017.
11. Québec. Société d'assurance automobile du Québec. Bilan routier 2015. Disponível em <<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2015-faits-saillants.pdf>>. Acesso em 22 de junho de 2017.