



Um estudo realizado para a Fundação MAPFRE sobre

HÁBITOS E COMPORTAMENTOS DOS MOTOCICLISTAS NO BRASIL

Data

Novembro de 2024

Autores

Fundación MAPFRE e IST (Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito)

Coordenadores

Em nome da **Fundación MAPFRE**: Maria De Fátima Mendes de Lima

Em nome do **IST**: David Duarte Lima, Ana Maria Nogales, Alexandre Lima, Carlos André Almeida Machado e Alexandre de Araújo Garcia

Trabalho de campo (grupos focais, entrevistas em profundidade e entrevistas quantitativas) realizado pelo IST com apoio logístico da Opinião – Informação Estratégica

Agradecimentos

Patrícia A. C. Reis Bley (mediação dos grupos, entrevistas em profundidade e análises qualitativas)

Diagramação: Gilson Leal – Zona Criativa

- Textos: Fundación MAPFRE
- Esta edição: 2024, Fundación MAPFRE

A informação contida neste documento pode ser usada fazendo referência como segue:
"ESTUDO SOBRE HÁBITOS E COMPORTAMENTOS DOS MOTOCICLISTAS NO BRASIL".
Fundación MAPFRE, 2024.

Apresentação

O motociclismo no Brasil se apresenta, atualmente, como uma das formas de mobilidade motorizada mais amplamente difundidas e economicamente acessíveis. Em cerca de metade dos Estados brasileiros a frota de motocicletas já é maior que a de automóveis. Se por um lado isso representa melhoria da mobilidade das pessoas, por outro incrementa desafios que frequentemente as instituições não estão preparadas para dar respostas a contento, como, por exemplo, treinamento adequado aos motociclistas e reduzir o nível de sinistralidade. Este trabalho, intitulado “Estudo sobre Hábitos e Comportamentos dos Motociclistas no Brasil”, configura-se como uma das análises mais abrangentes e profundas já realizadas sobre o tema no contexto nacional.

Para oferecer uma compreensão detalhada e ao mesmo tempo abrangente, o estudo foi estruturado em quatro níveis distintos, cada um abordando diferentes aspectos e fontes de dados. O primeiro nível consistiu na análise de dados secundários provenientes de três importantes instituições: o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, a Seguradora Líder, responsável pelo gerenciamento do seguro DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores Terrestres), e a Polícia Rodoviária Federal (PRF). Esses dados forneceram uma base quantitativa sólida sobre a mortalidade e a morbidade dos motociclistas no Brasil.

O segundo nível de análise foi conduzido por meio de uma pesquisa quantitativa aplicada diretamente a motociclistas proprietários de veículos com até 300 cilindradas. Esse levantamento teve como foco a investigação das percepções, práticas e hábitos dos condutores, com o objetivo de identificar padrões de comportamento e atitudes em diferentes contextos de uso da motocicleta.

No terceiro nível, foram realizadas cinco pesquisas focais, organizadas em grupos de discussão que permitiram uma exploração mais detalhada das percepções e vivências cotidianas dos motociclistas. Os grupos foram formados por segmentos específicos, selecionados estrategicamente: motociclistas acidentados, mulheres motociclistas, condutores de cidades do interior, motociclistas sem habilitação e entregadores que utilizam a motocicleta como principal instrumento de trabalho. Essa abordagem permitiu captar nuances e peculiaridades que não seriam evidenciadas apenas com métodos quantitativos.

Por fim, o quarto nível do estudo envolveu entrevistas individuais em profundidade, realizadas com doze motociclistas, dos quais alguns eram instrutores de condução. O objetivo dessa etapa foi aprofundar a compreensão sobre a formação, as práticas diárias, os sinistros e outros aspectos relacionados à experiência e vivência do motociclista, buscando uma visão mais detalhada do fenômeno.

Cada um desses níveis de investigação foi detalhadamente descrito nos capítulos do estudo. Optou-se por estruturar o trabalho de forma que cada nível fosse apresentado de maneira independente, com suas respectivas metodologias e conclusões. No entanto, embora independentes em termos de análise, esses níveis se complementam, permitindo uma triangulação de dados que enriquece a compreensão geral do fenômeno investigado.

Ao final do estudo, nas conclusões gerais, são destacados os principais achados e evidências resultantes das diferentes abordagens metodológicas empregadas. Esses resultados oferecem uma visão integrada sobre os hábitos e comportamentos dos motociclistas no Brasil, contribuindo significativamente para o debate e para a formulação de políticas voltadas à segurança e mobilidade no trânsito.

Prólogo

A segurança viária é um tema que faz parte do debate cotidiano brasileiro há algumas décadas, quando a sociedade começou a se dar conta do alto índice de sinistros nas ruas e estradas do país. Nesse contexto, os sinistros envolvendo motocicletas representam uma parcela cada vez mais significativa desse universo.

No ano 2000, havia 4 milhões de motocicletas circulando no Brasil. Em 2023, esse número saltou para 35 milhões, consolidando as motos como um dos principais meios de transporte no país. Essa popularização, entretanto, ocasionou um aumento alarmante na sinistralidade. Enquanto entre os anos 2000 e 2004, foram registradas 18 mil mortes de motociclistas, entre 2015 e 2019, esse número triplicou, alcançando quase 60 mil mortes. Atualmente, os motociclistas representam 52% das mortes no trânsito e 85% das vítimas incapacitadas em sinistros viários.

Para identificar os fatores que contribuem para a sinistralidade cada vez mais elevada entre os condutores de motocicletas e, a partir daí, propor ações voltadas para a melhoria da formação, conscientização e segurança desse público, a Fundación MAPFRE desenvolveu esse estudo sobre Condutores de Motocicletas no Brasil, em parceria com o Instituto de Segurança no Trânsito (IST).

A pesquisa, conduzida com 1.211 motociclistas em todo o Brasil, revela importantes aspectos sobre o perfil desses condutores. Os dados apresentados ajudam a compor um diagnóstico sobre o cenário atual da mobilidade por motocicletas no país, com sugestões para melhorar a segurança viária.

Esse é o caminho em que acreditamos, da disseminação de informações e iniciativas capazes de contribuir com a segurança no trânsito. Ciente de que as questões relacionadas à segurança viária estão presentes no dia a dia da sociedade, a Fundación MAPFRE direciona sua atuação para a realização de programas inclusivos e educativos voltados a crianças e adolescentes.

Para gerar informações confiáveis que possam auxiliar na disseminação de informações e na elaboração de políticas públicas que tornem o trânsito mais humano e seguro, também promovemos a divulgação de estudos e pesquisas relacionados à segurança no trânsito, re-

forçando o nosso papel de difusora de conhecimento e contribuindo para a conscientização sobre a importância da segurança vária no dia a dia da sociedade.

Com a realização dessas iniciativas que já beneficiaram mais meio milhão de pessoas em todo o Brasil na última década, a Fundación MAPFRE tem conseguido sensibilizar a sociedade e os poderes públicos sobre a importância da segurança viária, fortalecendo o seu posicionamento como referência quando o assunto é educação para o trânsito.

A Fundación MAPFRE acredita que a segurança no trânsito é responsabilidade de todos. Por isso, continuaremos trabalhando para sensibilizar a sociedade sobre essa questão e para que a educação em segurança viária se torne um assunto de interesse público, incluindo a sociedade nesse debate em busca da conscientização sobre os direitos e deveres de cada um para a construção de um trânsito mais seguro.

Felipe Nascimento

*CEO MAPFRE Brasil
Representante da Fundación MAPFRE no Brasil*

Sumário

ANÁLISE DE DADOS SECUNDÁRIOS SOBRE MORTALIDADE E MORBIDADE DOS MOTOCICLISTAS.....10

1.1	Introdução e Contexto.....11
1.1.1	Evolução.....12
1.1.2	Tendências de Mortalidade por Sinistros de Trânsito no Brasil por Gênero.....13
1.1.3	Tendências de Mortalidade por Sinistros de Trânsito no Brasil por Faixa Etária.....16
1.2	Motocicletas no Brasil.....22
1.2.1	Frota de Motocicletas.....23
1.2.2	Mortalidade.....24
1.2.3	O Seguro DPVAT.....32
1.2.4	Rodovias Federais (PRF - Polícia Rodoviária Federal).....34
1.3	Discussão.....37
1.4	Conclusões.....41
1.5	Referências Bibliográficas44

PESQUISA QUANTITATIVA SOBRE HÁBITOS E COMPORTAMENTOS DOS MOTOCICLISTAS NO BRASIL45

1.1	Introdução.....46
1.2	Metodologia48
1.2.1	Objetivo Geral.....48
1.2.2	Objetivos Específicos.....49
1.2.3	Público-Alvo e Abrangência.....50
1.2.4	Métodos de Coleta dos Dados e Amostragem.....51
1.2.5	Ponderação.....51

1.3	Perfil dos Respondentes.....	52
1.4	Resultados da Pesquisa.....	60
1.4.1	Habilitação e Registro da Motocicleta.....	60
1.4.2	Hábitos de Uso da Motocicleta	67
1.4.3	Formação e Habilitação.....	78
1.4.4	Segurança e Sinistralidades.....	95
1.4.5	Sugestões e Recomendações.....	136
1.5	Conclusão e Recomendações.....	141

PESQUISA QUALITATIVA SOBRE HÁBITOS E COMPORTAMENTOS DOS MOTOCICLISTAS NO BRASIL - GRUPOS DE DISCUSSÃO 149

1.1	Introdução.....	150
1.2	Metodologia.....	152
1.2.1	Objetivo Geral.....	152
1.2.2	Objetivos Específicos.....	153
1.2.3	Público-Alvo e Abrangência.....	154
1.3	Motocicleta: Contexto Geral, Percepções e Significados	156
1.3.1	Riscos.....	158
1.3.2	As Mulheres.....	163
1.3.3	Os Acidentados.....	166
1.3.4	Os do Interior.....	171
1.3.5	Os Sem CNH-A.....	175
1.3.6	Os Moto-Entregadores.....	178
1.4	Conclusão e Recomendações.....	184

PESQUISA QUALITATIVA SOBRE HÁBITOS E COMPORTAMENTOS DOS MOTOCICLISTAS NO BRASIL - ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE 189

1.1	Introdução.....	190
1.2	Metodologia.....	192
1.2.1	Objetivo Geral.....	192
1.2.2	Objetivos Específicos.....	192
1.2.3	Público-Alvo e Abrangência.....	193

1.3	Resultados.....	194
1.3.1	Início da Pilotagem.....	194
1.3.2	Motivos para Pilotar.....	195
1.3.3	A CNH-A e os Desafios na Obtenção.....	196
1.3.4	Frequência e Uso da Motocicleta.....	198
1.3.5	Experiência com Acidentes.....	200
1.3.6	Sugestões para Melhorar a Segurança.....	202
1.3.7	Relação com Motoristas de Outros Veículos.....	204
1.3.8	Principais Causas dos Acidentes.....	205
1.3.9	Beber e Pilotar.....	206
1.3.10	Uso de Capacetes e Outros Equipamentos de Proteção	207
1.3.11	Comportamento dos Outros Motociclistas.....	209
1.3.12	Visão dos Instrutores para Aprendizagem de Pilotagem de Moto.....	210
1.4	Conclusão.....	212
	CONCLUSÕES FINAIS.....	215
1.1	Introdução.....	216
1.2	Pesquisa Com Dados Secundários.....	217
1.3	Pesquisa Quantitativa.....	221
1.4	Grupos De Discussão.....	222
1.5	Entrevistas Em Profundidade.....	224
1.6	Recomendações.....	226



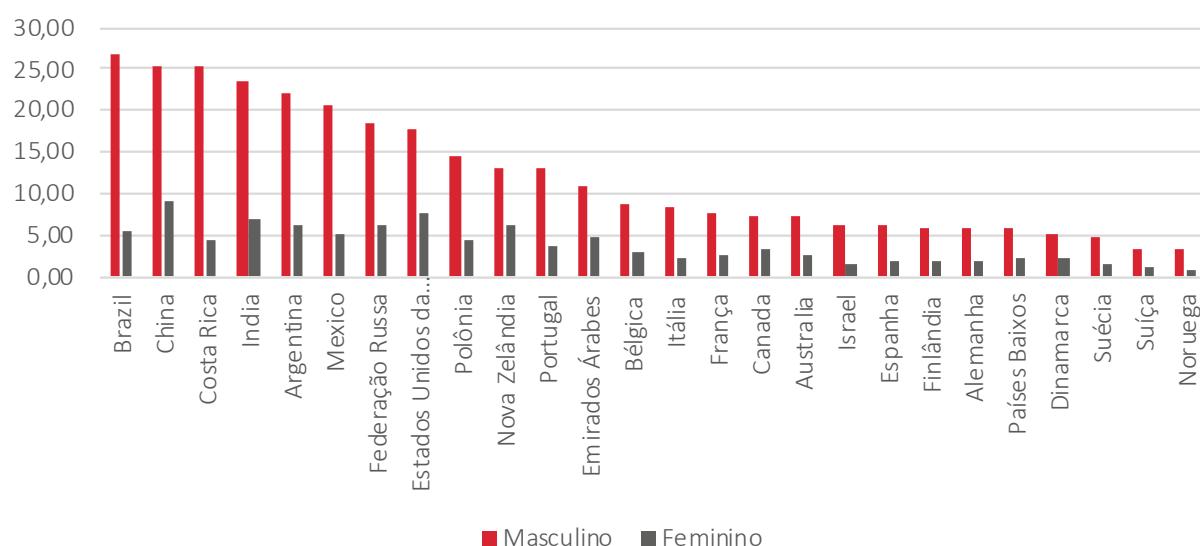
Análise de Dados Secundários Sobre Mortabilidade e Morbilidade dos Motociclistas

1.1 Introdução e Contexto

As estatísticas de mortalidade publicadas pelo Ministério da Saúde e pela Organização Mundial da Saúde (OMS) lançam luz sobre a situação alarmante em relação aos sinistros de trânsito no Brasil. Em valores absolutos ou relativos o país tem níveis elevados de mortalidade e de morbidade no trânsito. As taxas de mortalidade são significativamente mais altas do que as de muitos outros países, principalmente nações mais desenvolvidas, e até superam as da Argentina, Costa Rica e México, como ilustrado na Figura 1. No entanto, as disparidades são mais marcantes entre a população masculina. Em 2019, a taxa de mortalidade masculina devido a sinistros de trânsito no Brasil por 100 mil habitantes foi 30% maior do que no México, 50% maior do que nos Estados Unidos, o dobro da de Portugal, o triplo daquela observada na Itália, quatro vezes maior do que no Canadá e oito vezes maior do que na Noruega.

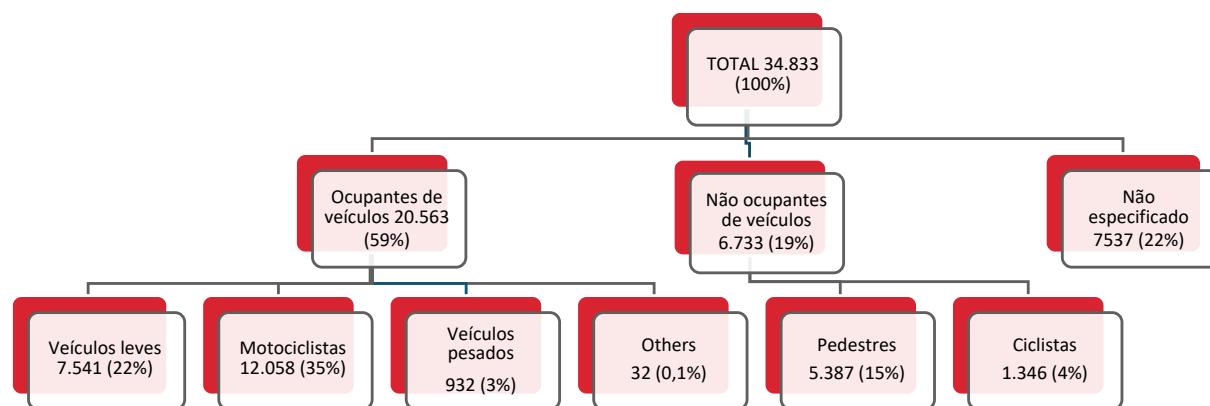
Apesar de menos importantes que as masculinas, as diferenças nas taxas de mortalidade feminina também merecem atenção. Embora sejam mais baixas do que em alguns países apresentados na Figura 1, a taxa de mortalidade feminina no Brasil é comparável às dos países mais bem colocados. O excesso de mortalidade masculina é uma característica comum dos sinistros de trânsito. No Brasil, em 2019, a taxa de mortalidade entre homens foi 4,8 vezes maior do que entre mulheres, ficando atrás apenas da Costa Rica, que tinha naquele ano uma razão de taxas de 5,9.

Figura 1 – Taxa de Mortalidade por Sexo em Alguns Países Selecionados, 2019



Fonte: Organização Mundial da Saúde (OMS), Mortality database, 2019.

Figura 2 – Distribuição de Mortes por Sinistros de Trânsito Segundo a Categoria do Usuário. Brasil. 2022.



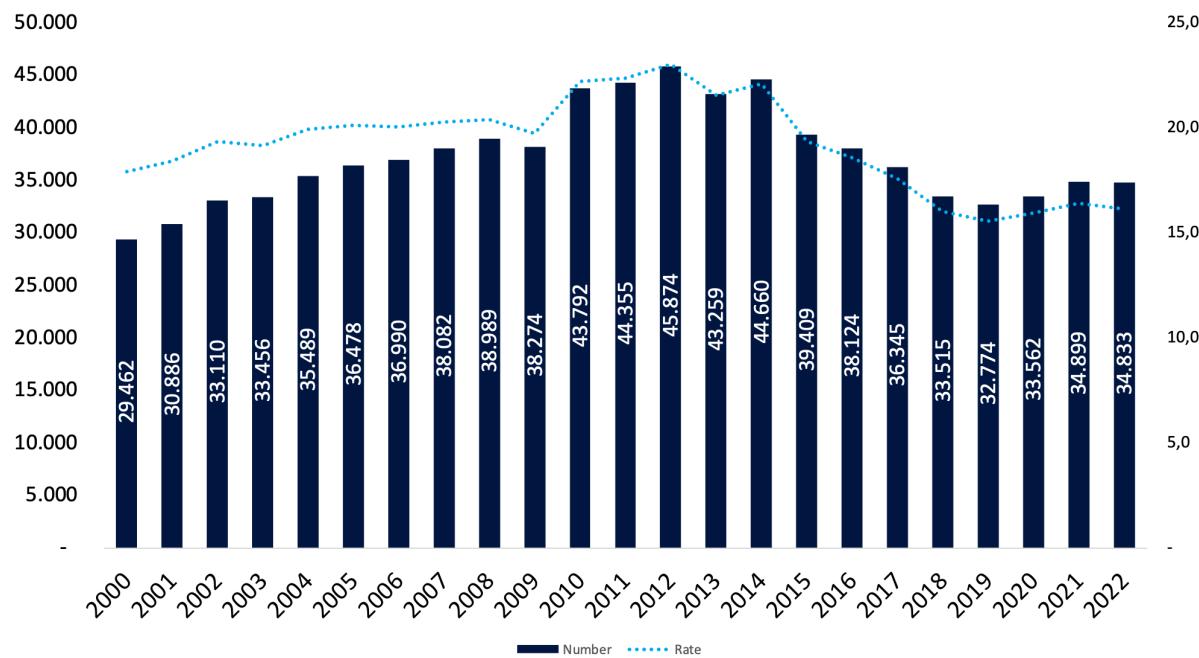
Em 2022, o Brasil testemunhou quase 35.000 óbitos no trânsito, com 59% deles ocorrendo entre indivíduos em veículos automotores e 19% afetando pedestres e ciclistas (Figura 2). Os motociclistas foram responsáveis pela maior parcela, com aproximadamente 12.000 mortes, seguidos por ocupantes de veículos leves, como carros e caminhões, ultrapassando 7.000 mortes. Uma proporção significativa de casos na categoria “Não especificado” na Figura 2, que constitui 22% do total de mortes, compreende fatalidades relacionadas ao trânsito em que as circunstâncias, incluindo o tipo de veículo envolvido, são desconhecidas. Isso implica que há falta de informação em uma de cada cinco mortes registradas. Essa alta proporção de mortes devido a lesões no trânsito em que os usuários não são especificados coloca em evidência as deficiências de qualidade dos dados sobre causas específicas de morte no Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (SIM). Quando excluímos a categoria “Não especificado”, as proporções mudam significativamente. Motociclistas representam perto da metade da proporção, 44% do total de mortes, veículos leves 28% e pedestres aproximadamente 20%. Essas estatísticas ressaltam a alta taxa de mortalidade e as características distintivas das fatalidades relacionadas ao trânsito no Brasil, tanto em termos de números absolutos quanto de proporções.

1.1.1 Evolução

Nas últimas duas décadas, após o ano 2000, a mortalidade por sinistros de trânsito mostrou tendências distintas. De 2000 a 2012, elas exibiram crescimento contínuo, atingindo um recorde histórico com apenas uma pequena redução em 2009. Posteriormente, de 2013 em diante, ocorreu um declínio consistente nos óbitos (conforme ilustrado na Figura 3). Durante o primeiro período, houve um aumento de 55% nas mortes entre 2000 e 2012, seguido

por uma redução de aproximadamente 25% até 2022. Em contraste, a taxa de mortalidade durante o período inicial aumentou de 18 para 23 mortes por 100 mil habitantes. No entanto, de 2015 a 2022, voltou ao patamar de 16 mortes por 100.000 habitantes.

Figura 3 – Número de Mortes por Sinistros de Trânsito e por Ano, Taxa Padronizada por Idade. Brasil. 2000 - 2022



Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022. IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

Nota: Para anos intercensitários, estimativas populacionais por sexo e idade foram obtidas por interpolação linear

1.1.2 Tendências de Mortalidade por Sinistros de Trânsito no Brasil por Gênero

Na segurança no trânsito, é fundamental dissecar dados para entender melhor a dinâmica das fatalidades, especialmente quando vistas por gênero. No Brasil, nas últimas duas décadas, as mortes relacionadas a sinistros de trânsito mostraram tendências intrigantes, com padrões distintos surgindo entre homens e mulheres¹.

¹ Esse desequilíbrio de gênero nas fatalidades em sinistros de trânsito é uma questão multifacetada que merece atenção especial. Pode ser atribuído a vários fatores, incluindo diferenças no comportamento de direção, exposição ocupacional e até mesmo variações fisiológicas entre homens e mulheres. Além disso, o tipo de veículo dirigido, como motocicletas, bicicletas e veículos pesados, que são mais frequentemente operados por homens, então maior tempo de exposição ao risco, contribuem para a maior taxa de mortalidade entre esse grupo (Figura 6).

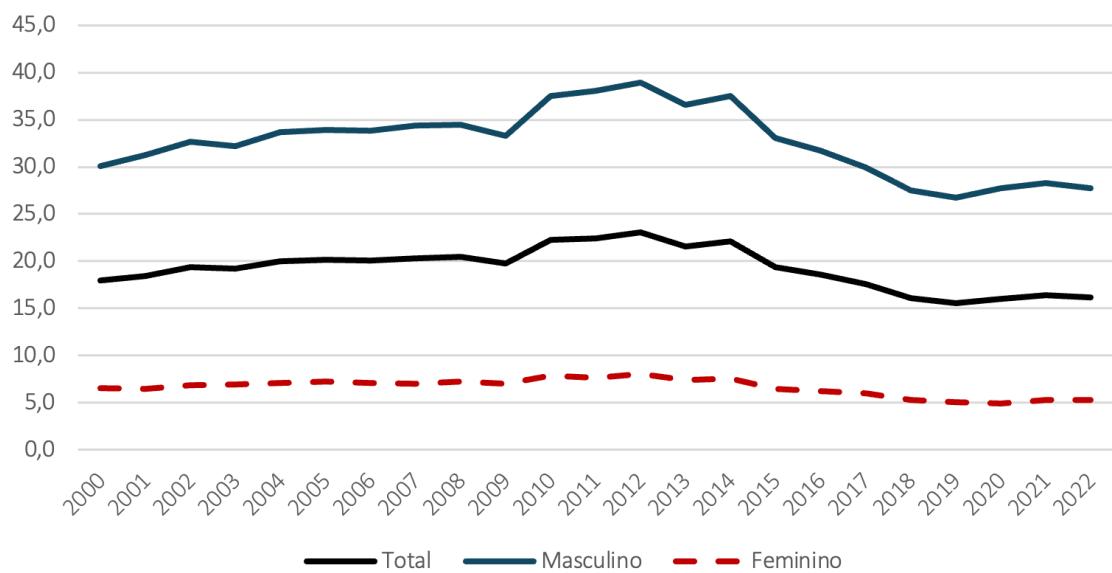
Em números absolutos, a mortalidade geral por sinistros de trânsito aumentou 18% de 2000 a 2022. No entanto, um exame mais detalhado revela que esse aumento foi muito mais pronunciado entre os homens, com um crescimento significativo de 21% (Figura 4). Em forte contraste, entre as mulheres, o crescimento da mortalidade foi de 6%. É essencial observar que essa análise se estende por duas décadas e tem dinâmicas multifacetadas.

No entanto, aprofundando-se mais nos dados, uma descoberta particularmente impressionante surge ao focar em 2000 e 2012. Durante esse período limitado, ocorreu um aumento notável de 56% na mortalidade. Esse pico de mortes nesses 12 anos serve como um lembrete claro dos desafios que o Brasil enfrentou para mitigar mortes relacionadas ao trânsito, principalmente na primeira década do século XXI (Figuras 3 e 4).

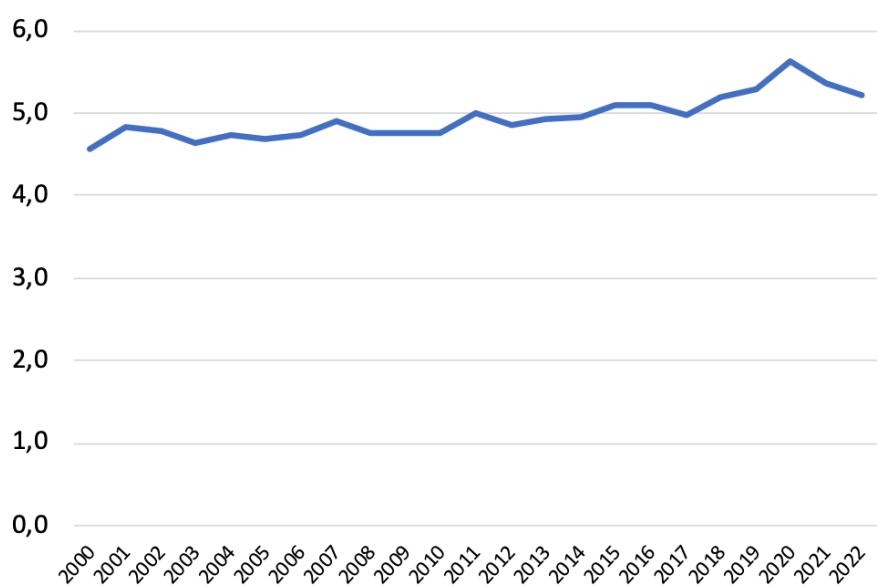
As taxas de mortalidade mostram um quadro um pouco diferente. Embora o número absoluto de mortes tenha aumentado, as taxas exibiram uma tendência contrastante. Entre os homens, houve uma redução de 8% na taxa de mortalidade do ano 2000 a 2022, indicando que, embora mais homens tenham se envolvido em colisões de trânsito, o risco de morrer devido a esses sinistros tem sido menor nos últimos anos. No caso das mulheres, a redução foi ainda mais substancial, de 19%, refletindo uma melhora notável nos resultados de segurança no trânsito para mulheres (Figura 4).

Embora o Brasil tenha progredido na redução das taxas de mortalidade por sinistros de trânsito, ainda há uma lacuna de gênero significativa nessas estatísticas. Os homens continuam sendo mais vulneráveis a mortes relacionadas ao trânsito, apesar de uma redução geral nas taxas de mortalidade. Esses dados ressaltam a importância de esforços e políticas direcionadas para melhorar a segurança no trânsito, abordando as necessidades específicas e os fatores de risco de diferentes grupos e de gênero. Também destaca a necessidade de pesquisas e análises contínuas para obter insights mais profundos sobre as causas raízes dessas disparidades e desenvolver estratégias eficazes para reduzir as fatalidades em sinistros de trânsito para todos.

A disparidade de gênero nas taxas de mortalidade por sinistros de trânsito é, sem dúvida, evidente, com uma predominância significativa de mortes masculinas em comparação às mortes femininas. Em 2022, essa proporção atingiu 5,2, o que implica que o risco de morrer devido a ferimentos no trânsito entre homens é mais de cinco vezes maior do que entre mulheres. Essa proporção tem apresentado uma trajetória ascendente consistente (Figura 5), aumentando de 4,6 no ano 2000 para 5,6 mortes masculinas para cada morte feminina até 2020.

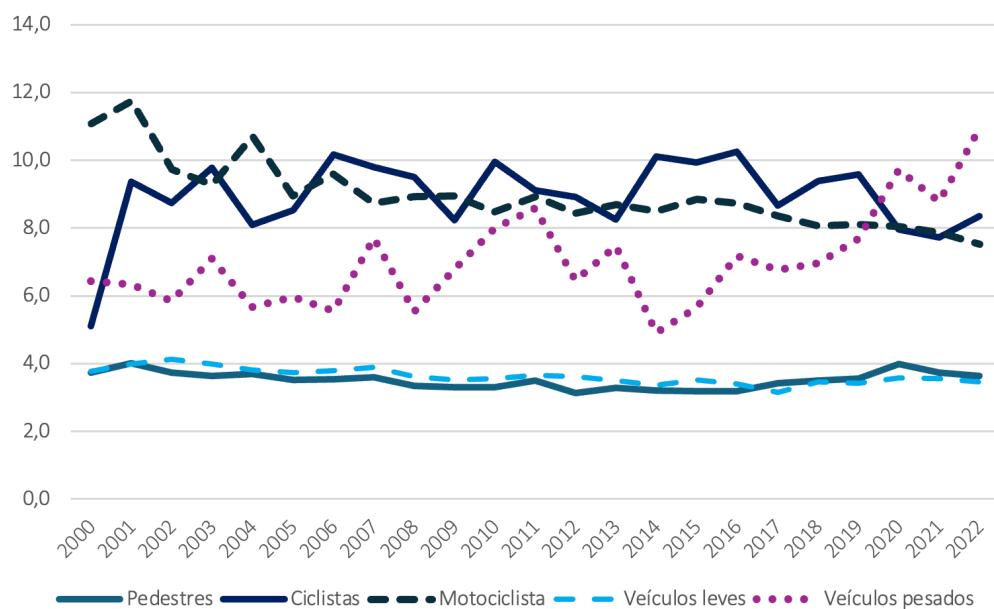
Figura 4 – Mortalidade por Sexo e por Idade Padronizada, Brasil, 2000 – 2022

Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

Figura 5 - Razão da taxa de mortalidade por gênero, Brasil, 2000 – 2022

Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

Nota: Razão da taxa de mortalidade por gênero é a razão entre as taxas de mortalidade masculina e feminina.

Figura 6 - Razão da taxa de mortalidade por gênero por categoria, Brasil, 2000 – 2022

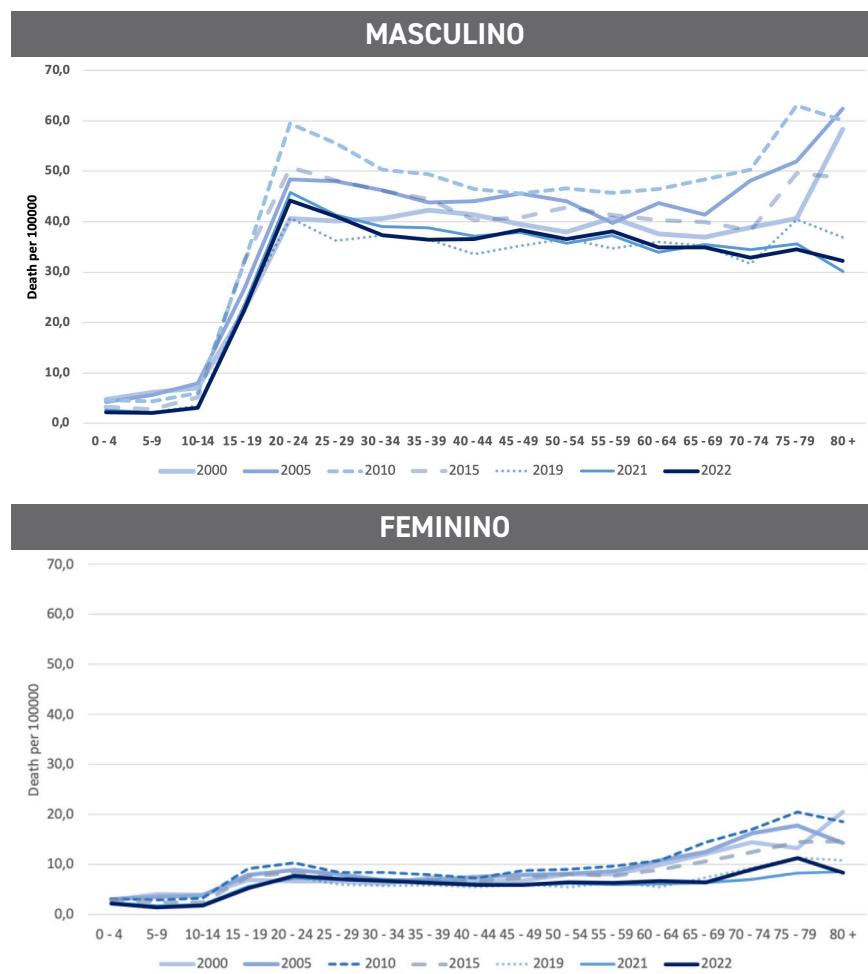
Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

1.1.3 Tendências de Mortalidade por Sinistros de Trânsito no Brasil por Faixa Etária

Assim como é crucial analisar os riscos de mortalidade por sexo, é essencial também descrever os riscos de morte por sinistros de trânsito por idade.

Considerando todas as causas, os riscos de morte têm um padrão de idade muito semelhante entre os países e ao longo do tempo. O risco de morte é maior logo após o nascimento, diminui até a idade de 5 a 10 anos e, então, aumenta com o avanço da idade (Grupo de Foz, 2021). No entanto, ao considerar sinistros de trânsito como causa de morte, esse padrão de idade muda.

Figura 7 - Taxa de Mortalidade por Sinistros de Trânsito, por idade e sexo, Brasil, 2000-2022 (anos selecionados)



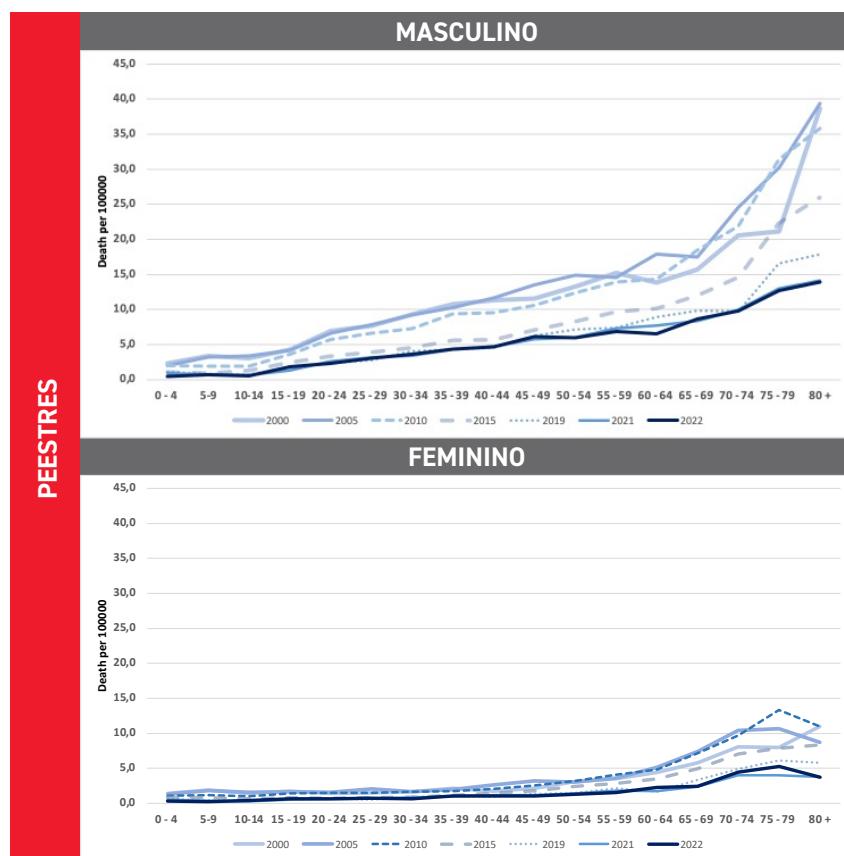
Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

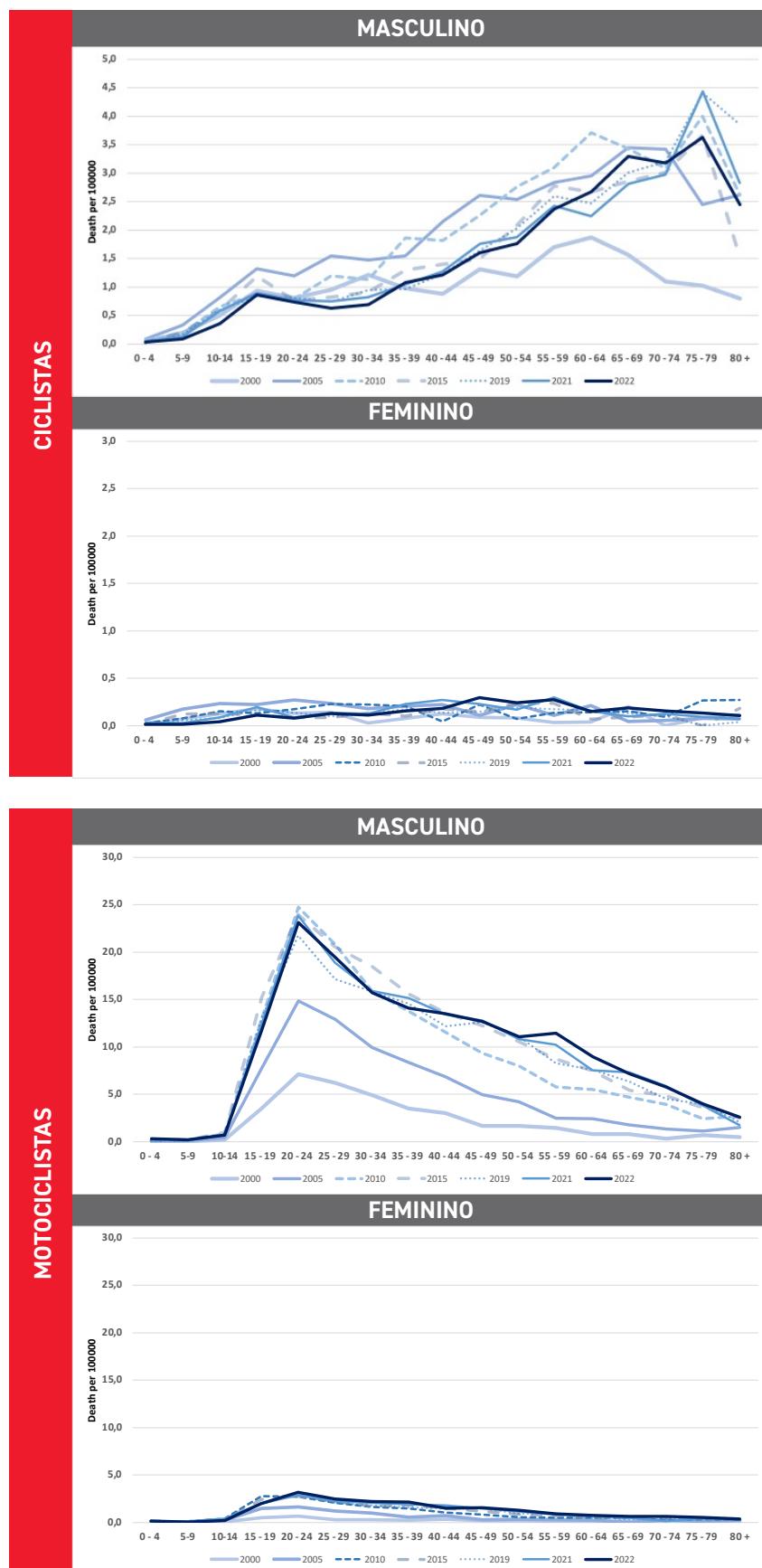
A Figura 7 mostra padrões de idade muito diferentes no risco de morte por sinistros de trânsito entre homens e mulheres. Além disso, o padrão de idade mudou ao longo do tempo. Entre os homens, há um aumento aparente no risco de morte a partir dos 15 anos, com um máximo entre 20 e 24 anos. Em 2022, a taxa de mortalidade na faixa etária de 15 a 19 anos foi sete vezes maior do que na faixa etária de 10 a 14 anos. De 20 a 24 anos, os níveis reduzem ligeiramente e aumentam novamente entre os adultos mais velhos. Em idades mais avançadas, até 2015, havia um risco maior de morte por sinistros de trânsito. Desde então, houve uma redução significativa nas taxas de mortalidade por sinistros de trânsito nessas idades. Entre 2010 e 2022, a taxa de mortalidade por sinistros de trânsito entre homens com mais de 70 anos diminuiu em mais de 40%.

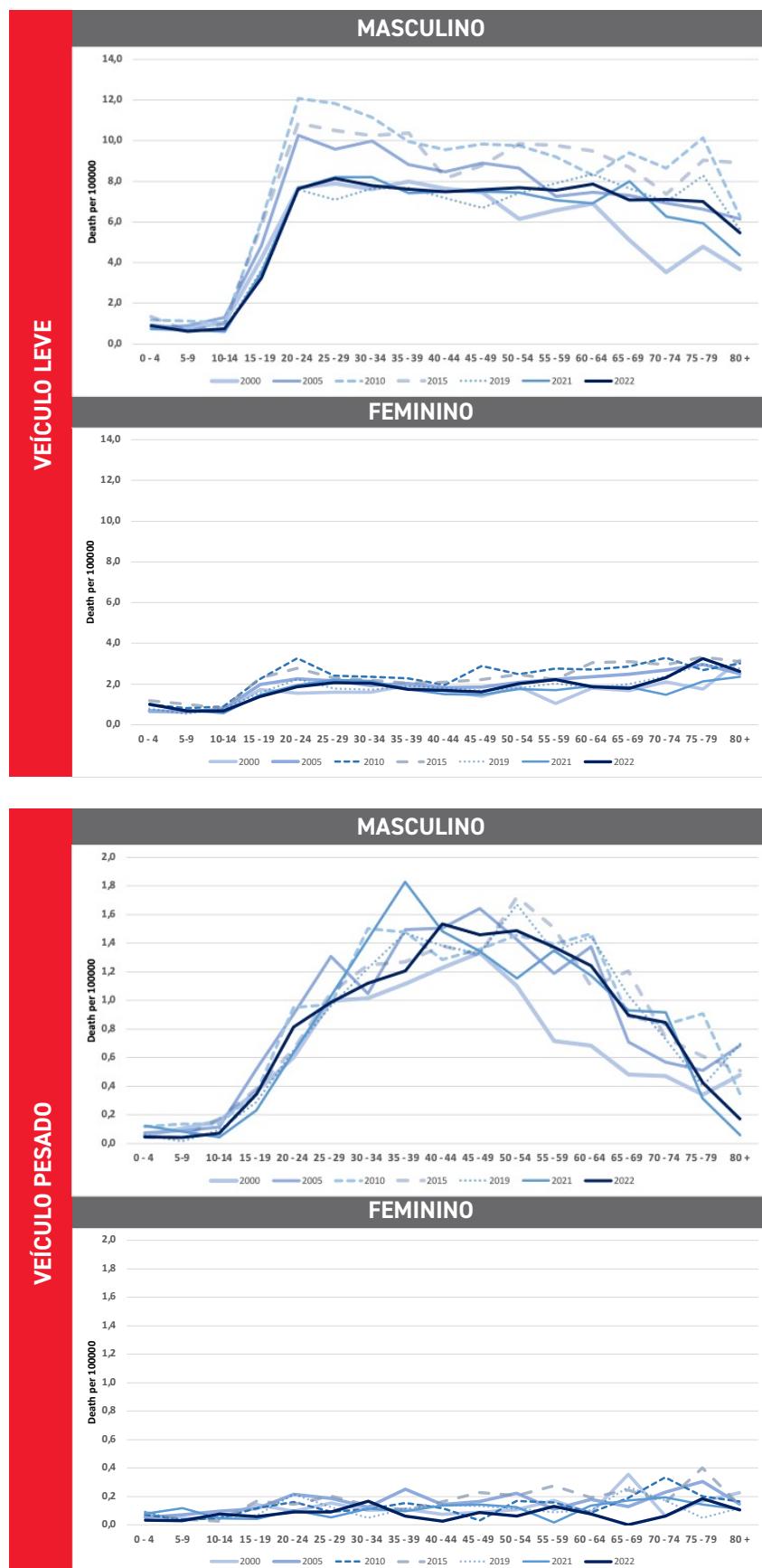
Entre as mulheres, o risco de morte por sinistros de trânsito aumenta com a idade. Da mesma forma, mas de forma bem menos pronunciada, o risco de morte aumenta acentuadamente entre 15 e 19 anos, permanecendo nesse patamar até os 60 anos. A partir dessa idade, as taxas voltam a subir. Nos anos mais recentes, o aumento das taxas de mortalidade é menor e mais tardio. Entre 2010 e 2022, a taxa de mortalidade por sinistros de trânsito entre mulheres com mais de 60 anos reduziu em mais de 50%.

O padrão etário da mortalidade por sinistros de trânsito também difere de acordo com as categorias. Essas diferenças são muito mais marcantes entre os homens do que entre as mulheres. Entre pedestres e ciclistas, o risco de morte aumenta com a idade. Entre pedestres, tanto homens quanto mulheres, o risco mais significativo de morte em idades mais avançadas está relacionado à perda da capacidade funcional e aos obstáculos enfrentados para a mobilidade nas cidades brasileiras (Fundación MAPFRE, 2019). Observa-se, no entanto, que a mortalidade entre pedestres reduziu significativamente ao longo dos anos em mais de 50% entre aqueles com mais de 70 anos (Figura 8).

Figura 8 - Taxa de mortalidade por idade, sexo e categoria, Brasil, 2000-2022 (anos selecionados)







Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

O padrão etário de mortalidade para ocupantes de veículos leves segue o observado para todas as categorias de usuários do trânsito. Há um aumento significativo entre os homens a partir dos 15 anos e aumentando ainda mais a partir dos 20 anos, e esse nível se mantém com o aumento da idade. Entre as mulheres, observa-se um aumento do risco com o envelhecimento.

Quanto às categorias de motociclistas e ocupantes de veículos pesados, o padrão etário mostra uma mortalidade jovem, especialmente entre os homens. Essas categorias estão associadas a atividades de trabalho e maior exposição ao risco; nessas idades ativas, o risco de morte é mais marcante. Atenção especial deve ser dada aos motociclistas, cuja mortalidade atinge o pico na faixa etária de 20 a 24 anos, com aumento ao longo dos anos. Entre as mulheres dessa categoria, também há uma mortalidade muito jovem, mas em níveis muito menores.

Outro aspecto importante a ser observado é a variação de proporções segundo as categorias de usuários. O que mais chama a atenção são as discrepâncias significativas de mortalidade proporcional entre os motociclistas das Grandes Regiões. Enquanto a proporção nacional média de mortes de motociclistas é de 37%, nas regiões Norte e Nordeste esses números alcançam 43% e 47%, respectivamente. Nas regiões Sul e Sudeste, de todos as mortes devidas aos sinistros de trânsito, 29,5% são de motociclistas e na região Centro-Oeste chega a 37% (Tabela 1). Se de um lado essas proporções têm a ver com a composição da frota de veículos, de outro denuncia evidentemente a ausência ou a ineficiência de políticas de segurança voltadas a esse segmento.

Tabela 1 - Número de Óbitos segundo Categoria e Grande Região do Brasil - 2023

	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Total
Pedestre	394	1329	2192	940	496	5351
Ciclista	76	343	502	304	185	1410
Motociclista	1506	5118	3177	1663	1447	12911
Veíc. Leve	390	1595	2465	1893	880	7223
Veíc. Pesado	71	169	285	260	103	888
Outros e NE	1041	2374	2144	575	687	6821
TOTAL	3478	10928	10765	5635	3798	34604



1.2 Motocicletas no Brasil

Desde 2000, o risco de mortes relacionadas a motocicletas no Brasil vem aumentando, superando outras categorias de fatalidades no trânsito em 2009 (Figura 9). Essa tendência alarmante pode ser atribuída a dois fatores principais: o crescimento acelerado da frota de motocicletas e a falta de políticas adequadas para abordar as preocupações de segurança dos usuários de veículos de duas rodas.

1.2.1 Frota de Motocicletas

O crescimento notável da frota de motocicletas no Brasil acelerou significativamente a partir do início dos anos 2000. Naquele ano, o país tinha cerca de 4 milhões de motocicletas registradas, mas, em 2024, esse número deverá atingir quase 35 milhões (Brasil, Ministério dos Transportes, 2024). Esse aumento impressionante pode ser atribuído a vários fatores, incluindo o desenvolvimento econômico, a urbanização e a popularização das motocicletas como meio de transporte acessível e conveniente, especialmente em regiões com transporte público limitado (Vasconcellos, EA, 2013).

A tabela 2 mostra o crescimento significativo da frota de motocicletas no Brasil entre os anos de 2000 e 2024. Nos primeiros 10 anos o crescimento foi exponencial. Em 2000, o Brasil tinha aproximadamente 4 milhões de motocicletas registradas. Dez anos depois, esse número quadruplicou, ultrapassando os 16 milhões. Esse aumento é representado pelo crescimento de 102,1% entre 2000 e 2005 e 308,8% até 2010. Isso sugere que houve uma aceitação rápida e crescente do uso de motocicletas como meio de transporte, impulsionada possivelmente pelo desenvolvimento econômico e mudanças nas necessidades de mobilidade.

Após 2010 houve uma redução no ritmo de crescimento. Entre 2010 e 2020, o ritmo de crescimento desacelerou, mas ainda assim foi expressivo. Até 2015, a frota já havia atingido mais de 24 milhões de unidades. Em 2020, esse número passou de 28 milhões. O crescimento quinquenal (a cada cinco anos) mostra uma desaceleração notável, caindo de 100% nos primeiros dez anos (2000-2010) para 50% entre 2010 e 2015, e finalmente para 20% nos períodos seguintes até 2024.

Em muitos estados brasileiros, o número de motocicletas já supera o de automóveis. Essa mudança reflete o papel cada vez mais central que as motocicletas desempenham na mobilidade urbana e rural do país.

Tabela 2 - Crescimento da frota de motocicletas. Brasil, 2000-24

Anos	Frota	Crescimento Quinquênio
2000	4.033.659	
2005	8.153.069	2,0
2010	16.490.178	2,0
2015	24.273.107	1,5
2020	28.867.958	1,2
2024	34.241.111	1,2

Fonte: Ministério de Infraestrutura.

Nota 1: Estão somadas as motocicletas, as motonetas e os ciclomotores.

Nota 2: O ano de 2000 foi tomado como sendo 1,0.

Como se pode observar na Tabela 2, o crescimento da frota de motocicletas quadruplicou em apenas dez anos, entre 2000 e 2010 e cresceu mais de 80% na década seguinte. Em vários estados brasileiros a frota motociclística é maior que a de carros. Apesar de ter reduzido o ritmo de crescimento, a frota de motocicletas continua aumentando.

1.2.2 Mortalidade

O aumento significativo do número de motociclistas no Brasil trouxe uma série de consequências, entre as quais a mais preocupante é o crescimento expressivo do número de mortos e feridos em acidentes de trânsito. Hoje, os motociclistas representam a categoria mais vulnerável e mais afetada em termos de mortalidade no trânsito. De fato, quase metade das mortes no trânsito no Brasil envolve motociclistas, além de serem, de longe, a categoria com mais feridos em acidentes.

Um dado ainda mais preocupante é que oito em cada dez pessoas que ficam permanentemente inválidas como resultado de acidentes de trânsito são motociclistas. Esse dado evidencia o impacto devastador dos acidentes com motocicletas não apenas em termos de mortalidade, mas também no que diz respeito à qualidade de vida daqueles que sobrevivem aos acidentes.

A Tabela 3 detalha a evolução do número de mortos em acidentes envolvendo motocicletas no Brasil, dividida por sexo, em quinquênios (períodos de cinco anos), começando em 2000. A análise dessa tabela revela uma tendência preocupante:

O que primeiro fica evidente é o forte aumento observado na série, triplicando o número de mortes. Entre os primeiros e últimos período (2000-2004 e 2020-2023), o número de mortes mais que triplicou. No primeiro período, houve 18.622 mortes relacionadas a motocicletas, enquanto no período mais recente, de quatro anos, (2020-2023), o total de mortes foi de 48.723. Esse aumento está diretamente relacionado com a aumento no número de motocicletas em circulação durante esse período, mas também com a ausência de políticas de proteção aos motociclistas. Em apenas 20 anos, a frota de motocicletas cresceu quase 850%, e o número de mortos seguiu essa tendência.

Outro aspecto mostrado na tabela é a disparidade significativa entre o número de motociclistas do sexo masculino e feminino que perderam a vida em acidentes. Embora o número de mortes femininas tenha aumentado, ele ainda é muito menor em comparação com o

número de homens mortos. Por exemplo, no primeiro quinquênio (2000-2004), 16.900 homens morreram em acidentes de motocicleta, contra 1.722 mulheres, uma razão de sexos de 9,81, isto é, para cada óbito do sexo feminino temos quase de do sexo masculino. Já no período de 2020-2023, a razão de sexos foi de 7,54. Essa diferença pode ser explicada em parte pela maior participação de homens no uso de motocicletas no Brasil, mas também pelo estilo de pilotagem. O crescimento das mortes femininas ao longo do tempo é um indicativo de que o número de mulheres motociclistas tem aumentado, o que explica, pelo menos parcialmente, a redução da razão de sexos.

A tabela demonstra claramente que, apesar do crescimento contínuo da frota de motocicletas, o número de mortes em acidentes envolvendo motociclistas começou a apresentar uma leve queda nos últimos anos. No entanto, a quantidade de mortes ainda é alarmantemente alta, especialmente entre os homens, que continuam sendo a maioria esmagadora entre as vítimas fatais.

Tabela 3 - Número de Óbitos por Sexo e por Períodos Quinquenais, Brasil, 2000 - 2023

Ano	Masculino	Feminino	Total
2000-04	16900	1722	18622
2005-09	35304	4072	39380
2010-14	52981	6338	59325
2015-19	52477	6389	58873
2020-23	43017	5703	48723

Fonte: SIM – Ministério da Saúde

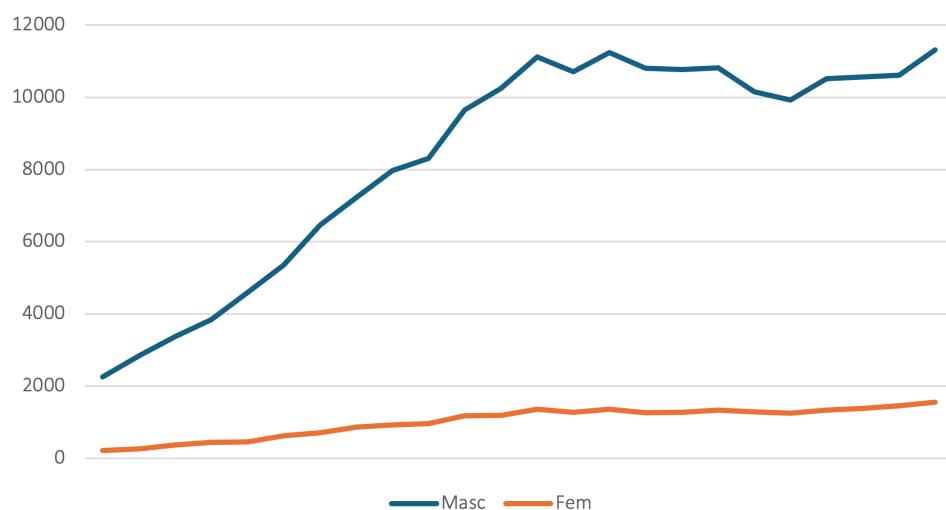
Nota: O último período tem um ano a menos.

O crescimento do número de motociclistas no Brasil teve inúmeras consequências. A mais importante ruinosa foi o crescimento do número de mortos e feridos no trânsito. Hoje, os motociclistas são a categoria com mais mortos no trânsito – quase a metade – e de longe a que tem mais feridos. Oito em cada dez pessoas que ficam com invalidez permanente vítimas de acidentes de trânsito são motociclistas. Nesse período, as mortes de motociclistas aumentaram de menos de 2.500 mortes para mais de 12.000.

O aumento do número de mortes também fica claro na Figura 9, em números absolutos e na Figura 10, onde se expressa a taxa de mortalidade por 100 mil habitantes para os grupos de usuários do trânsito. Essa métrica mostra que houve uma diminuição nas mortes

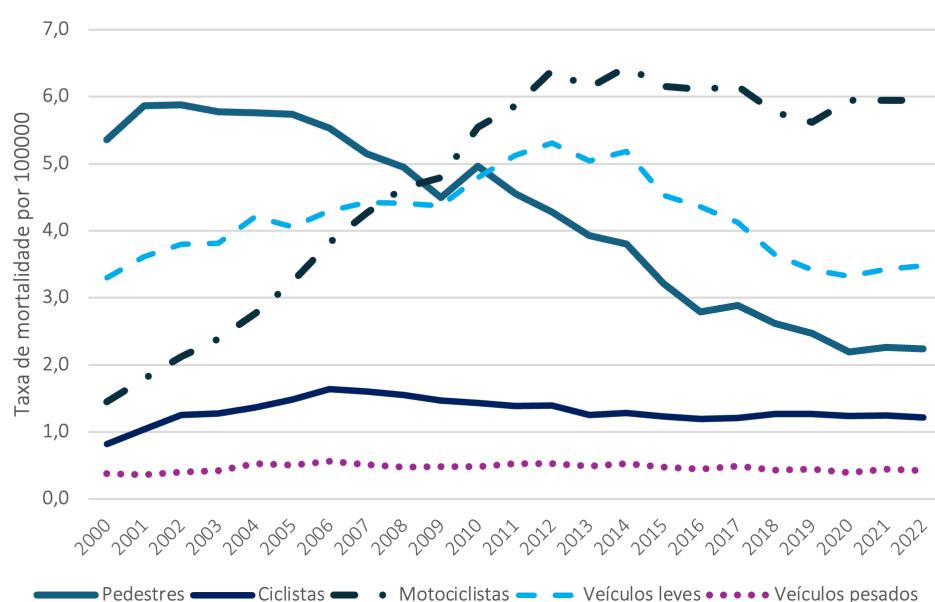
em relação ao número de motocicletas nas estradas. Em 2000, a taxa de mortalidade era de 6,18; em 2021, caiu para 4,13, representando uma redução de cerca de um terço (Brasil, 2023; Brasil, 2021). No gráfico fica evidente o comportamento ascendente das mortes de motociclistas, que supera todos os demais grupos.

Figura 9 - Número de Mortes de Motociclistas por Sexo, Brasil, 2000 – 2023



Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

Figura 10 - Taxa de mortalidade padronizada por idade por categoria e ano, Brasil, 2000 – 2022



Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

As figuras 11 A e 11 B mostram as taxas de mortalidade por idade para o sexo masculino e feminino, respectivamente. O gráfico com as taxas para o sexo masculino evidencia claramente que as faixas etárias entre 15 e 29 anos são as mais afetadas pela mortalidade em acidentes de motocicleta. Claramente o padrão de risco (taxas) se mantém ao longo dos anos. Após uma subida vertiginosa nas idades posteriores a 15 anos de idade, o pico de mortalidade ocorre na faixa etária de 20 a 24 anos, onde a taxa de óbitos chega a ultrapassar 25 mortes por 100 mil habitantes em alguns anos. Esse padrão indica que motociclistas jovens, particularmente os que estão no início da fase adulta, são os mais vulneráveis aos acidentes fatais.

Outra observação relevante ao analisar as diferentes curvas é a tendência de queda na taxa de mortalidade nas idades mais avançadas. Esse fato se deve a dois fatores básicos. Primeiro porque motociclistas mais “experientes” reconhecem os riscos e têm mais destreza de pilotagem. O segundo aspecto, apesar de não haver dados a esse respeito, é lícito supor que há diferença de exposição: provavelmente motociclistas com mais idade em média pilotam distâncias menores. Em anos mais recentes, as curvas mostram taxas de mortalidade significativamente mais altas em quase todas as faixas etárias, especialmente entre os jovens de 20 a 29 anos. Isso mostra que o agravamento do fenômeno é diferencial por idade, isto é, quando há recrudescimento da mortalidade as faixas etárias mais vulneráveis sofrem mais que as de mortalidade mais baixas. Isso pode ser visto de forma evidente nas Figuras 11 A e 11 B.

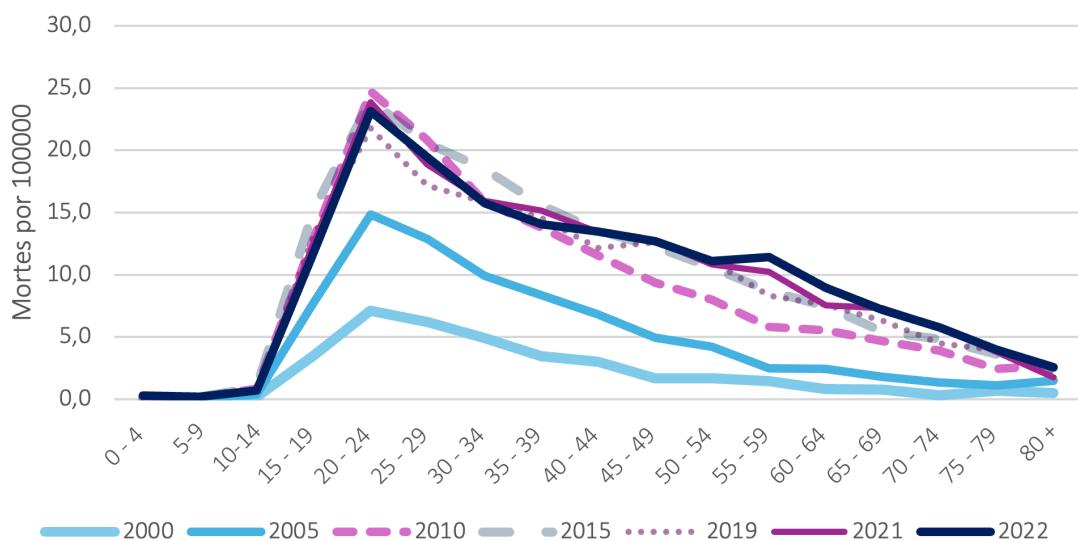
Nas faixas etárias superiores a 30 anos, os gráficos mostram uma tendência de queda gradual nas taxas de mortalidade. Entre os homens de 30 a 49 anos, as taxas de mortalidade ainda são consideráveis, mas muito menores do que entre os jovens. Para motociclistas com 50 anos ou mais, as taxas caem ainda mais acentuadamente, atingindo valores ainda mais baixos a partir dos 60 anos.

A Figura 11 B, que apresenta as taxas de mortalidade por 100 mil habitantes para motociclistas do sexo feminino, revela um padrão claramente distinto daquele observado para os motociclistas do sexo masculino. As taxas de mortalidade para mulheres são visivelmente mais baixas em todas as faixas etárias, refletindo um perfil de menor exposição ao risco, além de possíveis diferenças no comportamento, ou no estilo de pilotagem. Enquanto no sexo masculino observamos picos que chegam a ultrapassar 25 mortes por 100 mil habitantes, o gráfico feminino mostra um pico máximo de aproximadamente 5 mortes por 100 mil, que ocorre entre as mulheres mais jovens, na faixa etária de 20 a 24 anos. Esse valor é significativamente menor, indicando que, em geral, as mulheres são menos propensas a acidentes fatais com motocicletas.

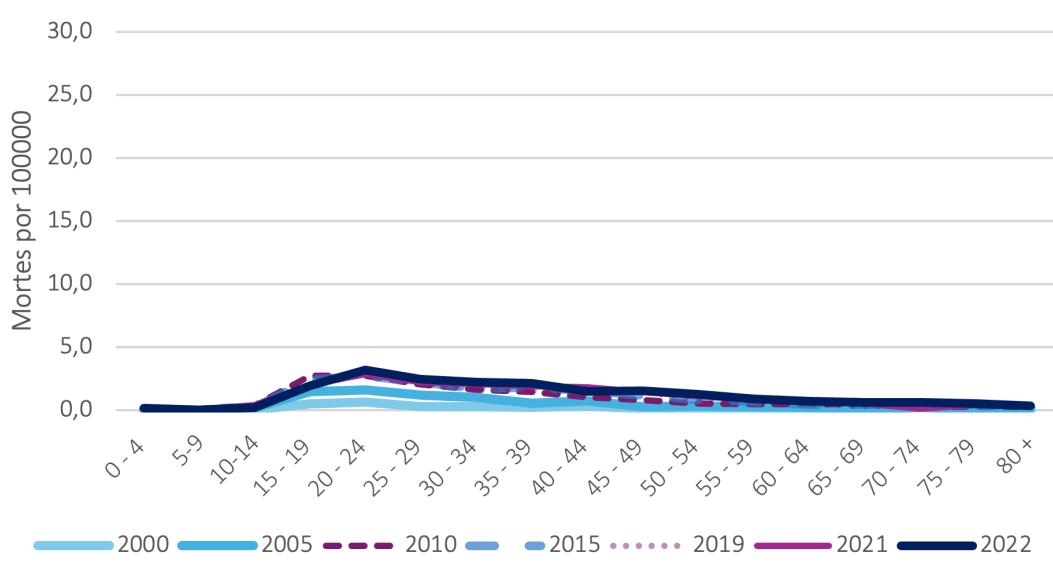
Assim como no gráfico masculino, o pico de mortalidade ocorre nas faixas etárias mais jovens, particularmente entre 15 e 29 anos. Esse grupo etário parece ser o mais vulnerável tanto entre os homens quanto entre as mulheres, ainda que, no caso das motociclistas, os números sejam muito mais baixos. O pico se dá entre 20 e 24 anos, assim como no gráfico masculino, sugerindo que a inexperiência e o comportamento de risco também afetam as jovens mulheres que utilizam motocicletas, embora de maneira menos letal. Após o pico, a mortalidade entre mulheres motociclistas cai de maneira significativa e contínua conforme a idade avança. A partir dos 30 anos, as taxas de mortalidade permanecem baixas, com valores se aproximando de 0,5 morte por 100 mil habitantes ou menos em faixas etárias mais avançadas. A queda acentuada sugere que mulheres mais velhas, além de serem menos propensas a utilizar motocicletas, adotam comportamentos mais cautelosos no trânsito, resultando em menos acidentes fatais.

Novamente é possível observar que o aumento da intensidade do fenômeno é diferencial por idade. Como ocorre no sexo masculino, os anos mais recentes e com maior número de óbitos se manifesta de forma mais intensa nas taxas das idades jovens. O aumento da mortalidade, é mais intenso nas faixas etárias mais “vulneráveis”, isto é, entre as jovens.

A comparação entre os gráficos masculino e feminino evidencia uma diferença marcante: as mulheres, em todas as faixas etárias e em todos os anos analisados, apresentam taxas de mortalidade muito mais baixas do que os homens. Isso é resultado de vários fatores, como a menor utilização de motocicletas por parte das mulheres em comparação aos homens, a adoção de comportamentos mais cautelosos e a menor exposição ao risco em situações de trânsito mais perigosas. Os estilos de pilotagem entre os homens e as mulheres são muito diferentes.

Figura 11 A - Taxa de mortalidade padronizada por idade, sexo masculino.

Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

Figura 11 B - Taxa de mortalidade padronizada por idade, sexo feminino.

Fonte: Ministério da Saúde, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 e 2022.

O impacto dos acidentes envolvendo motociclistas é devastador, tanto para as vítimas quanto para o sistema de saúde pública. Aproximadamente 40% dos motociclistas que vêm a óbito após um acidente falecem já no hospital. Esse dado permite inferir que, se por um lado há uma boa eficiência no resgate e no atendimento inicial às vítimas, por outro, os custos para o sistema de saúde pública são imensos. A tentativa de salvar vidas de motociclistas gravemente feridos envolve um grande dispêndio de recursos médicos e hospitalares, o que representa um desafio adicional para o já sobrecarregado sistema de saúde.

Ainda mais alarmante é o fato de que cerca de metade dos motociclistas que morrem em acidentes, perecem no próprio local da colisão, antes mesmo de receberem qualquer tipo de assistência médica hospitalar. Esse dado destaca a gravidade e a violência dos acidentes envolvendo motocicletas. A vulnerabilidade do motociclista, somada à falta de uma estrutura física de proteção, faz com que as colisões, muitas vezes, tenham consequências fatais instantâneas.

Os altos índices de mortalidade no local do acidente são um forte indicativo de que os acidentes com motocicletas são especialmente letais. A rapidez com que ocorrem as mortes sugere que muitos desses acidentes envolvem impactos de alta energia ou múltiplos traumas que dificultam, ou até impossibilitam, qualquer tipo de socorro imediato eficaz. Isso também destaca a urgência de medidas preventivas e de fiscalização mais rigorosa no trânsito, especialmente em áreas com alta concentração de motociclistas.

O custo humano dessas tragédias é enorme, mas o impacto financeiro para a sociedade também é significativo. O tratamento intensivo de vítimas de acidentes de motocicleta, especialmente daqueles que chegam a ser hospitalizados, impõe um ônus elevado ao sistema de saúde pública. A internação prolongada, intervenções cirúrgicas e a necessidade de reabilitação ocupam recursos que poderiam ser destinados a outras áreas da saúde.



1.2.3 O Seguro DPVAT

O DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre), ou popularmente “seguro obrigatório”, foi concebido para dar suporte financeiro a pessoas afetadas por sinistros de veículos automotores no Brasil. Este seguro cobre danos pessoais causados por veículos automotores terrestres, independentemente de as vítimas serem passageiros ou pedestres e independentemente da culpa. Administrado por um consórcio de empresas financeiras chamado Seguradora Líder, o seguro DPVAT é uma rede de segurança vital para vítimas de sinistros em todo o país. As estatísticas do DPVAT são muito úteis para apreender os desafios que os motociclistas enfrentam.

O objetivo principal do DPVAT é oferecer assistência financeira a indivíduos que sofrem ferimentos ou mortes em sinistros de trânsito, independentemente de quem seja o culpado. Essa abordagem garante que as vítimas recebam o suporte de que precisam durante sua recuperação.

Em 2020, o seguro DPVAT administrado pela Seguradora Líder foi fundamental no atendimento às vítimas de sinistros de trânsito no Brasil. Um total de mais de 310.000 indivíduos receberam indenização por meio deste programa de seguro. Entre esses beneficiários, 77% eram homens, destacando a prevalência de vítimas masculinas em sinistros de trânsito (Seguradora Líder, 2020).

As estatísticas de indenização podem ser divididas em três categorias: indenização por morte, por invalidez permanente e apoio para assistência médica suplementar. Em 2020, houve mais de 33.000 indenizações por morte e 210.000 indenizações por invalidez permanente, enfatizando o impacto significativo dos sinistros de trânsito sobre os indivíduos e suas famílias.

Tabela 3 – Número de Mortes, Invalidez Permanente e Despesas de Assistência Médica e Suplementar (DAMS), 2020

CATEGORIA	Número de mortes		Invalidez Permanente		DAMS		TOTAL
	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%	
Veículos leves	11.241	33,53	25.670	12,22	10.611	15,81	47.522
Ônibus	769	2,29	2.205	1,05	1.152	1,72	4.126
Motocicletas	17.542	52,32	176.434	83,99	53.047	79,01	247.023
Caminhões	3.978	11,86	5.733	2,73	2.328	3,47	12.039
TOTAL	33.530	100,00	210.042	100,00	67.138	100,00	310.710

Fonte: Seguradora Líder, DPVAT, 2020.

Nota: DAMS significa Despesa de Assistência Médica Suplementar

A gravidade da situação dos motociclistas fica evidente quando analisamos quem está recebendo a indenização do seguro DPVAT. Em 2020, 79% de todos os pagamentos de indenização foram relacionados a sinistros de motocicleta – praticamente oito em cada dez. Os motociclistas enfrentam riscos únicos nas estradas, e essas estatísticas destacam a necessidade urgente de medidas para aumentar sua segurança.

Entre os pagamentos de indenização feitos por morte, mais da metade (51,9%) foi direcionada aos parentes dos motociclistas. Essa estatística ressalta as consequências devastadoras dos sinistros de motocicleta e o efeito cascata nas famílias deixadas para trás.

Em relação à indenização por invalidez permanente, 83,5% dos beneficiários eram motociclistas. Esse número impressionante aponta para a gravidade dos ferimentos dos motociclistas e seu impacto de longo prazo em suas vidas (Seguradora Líder, DPVAT, 2020).

1.2.4 Rodovias Federais (PRF - Polícia Rodoviária Federal)

O Brasil enfrenta um grande desafio em relação à infraestrutura de transporte rodoviário. O país possui uma vasta extensão territorial, com cerca de 1,7 milhões de quilômetros de estradas, mas uma parcela muito pequena desse total é pavimentada. Segundo dados de 2023 da Confederação Nacional do Transporte (CNT), apenas 213,5 mil quilômetros de estradas são pavimentados, o que representa uma fração de aproximadamente 12,5% da malha rodoviária total.

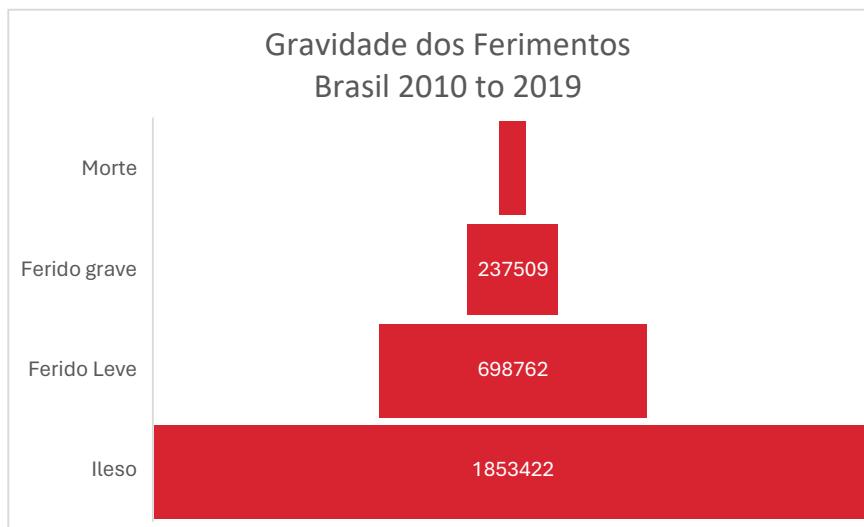
A pesquisa da CNT realizada em 2023 avaliou 111 mil quilômetros de rodovias pavimentadas em todo o país, sendo que 85 mil quilômetros são de rodovias federais, as principais vias que conectam estados e regiões. A qualidade da infraestrutura rodoviária mostrou-se insatisfatória. Dos 111 mil quilômetros analisados, 67,5% foram classificados como regulares, ruins ou péssimas. Além de ser um problema para a elevação dos custos de transporte, a precária condição das rodovias contribui para a elevação do número de acidentes, especialmente dos motociclistas que são mais susceptíveis a sinistros.

Os dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) fornecem informações valiosas sobre a segurança no trânsito, especialmente em rodovias federais. A PRF emprega um sistema especializado de coleta de dados e estrutura de análise para entender os sinistros de forma abrangente. Ao longo da década de 2010 a 2019, a PRF respondeu a aproximadamente 1,4 milhão de sinistros, coligindo com dados detalhes e as consequências desses eventos.

Em 2023, aproximadamente 2.000 motociclistas perderam a vida em acidentes ocorridos em rodovias federais, enquanto 8.253 ficaram gravemente feridos e outros 19.992 sofreram ferimentos menos graves. Esses números refletem a vulnerabilidade dos motociclistas no tráfego rodoviário, particularmente para motocicletas de baixa cilindrada que se misturam com veículos de grande porte e outros em altas velocidades.

Grande parte dos acidentes envolvendo motociclistas nas rodovias federais ocorre nas cercanias das cidades, áreas onde as rodovias acabam funcionando como vias urbanas. Nessas regiões, o tráfego local utiliza as rodovias para deslocamentos de curta distância, muitas vezes em velocidades mais baixas. As motocicletas de baixa cilindrada, que são amplamente utilizadas para o transporte local, estão constantemente em risco nessas situações. A mistura de veículos leves, lentos e de menor proteção com caminhões, ônibus e carros em alta velocidade cria um cenário propício para colisões, muitas das quais têm consequências fatais ou resultam em lesões graves.

Figura 12 - Número de mortos e feridos em rodovias federais em 2023.



Fonte: Polícia Rodoviária Federal (PRF), Anuário 2022.

Esses sinistros resultaram em vários desfechos durante esse período, e as estatísticas são esclarecedoras e preocupantes. Entre os incidentes registrados, 2,54% foram fatais, levando a 72.744 mortes trágicas (Figura 12). Ferimentos graves foram sofridos em 8,3% dos casos, afetando 237.509 indivíduos. Outros 24,41% dos sinistros resultaram em ferimentos leves, deixando 698.762 pessoas para lidar com as consequências físicas e emocionais. Surpreendentemente, aproximadamente 64,75% dos casos tiveram indivíduos que saíram ilesos desses acidentes, uma prova das medidas de segurança e da resiliência dos veículos modernos (PRF, 2022).

Veículos leves, como carros, são os mais envolvidos em colisões fatais, responderam por 41,7% dos acidentes. As motocicletas vêm em segundo lugar, compreendendo 25,6% das colisões fatais. Essas estatísticas revelam uma abordagem sobre a natureza dos sinistros em rodovias federais.

De acordo com dados fornecidos pela PRF e observações feitas por concessionárias de rodovias, um novo padrão vem tomando corpo (PRF, 2022). Colisões fatais tendem a ocorrer perto de cidades, geralmente envolvendo motocicletas de baixa cilindrada que usam a rodovia de forma inadequada como uma via urbana. Esse comportamento é particularmente preocupante, pois sugere uma discrepança significativa nos estilos de direção e velocidades entre veículos que trafegam longas distâncias e o tráfego local, representando um desafio substancial à segurança.

Um aspecto digo de nota é que muitas rodovias são integradas ao tráfego urbano no Brasil. Frequentemente se transformam na “principal avenida” de cidades menores. Quando o problema se agrava em demasia, a solução do governo normalmente envolve a construção de um anel viário ao redor da área urbana. Essa solução visa aliviar o problema do tráfego de passagem redirecionando-o para os arredores.

1.3 Discussão

O Brasil tem excesso de violência no trânsito. Desde os anos 1980, cerca de dois milhões de brasileiros perderam a vida em acidentes, e outros 50 milhões ficaram feridos. Em 2023, as estatísticas apontam cerca de 35.000 mortes no trânsito, sendo que 44% dessas vítimas eram motociclistas, o que demonstra a vulnerabilidade desta categoria.

O número de motocicletas no país cresceu significativamente nas últimas duas décadas, saltando de 4 milhões no início dos anos 2000 para 35 milhões em 2023. Esse aumento não foi acompanhado por medidas de segurança eficazes. Os dados de feridos e mortos evidenciam o descaso com a segurança dos motociclistas.

Diversos fatores contribuíram para o crescimento do uso de motocicletas no Brasil. Entre eles estão a insuficiência ou inexistência de transporte público em muitas cidades, especialmente nas de médio e pequeno porte, no interior e em áreas rurais. Nas grandes metrópoles, o transporte público é marcado pela ineficiência, resultando em longas esperas e sistemas sobrecarregados, o que faz da motocicleta uma alternativa interessante. A escassez de investimentos em infraestrutura de transporte tem levado à dependência de veículos individuais, tornando a motocicleta uma solução economicamente viável, especialmente para populações em áreas carentes de serviços públicos. É conveniente observar que profissionais que trabalham à noite ou em horários não convencionais praticamente não têm acesso ao transporte coletivo. Um garçom de restaurante não tem como voltar para casa às 2 horas da madrugada, quando não circulam ônibus.

A agilidade oferecida pela motocicleta é outro fator relevante. No trânsito caótico das grandes cidades, onde congestionamentos são frequentes, as motos conseguem se deslocar com maior rapidez, especialmente porque a legislação brasileira permite que os motociclistas trafeguem entre veículos de faixas adjacentes (“corredor”), algo que lhes confere uma vantagem competitiva sobre outros meios de transporte.

As motocicletas são também usadas para o transporte de cargas. Com o acréscimo de reboques, muitas motos são adaptadas para transportar mercadorias, materiais de construção e outros itens. A popularidade das motos como ferramentas de trabalho cresceu, impulsionada pelo aumento dos serviços de entrega, especialmente após a ascensão das plataformas digitais de delivery.

Outro ponto crucial para o crescimento da frota de motocicletas é a acessibilidade econômica. O custo de uma motocicleta é substancialmente menor do que o de um carro, e o consumo de combustível é também muito mais baixo, sobretudo nos modelos de baixa cilindrada. Com condições de financiamento facilitadas, prazos extensos e parcelas acessíveis, a aquisição de motos pela população de baixa renda tornou-se um fenômeno. Nas Regiões Norte e Nordeste a motocicleta substituiu amplamente os meios de transporte tradicionais, revolucionando a mobilidade.

Outro aspecto importante é que a motocicleta no Brasil não é apenas um meio de transporte, mas também uma ferramenta de trabalho. O aumento da frota está intimamente relacionado ao uso das motos para atividades profissionais, como o mototáxi e serviços de entrega.

Com todos esses fatores favoráveis impulsionando o aumento da frota de motocicletas, não houve uma preocupação coordenada dos governos para mitigar os riscos e manter sob controle o número de sinistros. A fiscalização fraca e inadequada do trânsito é uma das maiores dificuldades. Em muitas áreas do país, especialmente no interior, há pouca ou nenhuma fiscalização, o que permite que muitas pessoas conduzam motocicletas sem habilitação e com quase nenhum conhecimento técnico de pilotagem defensiva. Em vários Estados como Maranhão e Piauí, por exemplo, há mais motocicletas registradas do que condutores com carteira de habilitação, o que revela um uso informal e arriscado desses veículos.

Comparando os dados brasileiros com os de outros países, a diferença é significativa. Na Espanha, com uma frota de 3,7 milhões de motocicletas, houve 251 mortes de motociclistas em 2022, um número que, proporcionalmente, representa um risco seis vezes menor do que o enfrentado pelos motociclistas brasileiros. Países com sistemas de trânsito mais desenvolvidos, como Noruega e Suécia, apresentam índices de mortalidade muito inferiores, graças à formação para conduzir, à fiscalização rigorosa, à infraestrutura adaptada e às campanhas de conscientização.

A discrepância entre o Brasil e outros países também se deve à infraestrutura rodoviária e à legislação de segurança. Nos países europeus, as estradas são geralmente mais seguras para motociclistas, e o treinamento para obter a habilitação é mais rigoroso. Além disso, a fiscalização do uso de capacetes e outros equipamentos de proteção é estrita, enquanto no Brasil, embora o uso de capacete seja obrigatório, o cumprimento dessa e de outras medidas de segurança ainda é muito falho.

O impacto desse cenário vai além das estatísticas de mortalidade. Cerca de 40% dos motociclistas que morrem em acidentes falecem no hospital, gerando um custo enorme para o sistema de saúde. Em países com menores taxas de mortalidade no trânsito, a pressão sobre os serviços de saúde é significativamente menor, permitindo uma melhor alocação de recursos.

A disparidade de gênero também é um fator relevante: no Brasil, a mortalidade entre homens motociclistas é cinco vezes maior do que entre mulheres. Além disso, oito em cada dez pessoas que ficam permanentemente inválidas devido a acidentes de trânsito no país são motociclistas. Essas lesões, como por exemplo a paraplegia, criam enormes dificuldades para as famílias.

Em 2020, mais de 200 mil pessoas ficaram com lesões incapacitantes e irreversíveis. Oito em cada dez eram motociclistas. Como mostram os dados, a maioria das vítimas é do sexo masculino e jovem. Um jovem nessas condições, além de deixar de contribuir economicamente para o sustento da casa, ainda demanda um cuidador, geralmente uma mulher, mãe, esposa ou irmã, que interrompe suas atividades profissionais para cuidar da vítima. Ou seja, a casa perde duas fontes de renda ("salários") e ganha um grande adicional de custos em medicamentos, equipamentos como cadeira de rodas e adaptação da casa para a acessibilidade.

Todas essas questões são um tormento para a saúde pública. Os principais hospitais públicos do Brasil estão lotados de motociclistas acidentados que ocupam leitos e aguardam cirurgias onerosas, e que concorrem com os escassos recursos da saúde pública.

O Brasil enfrenta um cenário de alto risco para os motociclistas, agravado pela falta de programas de segurança e por uma infraestrutura deficiente. A adoção de medidas como a formação e a educação para o trânsito, a melhoria da fiscalização, políticas de segurança mais eficazes e a conscientização no trânsito, é essencial para reduzir as mortes, lesões e garantir uma maior segurança nas vias brasileiras. Nossa negligência histórica não pode continuar.



1.4 Conclusões

A situação dos motociclistas no Brasil é alarmante e exige uma análise profunda e abrangente e soluções eficazes. A violência no trânsito é um dos maiores problemas de segurança pública do país, e os motociclistas, em particular, enfrentam os maiores riscos. Como demonstrado ao longo deste trabalho, o número de mortos e feridos entre os motociclistas brasileiros supera amplamente o de outras categorias de usuários das vias. Diversos fatores explicam essa realidade, e é essencial compreendê-los para elaborar políticas públicas que possam mitigar esse problema.

O crescimento vertiginoso da frota de motocicletas no Brasil, especialmente nas últimas duas décadas, está entre os principais fatores que explicam o aumento da mortalidade e da morbidade entre os motociclistas. O Brasil, que tinha cerca de 4 milhões de motocicletas no início dos anos 2000, viu esse número crescer para quase 35 milhões em 2023. Esse aumento reflete a popularidade da motocicleta como meio de transporte devido ao seu custo acessível, eficiência em termos de combustível e facilidade de locomoção, especialmente nas grandes cidades onde o trânsito é congestionado e o transporte público ineficiente. No entanto, esse aumento expressivo na frota não foi acompanhado por políticas públicas adequadas para garantir a segurança dos motociclistas.

Outro desafio enfrentado pelos motociclistas brasileiros é a falta de fiscalização e de infraestrutura apropriada. Em muitas cidades, principalmente nas regiões Norte e Nordeste, as vias não estão adaptadas para o uso seguro de motocicletas. O mau estado de conservação das vias e a precariedade da sinalização colocam os motociclistas em risco constante. Além disso, a fiscalização insuficiente permite que muitas pessoas conduzam motocicletas sem habilitação, o que agrava ainda mais o cenário. A falta de preparo dos condutores aumenta significativamente a probabilidade de acidentes, principalmente em áreas rurais e cidades menores, onde a informalidade no uso de motocicletas é predominante.

Outro aspecto é a informalidade e da utilização das motocicletas como ferramenta de trabalho. O aumento da demanda por serviços de entrega, impulsionado pela expansão das plataformas digitais, fez com que milhares de motociclistas se lançassem às ruas, muitas vezes sem o treinamento adequado para pilotar com segurança. Isso é particularmente problemático, uma vez que esses trabalhadores estão expostos a longas jornadas, prazos apertados e condições adversas de trânsito, o que aumenta consideravelmente os riscos de acidentes. A natureza do trabalho de entregas com as motos – mototáxi, entregas e outros serviços – no qual o motociclista ganha pela quantidade de viagens, e que exige rapidez, velocidade e eficiência, coloca em risco a integridade física dos motociclistas. Os inúmeros

acidentes com motociclistas sobrecarregam o sistema de saúde pública, que enfrenta os altos custos associados ao tratamento de vítimas de acidentes graves.

Além disso, o problema da mortalidade dos motociclistas no Brasil é agravado pela fragilidade da legislação de segurança e pela ineficiência na fiscalização de normas básicas, como o uso de capacetes e outros equipamentos de proteção. Embora o uso de capacetes seja obrigatório, o uso inadequado ou o descumprimento dessa norma ainda são recorrentes em várias regiões do país, especialmente nas áreas rurais e periféricas das grandes cidades. A fiscalização falha faz com que muitos condutores deixem de adotar medidas básicas de proteção, expondo-se a lesões graves ou fatais em caso de acidente.

Comparando os dados brasileiros com os de países desenvolvidos, as disparidades são ainda mais evidentes. Em 2022, considerando as frotas de motocicletas, o risco dos motociclistas do Brasil foi seis vezes maior que na Espanha. Países como Noruega e Suécia, onde há uma política consistente de segurança no trânsito, registram ainda menos fatalidades. Esses países adotam medidas rigorosas de fiscalização, investem em infraestrutura viária adaptada e promovem campanhas de conscientização voltadas especificamente para os motociclistas. O contraste com a realidade brasileira é gritante, e evidencia que o Brasil ainda tem muito a aprender com essas nações.

Do ponto de vista da saúde pública, os acidentes de motocicleta no Brasil têm um impacto devastador. Cerca de 40% dos motociclistas que sofrem acidentes graves morrem no hospital, o que reflete a gravidade das lesões e o alto custo de tratamento dessas vítimas. Internações prolongadas, intervenções cirúrgicas e tratamentos intensivos são frequentes entre os motociclistas acidentados, o que sobrecarrega o já fragilizado sistema de saúde pública brasileiro. Além disso, os altos índices de mortalidade nas vias geram um custo humano incalculável, com famílias inteiras sendo devastadas pela perda de entes queridos ou pela invalidez permanente de seus provedores. Vale destacar que, em muitos casos, as vítimas de acidentes são jovens entre 15 e 29 anos, o que acentua ainda mais o impacto social e econômico dessas tragédias.

Os dados do DPVAT de 2020 mostram um impressionante aspecto do motociclismo no Brasil: mais da metade (52%) dos que morrem no trânsito brasileiro são motociclistas. Para completar o cenário da tragédia, 84% das vítimas de sinistros de trânsito que ficam com invalidez permanente são motociclistas.

Outro dado alarmante que emerge da análise é a disparidade de gênero nas fatalidades. Os homens são, de longe, as maiores vítimas dos acidentes com motocicletas, o que pode ser atribuído a uma maior exposição ao risco e a comportamentos mais agressivos no trânsito.

sito. Em contraste, as mulheres, embora representem uma parcela menor da população motociclista, também sofrem com a falta de segurança, especialmente nas regiões onde o uso de motocicletas é mais comum entre os trabalhadores informais. No entanto, os dados mostram que os homens têm cinco vezes mais chances de morrer em acidentes de moto do que as mulheres. Isso sugere que políticas de conscientização e treinamento direcionadas aos públicos específicos podem ter um impacto significativo na redução das fatalidades, particularmente entre os jovens do sexo masculino.

A alta taxa de invalidez permanente resultante dos acidentes com motocicletas também merece atenção especial. Oito em cada dez pessoas que ficam permanentemente incapacitadas após acidentes de trânsito no Brasil são motociclistas. Isso representa um impacto social profundo, pois muitas dessas pessoas, antes economicamente ativas, tornam-se dependentes de cuidados, sobrecarregando suas famílias e o sistema de seguridade social. A invalidez permanente, muitas vezes decorrente de lesões na coluna ou amputações, impede que essas vítimas retornem ao mercado de trabalho, gerando um ciclo de pobreza e dependência em suas famílias.

Diante desse cenário, é imperativo que o Brasil adote uma abordagem mais proativa e eficaz na gestão da segurança no trânsito. A implementação de políticas públicas focadas na formação dos motociclistas, com programas de educação e treinamento adequados, é fundamental para reduzir os índices de mortalidade e lesões graves. Além disso, é necessário investir em infraestrutura, especialmente na melhoria das condições das vias para motociclistas.

Antes de promover uma fiscalização severa e intensa com ênfase no combate à condução sem habilitação é fundamental que se estude as razões dessa prática e as soluções para o problema. No treinamento de habilitação voltado ao motociclista deve-se focar no cumprimento das normas de segurança e na pilotagem defensiva.

As três esferas de governo têm papel essencial para melhorar a segurança no trânsito brasileiro, promovendo campanhas de conscientização que visem mudar o comportamento de risco dos motociclistas. A abordagem das campanhas deve incentivar a pilotagem defensiva, o uso de equipamentos de proteção e o respeito às leis de trânsito para reduzir a morbimortalidade.

A tragédia envolvendo os motociclistas no Brasil vai além das cifras de mortos e feridos. É um problema social, de saúde pública e de segurança que precisa ser tratado com urgência. O crescimento exponencial da frota de motocicletas no país não pode ser visto como um reflexo de uma solução de mobilidade acessível, mas como um desafio complexo que demanda respostas eficazes e coordenadas por parte das autoridades públicas.

1.5 Referências Bibliográficas

Brasil, Ministério da Saúde, Sistema de informação sobre mortalidade, 2000-2022.

Available at: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/obt10uf.def>. (Accessed Dec 2023)

Brasil, Polícia Rodoviária Federal, Anuário Estatístico, 2022.

Available at:

https://www.gov.br/prf/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos/diest-arquivos/anuario-2022_final.html. (Accessed Sept 2023)

Fundación Mapfre, 2019. Condutores de motocicletas.

Acesso: <https://www.fundacionmapfre.com.br/buscar/?query=Motociclistas%20Brasil>.

CNT – Confederação Nacional do Transporte. Anuário CNT do Transporte, Estatísticas Consolidadas.

Available at: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2022/>

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), Censos Demográficos, 2000, 2010, 2022.

Available at: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html>. (Accessed Ago 2024)

Seguradora Líder, 2019.

Available at:

<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio-Anual-2019.pdf?#zoom=65%>

Vasconcellos, Eduardo A., Mobilidade urbana: o que você precisa saber, Ed. Companhia das Letras, São Paulo, 2013.

World Health Organization (WHO), Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva: 2018.

Available at: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>. (Accessed Ago 2024)



Pesquisa Quantitativa Sobre Hábitos e Comportamentos dos Motociclistas no Brasil

1.1 Introdução

O Brasil testemunhou um crescimento notável na frota de motocicletas, passando de cerca de 4 milhões em 2000 para mais de 30 milhões em 2021. Esse aumento significativo tem sido impulsionado tanto pela conveniência das motocicletas como meio de transporte quanto pela sua utilização como ferramenta de trabalho. No entanto, esse crescimento também trouxe um aumento preocupante no número de sinistros fatais envolvendo motociclistas. Enquanto a taxa de mortalidade por 10.000 motocicletas caiu de 6,18 em 2000 para 4,13 em 2021, os motociclistas brasileiros ainda enfrentam um risco de mortalidade significativamente maior em comparação com seus homólogos em países como a Espanha.

A relevância de estudos e pesquisas sobre segurança e educação de trânsito no Brasil é evidente diante dos altos índices de sinistros, mortes e lesões nas vias públicas do país. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o Brasil ocupa o quinto lugar entre os países com mais mortes no trânsito, contabilizando aproximadamente 40 mil óbitos por ano. Além do custo humano, os sinistros de trânsito geram um impacto econômico negativo estimado em 3% do PIB nacional, conforme o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Neste contexto, um estudo com motociclistas de motos de até 300 cilindradas no Brasil foi encomendado pela Fundación MAPFRE ao Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito (IST). Compreender o papel da motocicleta no cotidiano dos brasileiros, especialmente daqueles que dependem desse veículo para o trabalho, é essencial para abordar as particularidades econômicas e sociais envolvidas na utilização de motocicletas, além dos aspectos puramente relacionados à segurança no trânsito.

Entre os objetivos deste estudo está a melhor compreensão do perfil, dos hábitos, das dificuldades e das percepções, além dos fatores que contribuem para a alta sinistralidade entre os motociclistas brasileiros. Também é objetivo deste trabalho fornecer subsídios para o desenvolvimento de políticas públicas e campanhas educativas mais eficazes.

Para atender a estes objetivos, foram realizadas 4 fases com abordagens distintas e complementares:

- 1** Pesquisa quantitativa com coleta de dados por meio de painel online;
- 2** Pesquisa qualitativa com coleta dos dados por meio de grupos de discussão online;
- 3** Pesquisa qualitativa com coleta de dados por meio de entrevistas em profundidade;
- 4** Análise de dados secundários por meio do levantamento de informações em fontes oficiais.

Este relatório está estruturado para apresentar, em detalhes, os resultados da primeira fase, quando da abordagem quantitativa por meio de painel online. Nele estão descritos a metodologia utilizada, o perfil dos respondentes e os principais resultados da pesquisa. Também são abordados os desafios e problemas enfrentados pelos motociclistas, com destaque para questões de segurança e infraestrutura viária. Finalmente, são apresentadas as conclusões e recomendações baseadas nos dados coletados, visando contribuir para a promoção de uma cultura de pilotagem responsável e a melhoria da segurança no trânsito para motociclistas no Brasil.



1.2 Metodologia

1.2.1 Objetivo Geral

O objetivo geral da pesquisa é compreender o perfil, os hábitos, as dificuldades e as percepções dos motociclistas brasileiros que utilizam motos de até 300 cilindradas, com ênfase na segurança viária e no processo de obtenção da CNH-A (Carteira Nacional de Habilitação - Categoria A). A pesquisa visa identificar os fatores que contribuem para a alta sinistralidade entre motociclistas, bem como propor ações e políticas públicas para melhorar a formação, a conscientização e a segurança desses condutores, promovendo uma mobilidade mais segura e sustentável no Brasil.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Estimar a proporção de motociclistas sem CNH-A;
- b) Estimar a proporção de motociclistas que aprendem a pilotar sem passar por autoescola;
- c) Estimar a proporção de motociclistas que começaram a pilotar antes da idade legal (18 anos);
- d) Compreender os principais obstáculos enfrentados pelos motociclistas para obter a CNH-A, como custos elevados, falta de tempo, falta de informação, entre outros.
- e) Avaliar os fatores que ajudam os motociclistas a obter a CNH-A, como apoio familiar/ amigos, disponibilidade de autoescolas, custos acessíveis, etc.
- f) Analisar a frequência e a gravidade dos sinistros envolvendo motociclistas, incluindo o impacto na saúde e na vida profissional;
- g) Comparar sinistralidades segundo sexo, idade, tempo de pilotagem diária, forma de aprendizagem;
- h) Conhecer a proporção de motociclistas que usam a motocicleta como veículo de trabalho;
- i) Avaliar a percepção dos motociclistas sobre a eficácia da formação recebida nas autoescolas;
- j) Identificar comportamentos de risco comuns entre os motociclistas, como desobediência às leis de trânsito, uso de capacete, e pilotagem sob influência de álcool ou drogas;
- k) Coletar sugestões dos próprios motociclistas sobre como melhorar a formação e a segurança no trânsito.

1.2.3 PÚBLICO-ALVO E ABRANGÊNCIA

O público-alvo da pesquisa foi composto por motociclistas de todo o Brasil que utilizam motos de até 300 cilindradas. A amostra inclui proprietários e não proprietários de motocicletas, tanto com CNH-A quanto sem, e abrange diversas finalidades de uso, como trabalho e lazer. A pesquisa foi desenhada para garantir representatividade proporcional por região geográfica, sexo e faixa etária, incluindo capitais, regiões metropolitanas e o interior.

Tabela 1 – Dados do Universo de motociclistas habilitados na categoria A por região geográfica, idade e sexo – Brasil.

Região	Idade	Feminino	Masculino
Centro-oeste	18-24	120.958	274.155
	25-34	415.943	861.910
	35-44	360.625	810.262
	45-54	213.457	613.394
	55-64	76.057	344.823
	65+	17.531	186.599
Nordeste	18-24	140.092	530.317
	25-34	560.980	1.881.400
	35-44	470.477	1.729.371
	45-54	245.446	1.171.936
	55-64	73.382	568.822
	65+	15.133	281.431
Norte	18-24	77.863	192.901
	25-34	288.045	657.130
	35-44	254.195	616.073
	45-54	150.204	443.152
	55-64	52.759	228.316
	65+	13.204	115.930
Sudeste	18-24	487.644	1.123.150
	25-34	1.453.185	3.347.534
	35-44	1.167.044	3.148.152
	45-54	657.532	2.427.937
	55-64	250.847	1.451.082
	65+	73.784	914.019
Sul	18-24	250.905	515.173
	25-34	752.976	1.488.515
	35-44	588.019	1.358.907
	45-54	310.364	1.080.593
	55-64	124.958	736.146
	65+	43.114	492.429
Total		9.706.716	29.591.554

Fonte: Registro Nacional de Condutores Habilitados, Junho/2024, Senatran/Ministério dos Transportes.

1.2.4 Métodos de Coleta dos Dados e Amostragem

As entrevistas foram realizadas por meio de coleta via Painel Online. Utilizou-se a metodologia de pesquisa não probabilística, aplicada via painel online representativo da população brasileira, através do método CAWI (Computer Assisted Web Interviewing).

Ao todo foram realizadas 1.211 entrevistas com motociclistas de motos de até 300 cilindradas em todo o Brasil. A amostragem foi desenhada com alocação proporcional por região geográfica, com controle de cotas por sexo, faixa etária e natureza do município (capital, região metropolitana e interior).

Os dados foram coletados por meio da aplicação de um questionário estruturado (ANEXO I) contendo 46 perguntas que foi desenvolvido pela equipe do Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito (IST). Foi previamente testado e validado para garantir a clareza e a relevância das questões.

1.2.5 Ponderação

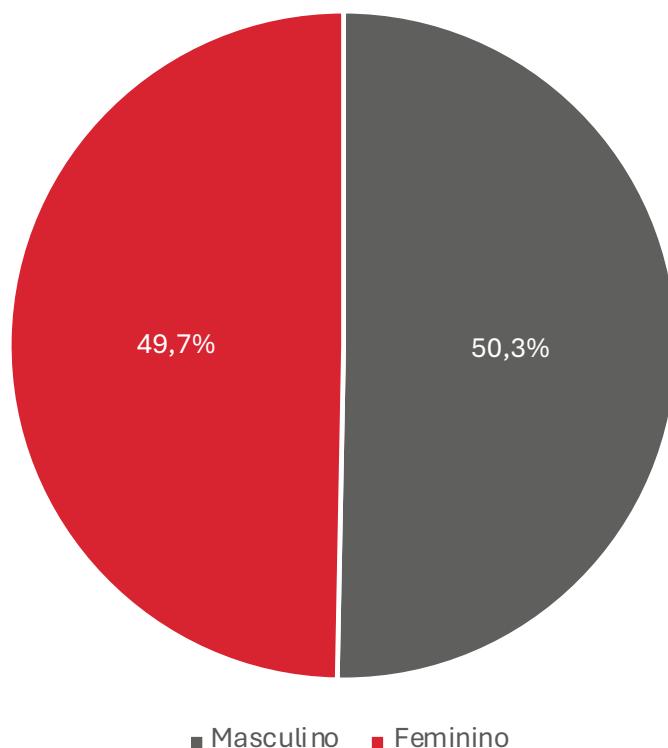
Os dados da pesquisa foram ponderados em função da variável sexo para reconstituir o perfil do universo de motociclistas de motos de até 300 cilindradas. Para garantir a representatividade dos resultados, foi aplicado um fator de ponderação de 1,48 para os homens e 0,5 para as mulheres. Essa ponderação ajusta a distribuição da amostra coletada para refletir adequadamente a composição demográfica do público-alvo.

1.3 Perfil dos Respondentes

Os dados apresentados a seguir representam a distribuição das entrevistas sem a ponderação dos dados e refletem as características da amostra em torno das variáveis descritivas desta pesquisa.

O Gráfico 1 mostra a distribuição dos motociclistas por sexo, 50,3% dos entrevistados são do sexo masculino, enquanto 49,7% são do sexo feminino. A análise entre os sexos permite uma melhor compreensão das diferenças e similaridades nas experiências e desafios enfrentados pelos motociclistas de ambos os gêneros, proporcionando insights valiosos para a elaboração de políticas e ações voltadas para a segurança viária de forma segmentada.

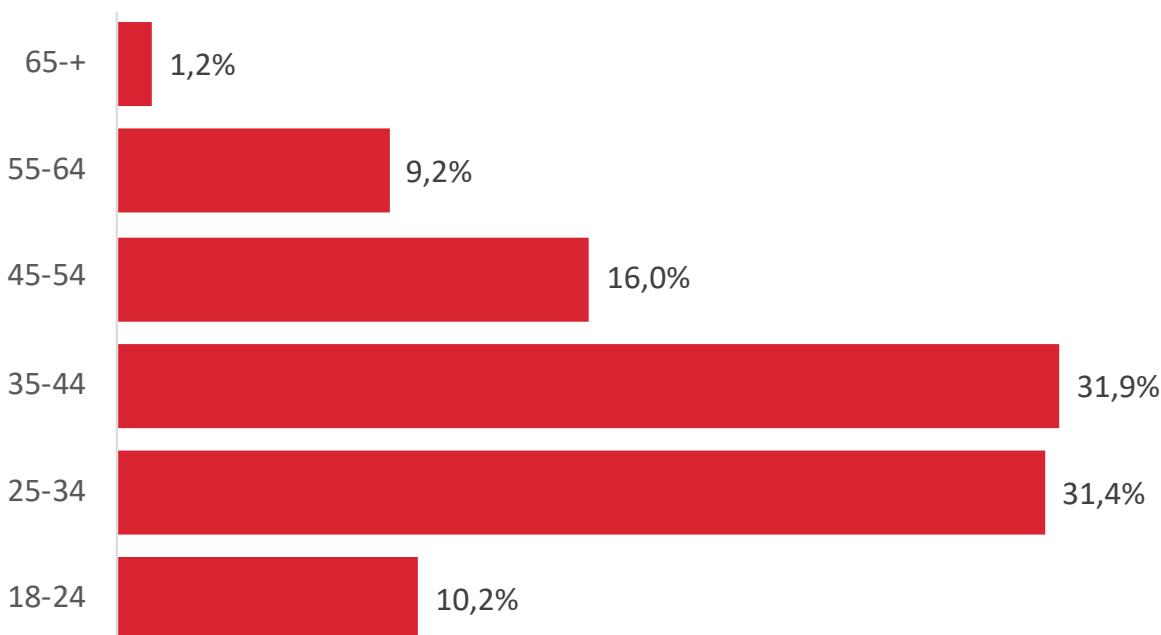
Gráfico 1 – Sexo dos motociclistas.



O Gráfico 2 mostra a distribuição dos motociclistas por faixa etária. A maioria dos entrevistados está concentrada nas faixas etárias de 35-44 anos (31,9%) e 25-34 anos (31,4%), representando uma parcela significativa dos participantes. A seguir, a faixa etária de 45-54 anos abrange 16% dos motociclistas, enquanto 9,2% estão na faixa de 55-64 anos. Apenas 1,2% dos entrevistados têm 65 anos ou mais, e 10,2% estão na faixa etária de 18-24 anos.

A idade média geral dos entrevistados foi de 38,2 anos. Quando segmentados por sexo, a idade média entre os homens foi de 39,8 anos, enquanto entre as mulheres foi de 36,6 anos. Isso sugere que, em média, os homens motociclistas são ligeiramente mais velhos do que as mulheres motociclistas. A análise dessa distribuição etária é importante para entender as diferentes necessidades e comportamentos dos motociclistas em diferentes estágios de vida, permitindo a criação de políticas e iniciativas de segurança mais direcionadas e eficazes.

Gráfico 2 – Faixa etária dos motociclistas.

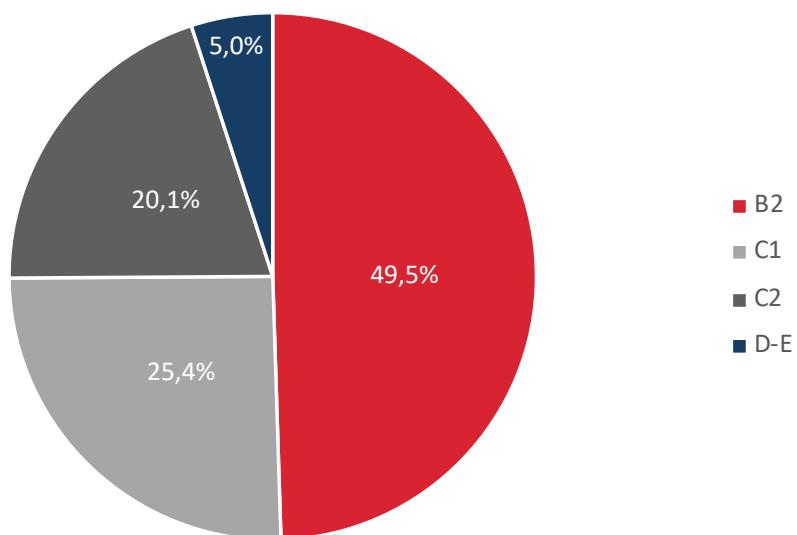


De acordo com o Gráfico 3, pelo Critério de Classificação Econômica Brasil - CCEB adotado pela Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa – ABEP, a maioria dos motociclistas pertence à classe econômica B2², representando 49,5% dos respondentes. As classes C1 e C2 também são bem representadas, com 25,4% e 20,1%, respectivamente. Apenas 5,0% dos entrevistados pertencem às classes D-E, indicando uma menor participação das classes econômicas mais baixas.

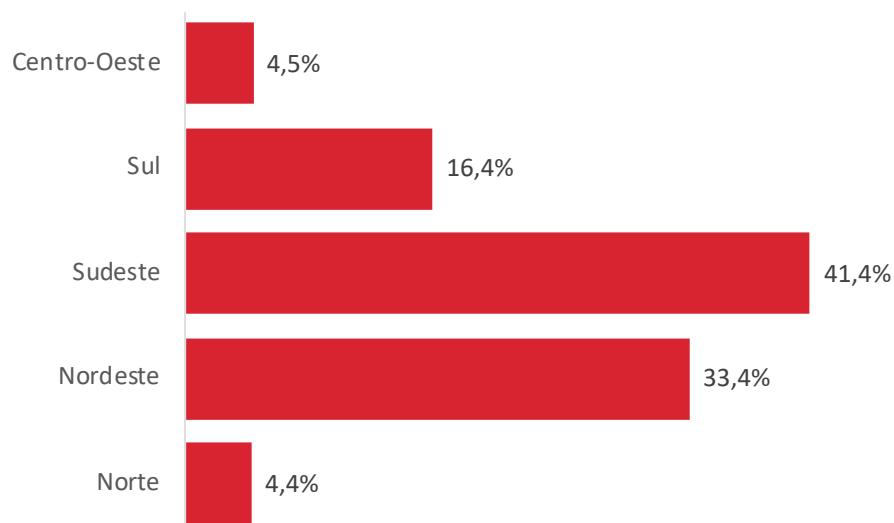
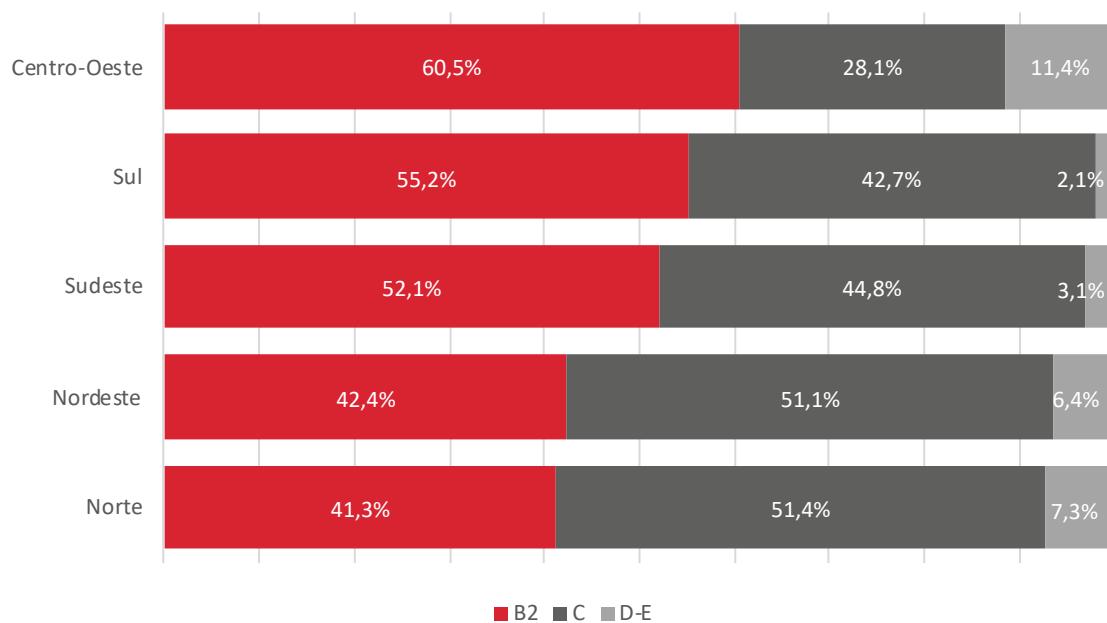
O Gráfico 4 mostra que a maior parte dos entrevistados é proveniente das regiões Sudeste (41,4%) e Nordeste (33,4%). As regiões Sul, Centro-Oeste e Norte têm representações menores, com 16,4%, 4,5% e 4,4%, respectivamente. Esta distribuição reflete a concentração populacional e a densidade de motociclistas nessas regiões.

O Gráfico 5 revela diferenças significativas na distribuição econômica dos motociclistas por região. As regiões Norte e Nordeste possuem uma maior proporção de motociclistas nas classes econômicas C e D-E, enquanto as regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste concentram a maior parte de seus motociclistas na classe B2. Esses dados refletem as disparidades econômicas regionais e podem influenciar o acesso à formação, segurança e infraestrutura voltada para motociclistas.

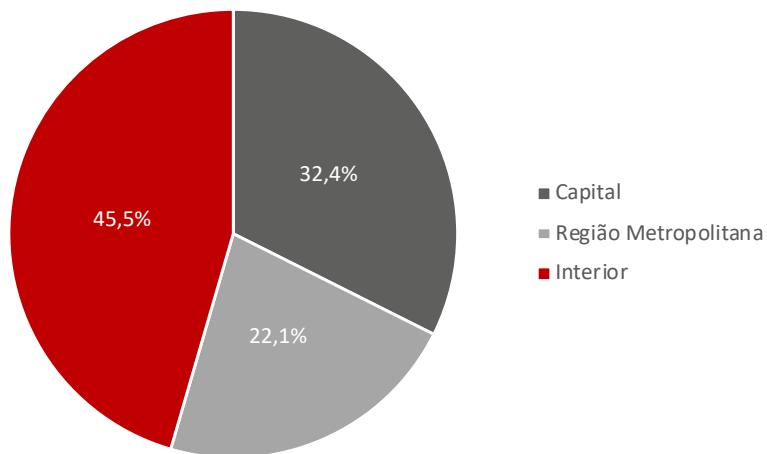
Gráfico 3 – Classes econômicas dos motociclistas, segundo o Critério Brasil de Classificação Econômica – CCEB.



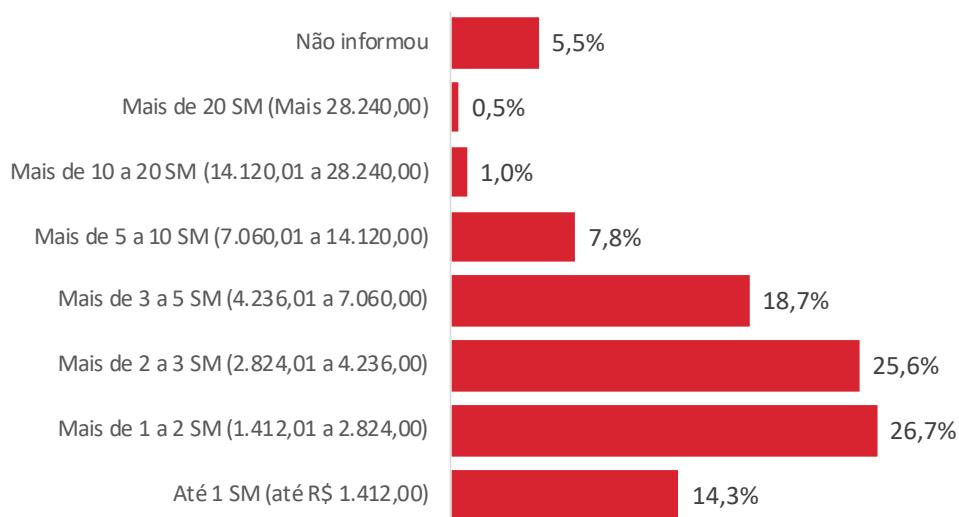
² As estimativas de renda domiciliar mensal média para os estratos socioeconômicos se baseiam na PNADC 2021/IBGE e representam aproximações dos valores: classe B2 (R\$ 5.755,23); classe C1 (R\$ 3.276,76); classe C2 (R\$ 1.965,87); classes D-E (R\$ 900,60).

Gráfico 4 – Região geográfica de residência dos motociclistas.**Gráfico 5 – Classes econômicas por região geográfica de residência dos motociclistas.**

Conforme ilustrado no Gráfico 6, a maior parte dos motociclistas reside no interior (45,5%), seguida pelas capitais (32,4%) e regiões metropolitanas (22,1%). Sabe-se da importância das motocicletas como meio de transporte em áreas menos urbanizadas.

Gráfico 6 – Natureza do município de residência dos motociclistas.

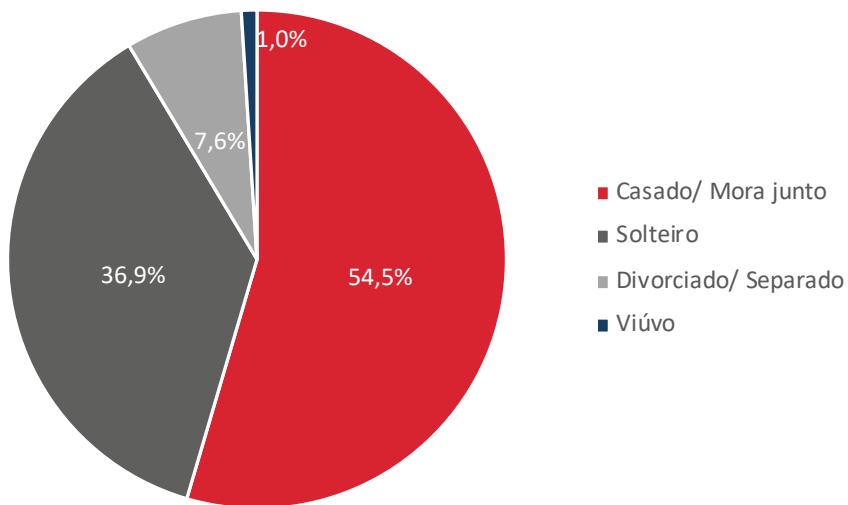
O Gráfico 7 indica que a renda familiar mensal dos entrevistados varia, com uma concentração significativa na faixa de mais de 1 a 2 salários mínimos (26,7%) e mais de 2 a 3 salários mínimos (25,6%). Outros 18,7% dos motociclistas têm renda familiar de mais de 3 a 5 salários-mínimos. As faixas de renda mais baixa (até 1 salário-mínimo) e mais alta (mais de 20 salários mínimos) representam 14,3% e 0,5%, respectivamente. Este resultado mostra que o perfil de motociclistas de motos com até 300 cilindradas está concentrado em classes de renda familiar mais baixas.

Gráfico 7 – Renda familiar mensal dos motociclistas³.

³ O salário mínimo no Brasil foi reajustado para R\$ 1.412,00 em 2024 e equivale aproximadamente a € 266,42 ou € 1,51 por hora com uma jornada de 176 horas mensais (€ 1,00 aproximadamente R\$ 5,30). O salário mínimo (SM) é o valor mais baixo que os empregadores podem legalmente pagar aos seus funcionários, e serve como uma referência para determinar o piso salarial de várias categorias profissionais.

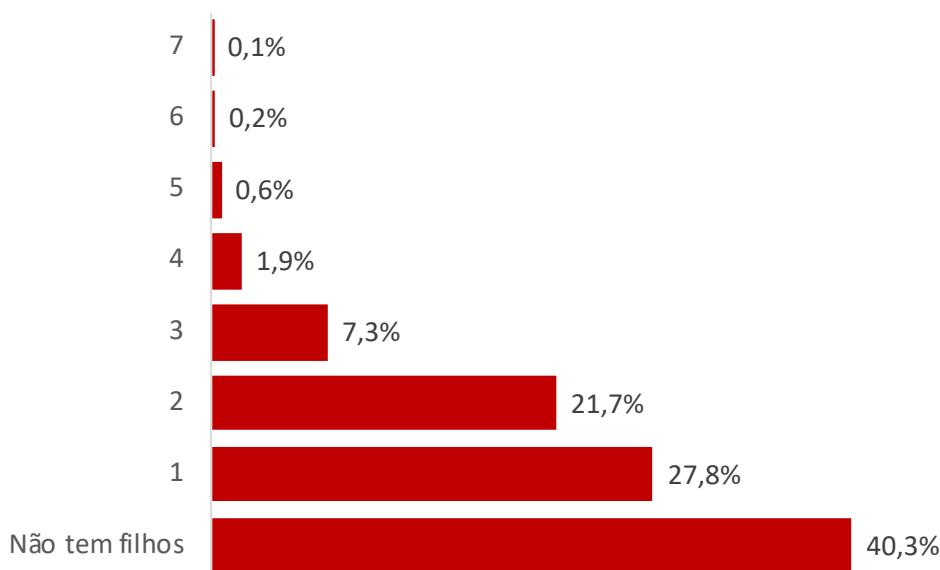
De acordo com o Gráfico 8, a maioria dos motociclistas é casada ou mora junto (54,0%). Um número significativo é solteiro (36,5%), enquanto os divorciados ou separados representam 7,5%. Apenas 1,0% dos entrevistados são viúvos.

Gráfico 8 – Estado civil dos motociclistas.



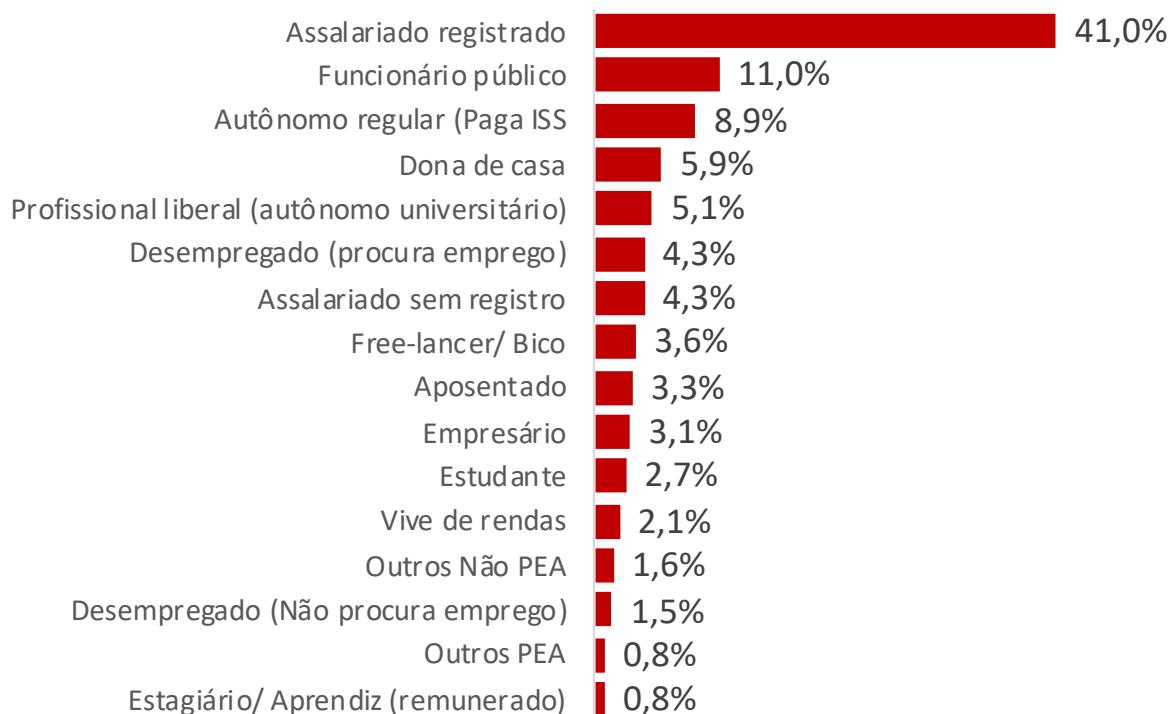
O Gráfico 9 revela que 40,3% dos motociclistas não têm filhos. Entre aqueles que têm filhos, 27,8% têm um filho e 21,7% têm dois filhos. Os entrevistados com três filhos representam 7,3%, enquanto aqueles com quatro filhos ou mais constituem uma pequena parcela.

Gráfico 9 – Número de filhos entre os motociclistas.



O Gráfico 10 mostra que a maioria dos motociclistas possui emprego formal registrado (41,0%). Outros 11,0% são funcionários públicos e 8,9% são autônomos regulares. As categorias de desempregados que procuram emprego e assalariados sem registro representam 4,3% cada. As demais categorias ocupacionais, como estudantes, aposentados, empresários e freelancers, têm uma representação menor, variando de 0,8% a 5,9%.

Gráfico 10 – Situação ocupacional dos motociclistas.



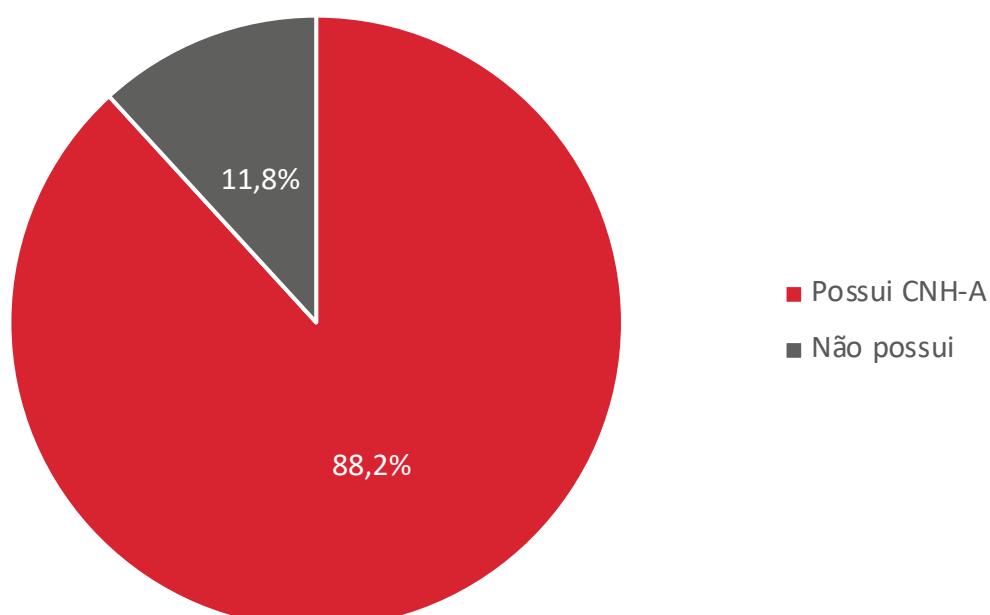


1.4 Resultados da Pesquisa

1.4.1 Habilitação e Registro da Motocicleta

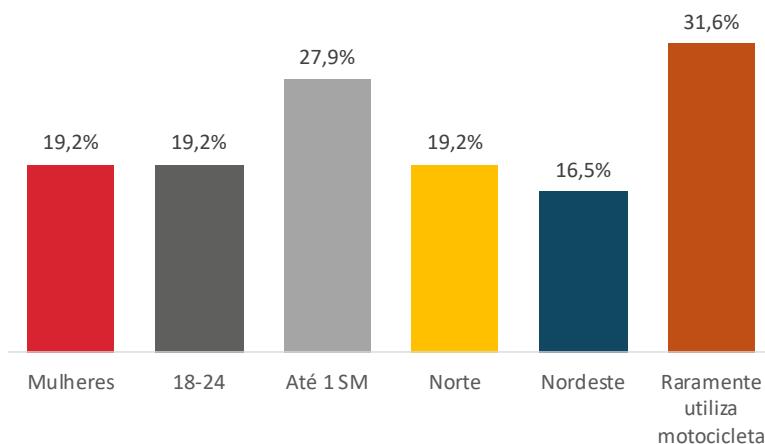
O Gráfico 11 mostra que a grande maioria dos motociclistas entrevistados possui a Carteira Nacional de Habilitação - Categoria A (CNH-A), com 88,2% dos entrevistados relatando que possuem a habilitação. Em contraste, apenas 11,8% dos entrevistados não possuem a CNH-A. Esses dados indicam que a maior parte dos motociclistas está formalmente habilitada para conduzir motocicletas.

Gráfico 11 – Distribuição dos motociclistas segundo a posse de habilitação CNH-A.



No entanto, como ilustrado no Gráfico 12 a ausência de CNH-A é mais comum entre mulheres, jovens até 24 anos, motociclistas de menor renda, especialmente nas regiões Norte e Nordeste. Esses indivíduos também tendem a utilizar suas motocicletas com menor frequência, contribuindo para uma maior probabilidade de não possuírem a habilitação necessária.

Gráfico 12 – Proporção de motociclistas sem CNH-A segundo características selecionadas.



A Tabela 2 mostra que a posse de CNH-A é significativamente maior entre os homens em todas as faixas etárias, com mais de 90% dos motociclistas masculinos habilitados. Entre as mulheres, a proporção de habilitadas é menor, especialmente na faixa etária abaixo de 35 anos, onde 78,7% possuem a CNH-A. A posse da CNH-A aumenta entre as mulheres com 35 anos ou mais, alcançando 82,7%, mas ainda assim, a proporção de mulheres sem CNH-A é maior que entre os homens em ambas as faixas etárias.

Esses dados sugerem uma tendência de maior formalização entre motociclistas homens e um desafio maior entre as mulheres, especialmente as mais jovens, para obterem a habilitação necessária.

Tabela 2 - Distribuição dos motociclistas segundo posse de CNH-A por gênero e faixa Etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Possui CNH-A	90,2%	90,8%	90,6%	78,7%	82,7%	80,8%
Não Possui	9,8%	9,2%	9,4%	21,3%	17,3%	19,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

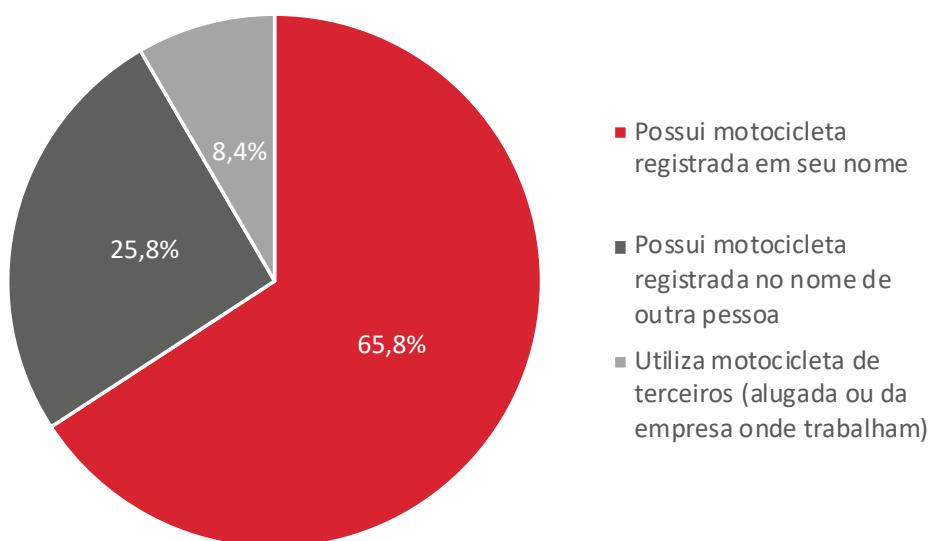
A Tabela 3 mostra que a posse de CNH-A varia significativamente de acordo com a região geográfica e a natureza do município. As regiões Centro-Oeste (94,7%) e Sul (92,0%) destacam-se pela maior proporção de motociclistas habilitados, enquanto a região Norte apresenta a menor proporção de motociclistas com CNH-A (80,8%). Quando analisada a natureza do município, observa-se que as capitais e regiões metropolitanas possuem uma proporção ligeiramente maior de motociclistas habilitados (90,5% e 89,1%, respectivamente) em comparação com o interior, onde 86,6% dos motociclistas possuem CNH-A. Essas diferenças regionais e urbanas podem estar relacionadas a fatores como acesso à autoescola, condições econômicas e conscientização sobre a importância da habilitação.

Tabela 3 - Distribuição dos motociclistas segundo posse de CNH-A por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Possui CNH-A	80,8%	83,5%	90,6%	92,0%	94,7%	90,5%	89,1%	86,6%
Não Possui	19,2%	16,5%	9,4%	8,0%	5,3%	9,5%	10,9%	13,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

De acordo com o Gráfico 13, 65,8% dos motociclistas possuem a motocicleta registrada em seu próprio nome. Outros 25,8% possuem motocicletas registradas no nome de outra pessoa⁴, enquanto 8,4% dos entrevistados utilizam motocicletas de terceiros (alugadas ou da empresa onde trabalham). Isso sugere que a maioria dos motociclistas tem propriedade direta sobre os veículos que utilizam, com uma parcela significativa dependendo de veículos registrados por outros.

Gráfico 13 – Distribuição dos motociclistas segundo a titularidade da motocicleta utilizada.



A Tabela 4 revela que a maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, possui suas motocicletas registradas em seus próprios nomes, mas essa proporção é significativamente maior entre os homens. Entre as mulheres, especialmente as mais jovens, é mais comum utilizar motocicletas registradas no nome de outra pessoa ou de terceiros. Homens também têm uma maior tendência a possuir o veículo em seus nomes, com as mulheres mais velhas registrando uma taxa um pouco mais alta de posse em comparação com as mulheres mais jovens. As motociclistas femininas, em geral, apresentam uma maior dependência de veículos que não estão formalmente registrados em seus próprios nomes.

⁴ No Brasil muitos motociclistas compram motos usadas que já possuem em seu registro infrações de trânsito e outras irregularidades. Para transferir o registro dessas motocicletas é necessário sanar as irregularidades e, inclusive, pagar as multas. Como muitas vezes isso acontece entre amigos e pessoas conhecidas utiliza-se um recibo de compra e venda para formalizar a transação.

Tabela 4 - Distribuição dos motociclistas segundo a titularidade da motocicleta utilizada por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Possui motocicleta registrada em seu nome	73,0%	69,1%	70,5%	47,0%	55,6%	51,5%
Possui motocicleta registrada no nome de outra pessoa	23,7%	22,4%	22,9%	38,0%	32,3%	35,0%
Utiliza motocicleta de outros	3,3%	8,4%	6,6%	15,0%	12,1%	13,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

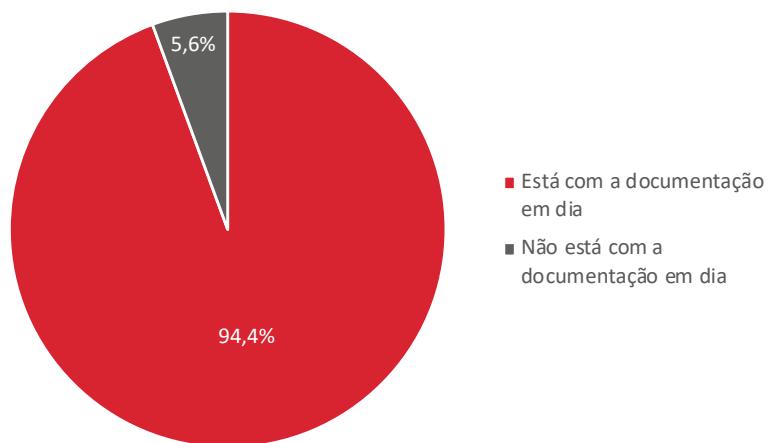
A Tabela 5 mostra que a titularidade das motocicletas varia consideravelmente entre as regiões geográficas e a natureza do município. No Norte, uma porcentagem significativa de motociclistas (48,6%) utiliza motocicletas registradas no nome de outra pessoa, o que contrasta com o Sudeste, onde 71,3% possuem a motocicleta registrada em seu próprio nome. Nas capitais e regiões metropolitanas, a proporção de motociclistas que utilizam motocicletas de terceiros é maior (9,6% e 13,4%, respectivamente), enquanto no interior essa proporção cai para 5,7%. A maior posse de motocicletas registradas no próprio nome é observada no Sudeste e no interior, indicando possíveis diferenças econômicas e de acesso à documentação formal de veículos entre as regiões e zonas urbanas.

Tabela 5 - Distribuição dos motociclistas segundo a titularidade da motocicleta utilizada por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Possui motocicleta registrada em seu nome	48,6%	63,0%	71,3%	64,7%	56,1%	65,3%	64,6%	66,5%
Possui motocicleta registrada no nome de outra pessoa	48,6%	29,2%	19,4%	26,0%	37,7%	25,1%	22,0%	27,7%
Utiliza motocicleta de outros	2,7%	7,8%	9,3%	9,3%	6,1%	9,6%	13,4%	5,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 14 revela que a vasta maioria dos entrevistados mantém a documentação da motocicleta em dia, com 94,4% relatando que estão com a documentação regularizada. Apenas 5,6% dos motociclistas indicaram que a documentação de sua motocicleta não está em dia, apontando para uma alta conformidade com os requisitos legais de registro.

Gráfico 14 – Distribuição dos motociclistas segundo a situação da documentação da motocicleta.



Os dados da Tabela 6 mostram uma alta taxa de regularização da documentação das motocicletas entre todos os grupos, tanto para homens quanto para mulheres, em ambas as faixas etárias. Pequenas variações podem ser observadas, mas em geral, mais de 94% dos motociclistas, independentemente de sexo ou idade, estão com a documentação em dia. A proporção dos que não têm a documentação regularizada é pequena e bastante consistente entre homens e mulheres, variando pouco entre 5,1% e 6,5%. Esses dados indicam um elevado nível de conformidade com as exigências legais relacionadas à documentação das motocicletas.

Tabela 6 - Distribuição dos motociclistas segundo a situação da documentação da motocicleta por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Está com a documentação em dia	93,5%	94,9%	94,4%	94,8%	94,6%	94,7%
Não está com a documentação em dia	6,5%	5,1%	5,6%	5,2%	5,4%	5,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A situação da documentação da motocicleta é positiva na maioria das regiões e municípios como ilustrado na Tabela 7. No Sul, 96,8% dos motociclistas estão com a documentação em dia, enquanto o Norte apresenta a menor proporção de regularidade, com 85,3% dos motociclistas em conformidade. Nas capitais e regiões metropolitanas, a porcentagem de motociclistas com documentação regularizada é alta (95,7% e 95,8%, respectivamente), sendo ligeiramente inferior no interior (93,1%). Esses dados sugerem que a maior parte dos motociclistas, independentemente da região ou tipo de município, está consciente da necessidade de manter a documentação da motocicleta em dia, embora haja pequenas variações, com uma menor regularidade observada no Norte e no interior.

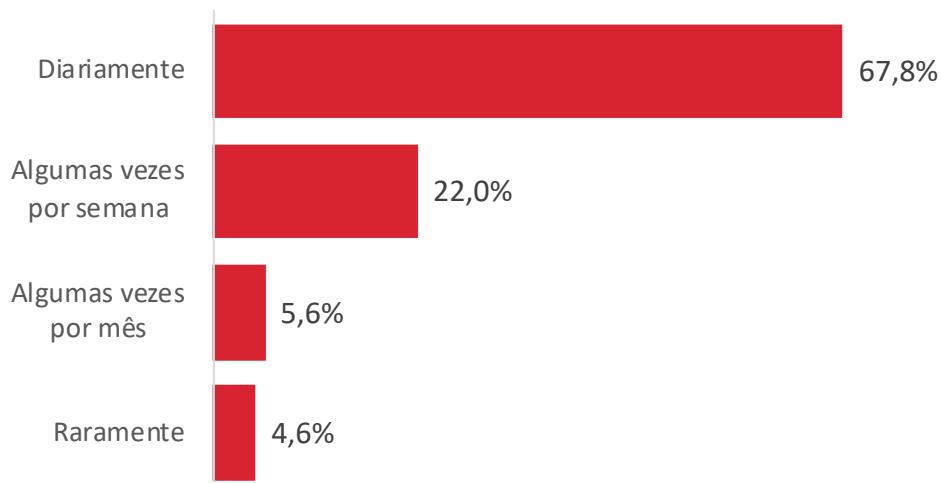
Tabela 7 - Distribuição dos motociclistas segundo a situação da documentação da motocicleta por região geográfica e natureza do município

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Está com a documentação em dia	85,3%	92,8%	95,9%	96,8%	93,0%	95,7%	95,8%	93,1%
Não está com a documentação em dia	14,7%	7,2%	4,1%	3,2%	7,0%	4,3%	4,2%	6,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

1.4.2 Hábitos de Uso da Motocicleta

O Gráfico 15 revela que a maioria dos motociclistas usa a motocicleta diariamente, representando 67,8% dos respondentes. Outros 22,0% utilizam a motocicleta algumas vezes por semana, enquanto 5,6% a utilizam algumas vezes por mês. Apenas 4,6% dos entrevistados relataram usar a motocicleta raramente. Esses dados indicam que a motocicleta é um meio de transporte essencial para a maioria dos entrevistados, refletindo uma alta frequência de uso.

Gráfico 15 – Distribuição dos entrevistados segundo a frequência de uso da motocicleta.



A frequência de uso da motocicleta apresentada na Tabela 8 varia consideravelmente entre homens e mulheres. A maioria dos homens, especialmente os mais jovens, utiliza a motocicleta diariamente, enquanto entre as mulheres, a proporção de uso diário é menor, com apenas metade relatando essa frequência. As mulheres também tendem a utilizar a motocicleta com menor regularidade, com uma proporção significativamente maior que a utiliza algumas vezes por semana, por mês, ou raramente, em comparação com os homens. Para homens mais velhos, o uso diário também diminui, mas ainda é superior ao observado entre as mulheres, independentemente da faixa etária. Esses dados refletem diferenças de gênero e idade no padrão de uso da motocicleta, com os homens apresentando uma maior regularidade no uso diário.

Tabela 8 - Distribuição dos entrevistados segundo a frequência de uso da motocicleta por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Diariamente	79,1%	71,2%	74,0%	50,9%	49,2%	50,0%
Algumas vezes por semana	16,3%	18,6%	17,8%	35,9%	32,9%	34,3%
Algumas vezes por mês	2,8%	5,6%	4,6%	6,6%	9,6%	8,2%
Raramente	1,9%	4,6%	3,6%	6,6%	8,3%	7,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

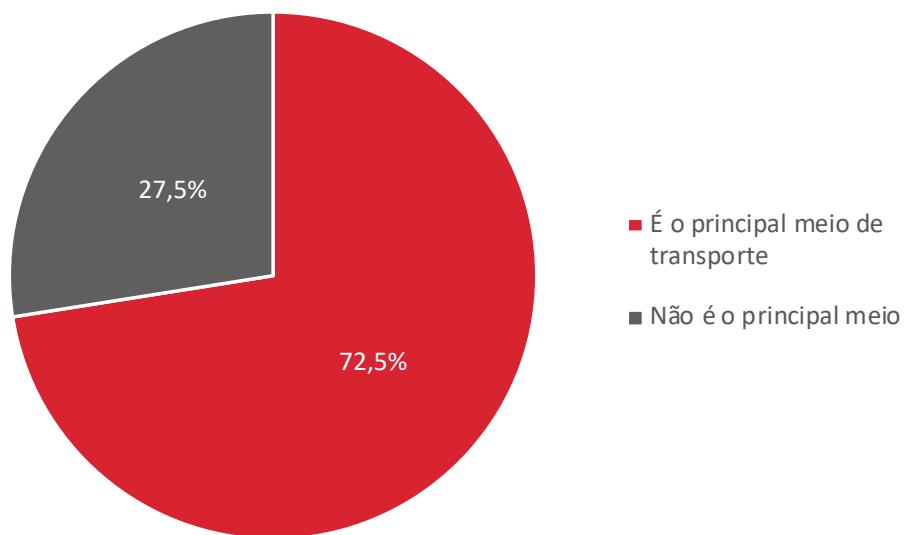
A frequência de uso da motocicleta varia significativamente entre as regiões geográficas e a natureza dos municípios, é o que mostra a Tabela 9. O uso diário é mais frequente no Centro-Oeste (85,0%) e no Norte (76,1%), enquanto a menor proporção de uso diário é observada no Sul (56,2%). Nas capitais e regiões metropolitanas, a frequência diária de uso é menor (63,1% e 59,6%, respectivamente) em comparação com o interior (73,6%). O uso semanal e mensal da motocicleta é mais comum nas regiões Sul e Sudeste, onde uma proporção maior de motociclistas relatou utilizar a motocicleta algumas vezes por semana ou mês. Esses dados refletem a importância da motocicleta como meio de transporte diário, especialmente em regiões como o Centro-Oeste e o interior, onde o uso diário é predominante.

Tabela 9 - Distribuição dos entrevistados segundo a frequência de uso da motocicleta por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Diariamente	76,1%	69,7%	67,9%	56,2%	85,0%	63,1%	59,6%	73,6%
Algumas vezes por semana	21,1%	23,3%	20,7%	26,0%	12,3%	25,0%	26,4%	18,7%
Algumas vezes por mês	2,7%	3,2%	6,3%	10,4%	2,6%	6,0%	7,3%	4,6%
Raramente	-	3,7%	5,2%	7,4%	-	5,9%	6,7%	3,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Conforme o Gráfico 16, para 72,5% dos motociclistas entrevistados, a motocicleta é o principal meio de transporte. Para os restantes 27,5%, a motocicleta não é o meio de transporte principal.

Gráfico 16 – Distribuição dos motociclistas que tem a motocicleta como principal meio de transporte.



A motocicleta é mais frequentemente o principal meio de transporte para os homens em comparação com as mulheres, independentemente da faixa etária (Tabela 10). Entre os homens mais jovens, a grande maioria (84,7%) considera a motocicleta como seu meio de transporte principal, uma porcentagem que diminui entre os homens mais velhos (71,9%). Entre as mulheres, a proporção é menor, com 67,2% das mais jovens e 55,3% das mais velhas utilizando a motocicleta como principal meio de locomoção. Isso mostra que as mulheres, especialmente as mais velhas, tendem a depender menos da motocicleta como principal meio de transporte, em comparação com os homens.

Tabela 10 - Distribuição dos motociclistas que tem a motocicleta como principal meio de transporte por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
É o principal meio de transporte	84,7%	71,9%	76,4%	67,2%	55,3%	61,0%
Não é o principal meio	15,3%	28,1%	23,6%	32,8%	44,7%	39,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

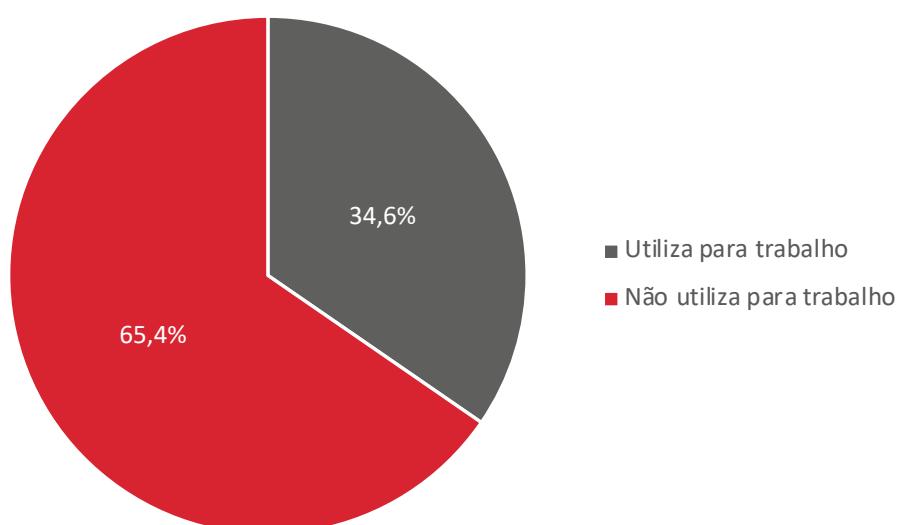
A Tabela 11 mostra que a utilização da motocicleta como o principal meio de transporte é mais comum nas regiões Norte (83,5%) e Centro-Oeste (91,2%), enquanto a região Sul apresenta a menor proporção de motociclistas que consideram a motocicleta como seu principal meio de transporte (59,4%). Nas capitais e regiões metropolitanas, cerca de 69% dos motociclistas usam a motocicleta como o principal meio de locomoção, com uma proporção maior no interior (75,9%). Esses dados indicam que, em áreas mais urbanizadas (capitais e regiões metropolitanas), há uma menor dependência da motocicleta como meio de transporte principal em comparação com áreas do interior, onde a motocicleta é mais comumente o principal meio de transporte.

Tabela 11 - Distribuição dos motociclistas que tem a motocicleta como principal meio de transporte por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica						Natureza do Município	
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
É o principal meio de transporte	83,5%	78,4%	69,4%	59,4%	91,2%	69,3%	68,4%	75,9%
Não é o principal meio	16,5%	21,6%	30,6%	40,6%	8,8%	30,7%	31,6%	24,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 17 mostra que a maioria dos motociclistas entrevistados (65,4%) não utiliza suas motocicletas para fins de trabalho, enquanto 34,6% dos entrevistados afirmam usar suas motos como ferramenta de trabalho.

Gráfico 17 – Distribuição dos motociclistas que usam a motocicleta para trabalhar.



Como apresentado na Tabela 12 a utilização da motocicleta para trabalho é mais comum entre os homens, especialmente os mais jovens. Quase 43% dos homens com menos de 35 anos utilizam suas motocicletas para trabalho, enquanto essa proporção diminui para 33,2% entre os homens mais velhos. Entre as mulheres, a utilização da motocicleta para trabalho é menos frequente, com 31,4% das mais jovens e 27,2% das mais velhas usando a moto para essa finalidade. A maioria das mulheres, independentemente da faixa etária, não utiliza a motocicleta para trabalho, com uma proporção significativamente maior entre as mulheres mais velhas (72,8%). Em geral, os homens são mais propensos a utilizar suas motocicletas para trabalho do que as mulheres, refletindo diferenças de gênero na forma de uso desse meio de transporte.

Tabela 12 - Distribuição dos motociclistas que usam a motocicleta para trabalhar por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Utiliza para trabalho	42,8%	33,2%	36,6%	31,4%	27,2%	29,2%
Não utiliza para trabalho	57,2%	66,8%	63,4%	68,6%	72,8%	70,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

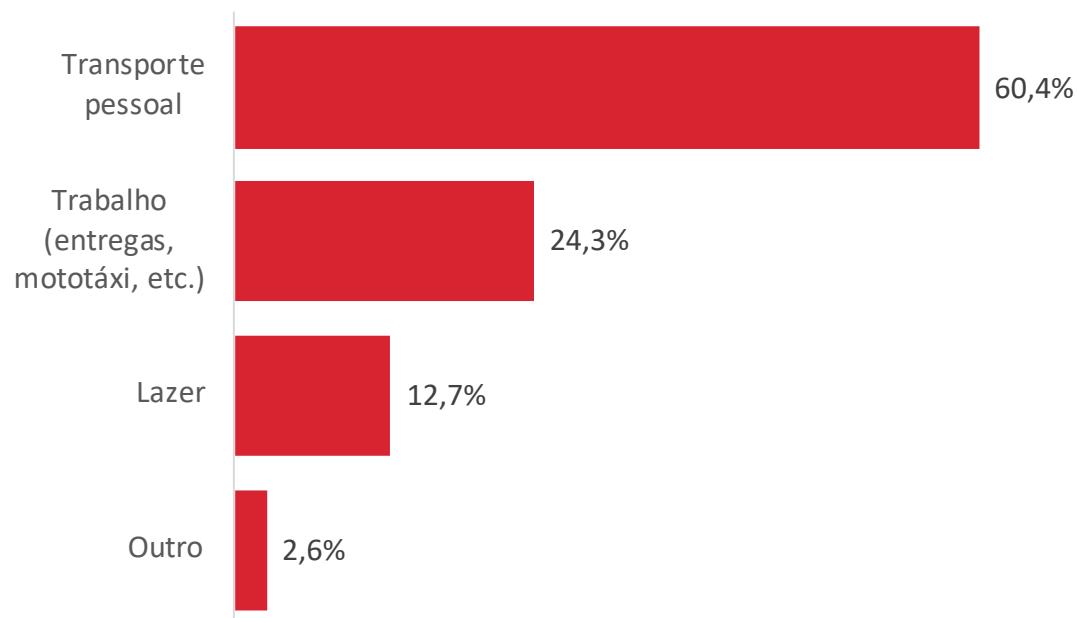
A Tabela 13 mostra que o uso da motocicleta para trabalho é mais comum na região Norte (49,5%) e menos prevalente no Sul (26,0%). No Sudeste e Sul, a maioria dos motociclistas (68,6% e 74,0%, respectivamente) utiliza a motocicleta principalmente para fins pessoais e não para trabalho. Nas capitais e regiões metropolitanas, o uso da motocicleta para trabalho é semelhante, com 32,8% dos motociclistas afirmando que a utilizam para essa finalidade, enquanto no interior essa proporção é um pouco maior, com 36,3%. Esses dados refletem variações regionais no uso da motocicleta para trabalho, sendo mais frequente nas regiões Norte e Centro-Oeste, onde a motocicleta pode ser um meio de transporte mais acessível para atividades profissionais.

Tabela 13 - Distribuição dos motociclistas que usam a motocicleta para trabalhar por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Utiliza para trabalho	49,5%	39,9%	31,4%	26,0%	40,3%	32,8%	32,8%	36,3%
Não utiliza para trabalho	50,5%	60,1%	68,6%	74,0%	59,7%	67,2%	67,2%	63,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Embora 34,6% dos entrevistados tenham declarado utilizar a motocicleta principalmente para trabalho, como entregas e mototáxi, esse percentual cai para 24,3% no Gráfico 18. Isso indica que 10,3% dos motociclistas percebem a moto como um veículo de transporte pessoal, mesmo quando também é usada para fins profissionais. Para a maioria, o principal uso da motocicleta no dia a dia é o transporte pessoal, representando 60,4% dos entrevistados, enquanto 12,7% apontam o lazer como a motivação principal, e 2,6% mencionam outros motivos.

Gráfico 18 – Distribuição dos motociclistas segundo o principal motivo de uso da motocicleta.



A principal utilização da motocicleta para ambos os sexos e faixas etárias apresentada na Tabela 14 é o transporte pessoal, sendo a razão predominante, independentemente do gênero. No entanto, o uso para trabalho (como entregas ou mototáxi) é mais comum entre os homens, especialmente os mais jovens, enquanto entre as mulheres essa finalidade é menos frequente. O uso para lazer é mais comum entre as mulheres, especialmente entre aquelas com 35 anos ou mais, em comparação com os homens, para quem o lazer representa uma porcentagem menor de uso. Outros motivos são mencionados em uma proporção menor, com percentuais variando entre 1,4% e 3,3% em todos os grupos. Esses dados sugerem que as mulheres, especialmente as mais velhas, estão mais propensas a utilizar a motocicleta para lazer, enquanto os homens, principalmente os mais jovens, têm maior tendência a utilizá-la para fins profissionais.

Tabela 14 - Distribuição dos motociclistas segundo o principal motivo de uso da motocicleta por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Transporte pessoal	60,0%	61,7%	61,1%	59,6%	57,2%	58,3%
Trabalho (entregas, mototáxi, etc.)	31,2%	23,2%	26,0%	21,3%	17,9%	19,5%
Lazer	7,4%	11,7%	10,2%	17,1%	22,0%	19,7%
Outros motivos	1,4%	3,3%	2,6%	2,1%	2,9%	2,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

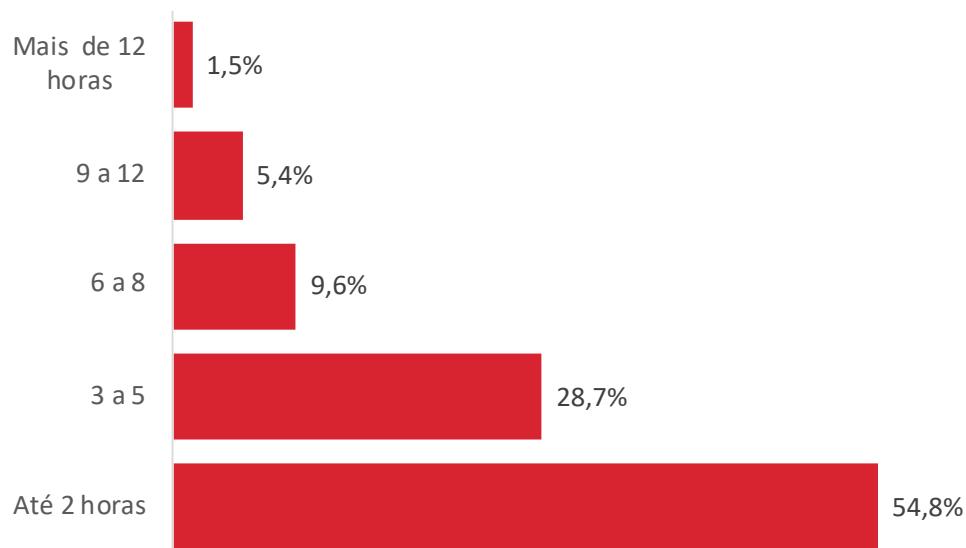
O uso da motocicleta para trabalho é predominante em todas as regiões e municípios, especialmente no Norte (63,3%) e no interior (64,7%) como ilustrado na Tabela 15. O uso para transporte pessoal é mais comum no Centro-Oeste (29,8%), enquanto o uso para lazer é mais frequente no Sul (19,9%). Nas capitais e regiões metropolitanas, o uso para lazer também é significativo (16,1% e 17,6%, respectivamente), embora o trabalho ainda seja o principal motivo. A menor proporção de uso para trabalho é observada nas regiões Sul e Sudeste (58,1%), onde o lazer também é um motivo relevante para a utilização da motocicleta. Esses dados sugerem que, em regiões mais urbanizadas, o uso da motocicleta para lazer e transporte pessoal é mais comum, enquanto em áreas menos urbanizadas, o trabalho predomina como o principal motivo de uso da motocicleta.

Tabela 15 - Distribuição dos motociclistas segundo o principal motivo de uso da motocicleta por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Transporte pessoal	34,8%	24,4%	24,5%	18,8%	29,8%	23,6%	25,3%	24,3%
Trabalho (entregas, mototáxi, etc.)	63,3%	64,4%	58,1%	58,1%	57,0%	56,5%	54,8%	64,7%
Lazer	1,9%	9,3%	14,7%	19,9%	5,3%	16,1%	17,6%	8,9%
Outros motivos	-	1,9%	2,6%	3,2%	7,9%	3,9%	2,3%	2,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 19 revela que 54,8% dos motociclistas utilizam suas motocicletas por até 2 horas diárias. Outros 28,7% usam a motocicleta entre 3 e 5 horas por dia, enquanto 9,6% utilizam entre 6 e 8 horas diárias. Apenas 5,4% dos entrevistados utilizam a motocicleta entre 9 e 12 horas por dia, e 1,5% a utilizam por mais de 12 horas diariamente.

Gráfico 19 – Distribuição dos motociclistas segundo o tempo de utilização diária da motocicleta.



Segundo a Tabela 16 a maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, utiliza a motocicleta por até 2 horas diárias. Entre os homens, o percentual é ligeiramente menor em comparação às mulheres, com 53,2% dos homens e 59,3% das mulheres reportando esse tempo de uso. O uso entre 3 e 5 horas é o segundo intervalo mais comum, especialmente entre os homens mais jovens. O uso prolongado, de 6 a 8 horas ou mais, é mais comum entre os homens, enquanto as mulheres tendem a utilizar a motocicleta por períodos mais curtos. O uso por mais de 9 horas diárias é menos frequente, especialmente entre as mulheres, que raramente utilizam a motocicleta por tanto tempo.

Tabela 16 - Distribuição dos motociclistas segundo o tempo de utilização diária da motocicleta por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Até 2 horas	51,2%	54,3%	53,2%	58,9%	59,7%	59,3%
3 a 5	27,9%	28,6%	28,3%	32,1%	28,8%	30,3%
6 a 8	10,7%	10,2%	10,4%	5,6%	8,9%	7,3%
9 a 12	8,4%	5,6%	6,6%	1,7%	2,2%	2,0%
Mais de 12 horas	1,9%	1,3%	1,5%	1,7%	,3%	1,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

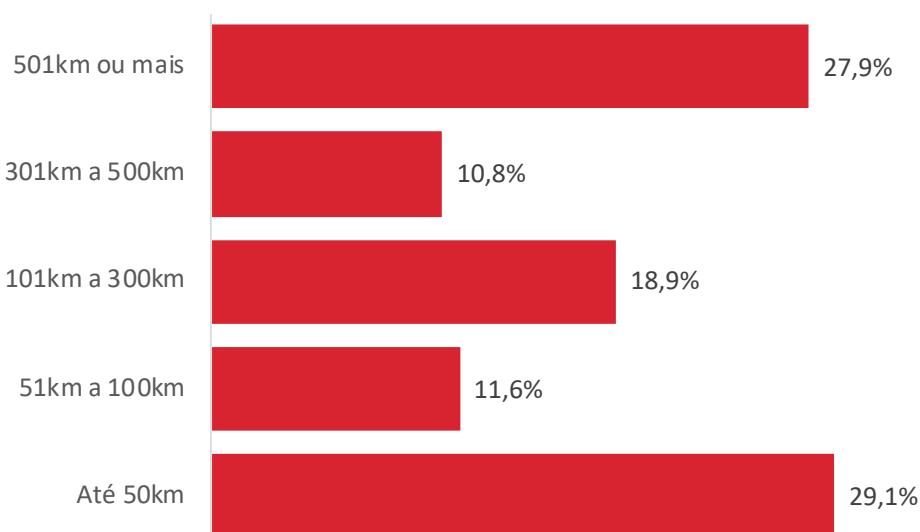
A Tabela 17 ilustra que o tempo de utilização diária da motocicleta é predominante em até 2 horas diárias em todas as regiões e tipos de município. O uso mais intenso da motocicleta (3 a 5 horas) é mais comum no Norte (38,5%) e nas capitais (37,7%). No Sul, a grande maioria dos motociclistas (68,2%) utiliza a motocicleta por até 2 horas, enquanto no Centro-Oeste, 16,6% dos motociclistas utilizam a motocicleta por até 6 a 8 horas diárias, a maior proporção entre as regiões para essa faixa de tempo. No interior, há uma forte concentração no uso de até 2 horas diárias (60,0%), refletindo um uso mais moderado da motocicleta em comparação às capitais.

Tabela 17 - Distribuição dos motociclistas segundo o tempo de utilização diária da motocicleta por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Até 2 horas	32,1%	46,0%	59,5%	68,2%	54,4%	43,9%	57,5%	60,0%
3 a 5	38,5%	34,8%	26,6%	21,7%	18,4%	37,7%	23,6%	25,7%
6 a 8	15,6%	10,8%	8,7%	5,6%	16,6%	8,9%	12,5%	8,9%
9 a 12	10,1%	7,4%	4,1%	3,4%	5,3%	8,3%	4,8%	4,1%
Mais de 12 horas	3,7%	1,0%	1,1%	1,1%	5,3%	1,3%	1,5%	1,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Conforme o Gráfico 20, 29,1% dos motociclistas rodam até 50 km por mês. Outros 11,6% percorrem entre 51 km e 100 km mensalmente. A faixa de 101 km a 300 km é representada por 18,9% dos motociclistas, enquanto 10,8% rodam entre 301 km e 500 km por mês. Uma parcela significativa, 27,9%, percorre mais de 501 km mensalmente.

Gráfico 20 – Distribuição dos motociclistas segundo a quantidade de quilômetros rodados mensalmente.



A quantidade de quilômetros rodados mensalmente varia consideravelmente entre homens e mulheres conforme a Tabela 18. Os homens, especialmente os mais jovens, tendem a percorrer distâncias maiores, com 40,0% dos motociclistas masculinos com menos de 35 anos percorrendo mais de 501 km por mês, em contraste com 16,7% das mulheres jovens. Já entre as mulheres, a maioria percorre distâncias menores, com 44,0% rodando até 50 km por mês, comparado a 24,4% dos homens. À medida que a idade aumenta, tanto para homens quanto para mulheres, a proporção de motociclistas que percorrem grandes distâncias (mais de 501 km) diminui, enquanto a faixa de 101 km a 300 km se torna mais frequente. As mulheres também tendem a rodar menos, com uma proporção maior percorrendo até 50 km por mês em ambas as faixas etárias.

Tabela 18 - Distribuição dos motociclistas segundo a quantidade de quilômetros rodados mensalmente por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Até 50km	23,7%	24,7%	24,4%	46,7%	41,5%	44,0%
51km a 100km	12,1%	10,2%	10,9%	11,8%	16,3%	14,2%
101km a 300km	12,1%	22,4%	18,8%	20,2%	21,7%	21,0%
301km a 500km	12,1%	13,0%	12,7%	4,5%	7,0%	5,8%
501km ou mais	40,0%	29,6%	33,3%	16,7%	13,4%	15,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 19 mostra que a quantidade de quilômetros rodados mensalmente varia significativamente entre as regiões e tipos de município. No Sudeste, 33,2% dos motociclistas percorrem mais de 501 km por mês, a maior proporção entre as regiões. O uso moderado da motocicleta, com até 50 km rodados por mês, é mais comum nas regiões Norte e Nordeste (35,8% e 35,5%, respectivamente). Nas capitais e regiões metropolitanas, a maioria dos motociclistas percorre até 50 km por mês, enquanto no interior há uma distribuição mais equilibrada entre os motociclistas que percorrem distâncias curtas e aqueles que percorrem distâncias maiores. Isso pode refletir diferenças no uso da motocicleta como meio de transporte diário em áreas urbanas densas versus áreas mais rurais e interioranas.

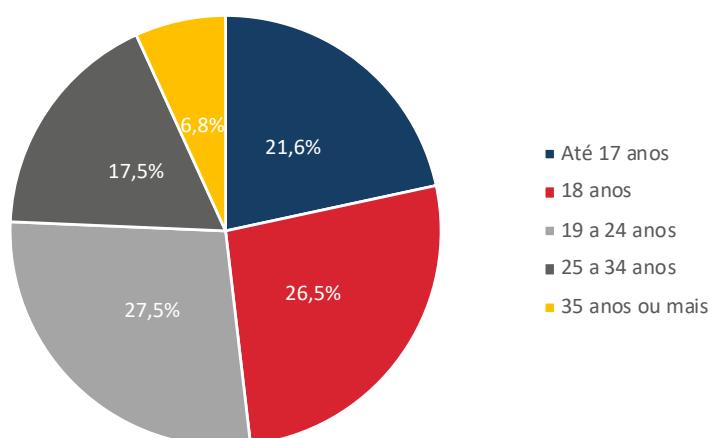
Tabela 19 - Distribuição dos motociclistas segundo a quantidade de quilômetros rodados mensalmente por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Até 50km	35,8%	35,5%	24,1%	27,6%	30,8%	32,7%	31,6%	26,4%
51km a 100km	6,4%	11,5%	11,3%	11,9%	20,1%	10,6%	13,0%	11,7%
101km a 300km	23,9%	19,1%	18,9%	22,3%	13,2%	17,2%	17,4%	21,5%
301km a 500km	11,9%	10,6%	12,5%	8,2%	8,8%	10,4%	6,9%	12,9%
501km ou mais	22,0%	23,3%	33,2%	29,9%	27,1%	29,0%	31,1%	27,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

1.4.3 Formação e Habilitação

O Gráfico 21 mostra que entre os motociclistas entrevistados, 26,5% começaram a pilotar aos 18 anos, idade legal mínima no Brasil. Com uma proporção significativa, 21,6% começou antes dos 17 anos. Aproximadamente 27,5% iniciaram entre os 19 e 24 anos, enquanto a proporção de iniciantes diminui para 17,5% após os 25 anos. 6,8% dos motociclistas começaram a pilotar após os 35 anos, sugerindo que parte dos motociclistas decide aprender a pilotar mais tarde, seja por mudança de estilo de vida, motivos profissionais, ou necessidades de transporte.

Gráfico 21 – Distribuição dos motociclistas segundo a idade com que começaram a pilotar motos.



De acordo com a Tabela 20 os homens, especialmente os mais jovens, tendem a começar a pilotar mais cedo, com uma proporção significativa (25,6%) iniciando antes dos 17 anos. Entre as mulheres, especialmente as mais velhas, a maioria começa a pilotar entre 19 e 34 anos, com uma porcentagem considerável de 15,3% começando a pilotar após os 35 anos, o que é incomum entre os homens. Para ambos os gêneros, a idade de 18 anos (idade legal para pilotar no Brasil) também é um marco importante para começar a pilotar, especialmente entre os homens mais jovens e as mulheres mais jovens. As mulheres, no entanto, tendem a começar a pilotar mais tarde na vida em comparação com os homens, especialmente após os 25 anos.

Tabela 20 - Distribuição dos motociclistas segundo a idade com que começaram a pilotar motos por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Até 17 anos	25,6%	24,2%	24,7%	15,3%	10,2%	12,7%
18 anos	34,0%	25,0%	28,2%	28,2%	16,3%	22,0%
19 a 24 anos	29,3%	23,5%	25,5%	41,5%	25,6%	33,2%
25 a 34 anos	11,2%	17,3%	15,2%	15,0%	32,6%	24,2%
35 anos ou mais	-	9,9%	6,4%	-	15,3%	8,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

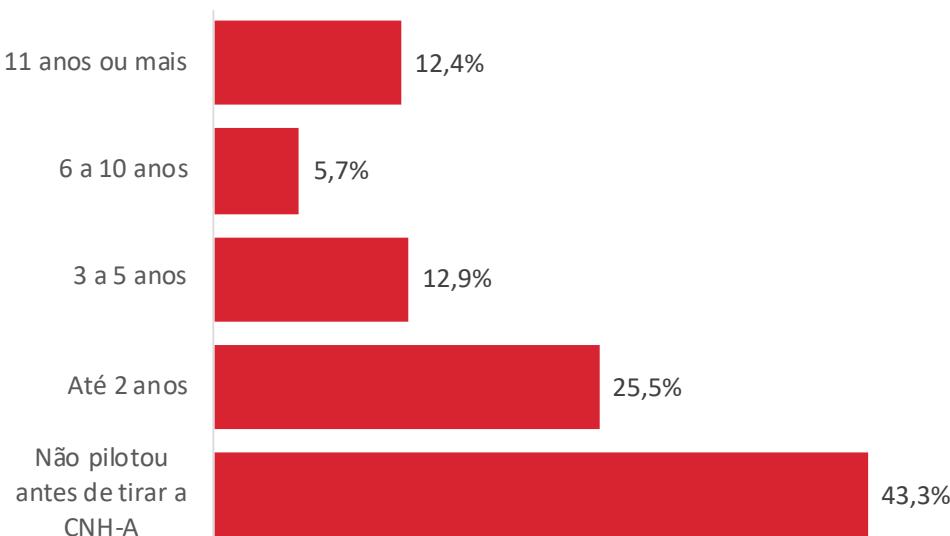
A Tabela 21 mostra que a idade em que os motociclistas começaram a pilotar motos varia consideravelmente entre as regiões e tipos de município. O Norte registra a maior proporção de motociclistas que começaram a pilotar antes dos 18 anos (32,1%), enquanto o Centro-Oeste tem a maior proporção de motociclistas que começaram aos 18 anos (45,5%). Nas capitais, há uma maior tendência de começar a pilotar entre 19 a 24 anos (32,1%), enquanto no interior, uma parcela significativa (25,9%) começou a pilotar antes dos 18 anos. Esses dados sugerem que, em regiões e áreas urbanas mais desenvolvidas, os motociclistas tendem a começar a pilotar em idades mais próximas da maioridade legal, enquanto em áreas mais rurais e no interior, é mais comum começar a pilotar antes dos 18 anos.

Tabela 21 - Distribuição dos motociclistas segundo a idade com que começaram a pilotar motos por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Até 17 anos	32,1%	19,8%	21,9%	24,6%	14,0%	16,3%	18,6%	25,9%
18 anos	22,0%	23,0%	28,1%	25,4%	45,5%	20,2%	29,7%	28,9%
19 a 24 anos	22,1%	31,7%	25,5%	27,6%	20,2%	32,1%	27,9%	24,8%
25 a 34 anos	15,6%	18,7%	17,6%	15,7%	14,0%	21,9%	17,6%	14,9%
35 anos ou mais	8,2%	6,7%	6,8%	6,6%	6,2%	9,5%	6,3%	5,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

De acordo com o Gráfico 22, 43,3% dos motociclistas não pilotaram antes de obter a CNH-A. Entre aqueles que pilotaram antes de tirar a habilitação, 25,5% pilotaram por até 2 anos, 12,9% por 3 a 5 anos, 5,7% por 6 a 10 anos, e 12,4% por mais de 11 anos.

Gráfico 22 – Distribuição dos motociclistas segundo o tempo em anos que permaneceram pilotando antes de tirar CNH-A.



A Tabela 22 revela que uma grande parte dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, não pilotou antes de obter a CNH-A. Entre os homens, a proporção é de 41,2%, enquanto entre as mulheres essa proporção é maior, com 48,8% afirmando que não pilotaram antes da habilitação. Homens e mulheres que pilotaram antes de obter a CNH-A geralmente o fizeram por até 2 anos. No entanto, há uma proporção considerável de motociclistas que pilotaram por 11 anos ou mais antes de regularizar sua situação, com uma incidência um pouco maior entre as mulheres mais velhas (15,0%) e os homens mais velhos (13,0%). Isso destaca a prática de muitos motociclistas pilotarem por períodos prolongados sem a devida habilitação, especialmente entre os que obtiveram a CNH-A mais tarde na vida.

Tabela 22 - Distribuição dos motociclistas segundo o tempo em anos que permaneceram pilotando antes de tirar CNH-A por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Não pilotou antes de tirar a CNH-A	42,3%	40,6%	41,2%	50,9%	47,0%	48,8%
Até 2 anos	26,5%	26,3%	26,4%	22,0%	24,3%	23,2%
3 a 5 anos	12,6%	15,6%	14,5%	8,4%	8,3%	8,3%
6 a 10 anos	7,9%	4,6%	5,8%	5,2%	5,4%	5,3%
11 anos ou mais	10,7%	13,0%	12,2%	13,6%	15,0%	14,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 23 mostra que os motociclistas das regiões Sul e Sudeste apresentam a maior proporção de pessoas que não pilotaram antes de tirar a CNH-A (52,3% e 49,3%, respectivamente), enquanto no Norte e Centro-Oeste, é mais comum que os motociclistas tenham pilotado por períodos mais longos antes de obterem a habilitação. O tempo mais frequente de pilotagem antes de tirar a CNH-A é de até 2 anos, especialmente no Nordeste (32,5%) e Centro-Oeste (23,7%). A proporção de motociclistas que pilotaram por mais de 11 anos antes de obter a CNH-A é notavelmente alta no Norte (22,9%), em comparação com as demais regiões. No interior, 39,9% dos motociclistas não pilotaram antes de tirar a CNH-A, uma proporção menor que nas capitais e regiões metropolitanas, sugerindo que os motociclistas no interior tendem a pilotar por mais tempo sem habilitação.

Tabela 23 - Distribuição dos motociclistas segundo o tempo em anos que permaneceram pilotando antes de tirar CNH-A por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Não pilotou antes de tirar a CNH-A	27,5%	34,2%	49,3%	52,3%	38,6%	46,3%	47,7%	39,9%
Até 2 anos	20,2%	32,5%	22,5%	20,7%	23,7%	25,2%	26,1%	25,4%
3 a 5 anos	22,0%	13,5%	11,8%	13,0%	9,6%	10,7%	10,2%	15,2%
6 a 10 anos	7,3%	5,9%	4,1%	5,6%	15,8%	4,6%	3,6%	7,0%
11 anos ou mais	22,9%	13,9%	12,2%	8,5%	12,3%	13,2%	12,4%	12,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Conforme o Gráfico 23, a maioria dos motociclistas (81,9%) não teve dificuldades para obter a CNH-A. Entretanto, 18,1% relataram enfrentar dificuldades nesse processo. A análise dos perfis dos respondentes apresentada no Gráfico 25 mostra que as dificuldades são mais frequentemente encontradas entre mulheres, jovens até 24 anos, motociclistas de menor renda, e aqueles que residem na região Norte.

Gráfico 23 – Distribuição dos motociclistas segundo dificuldades para obtenção da CNH-A.

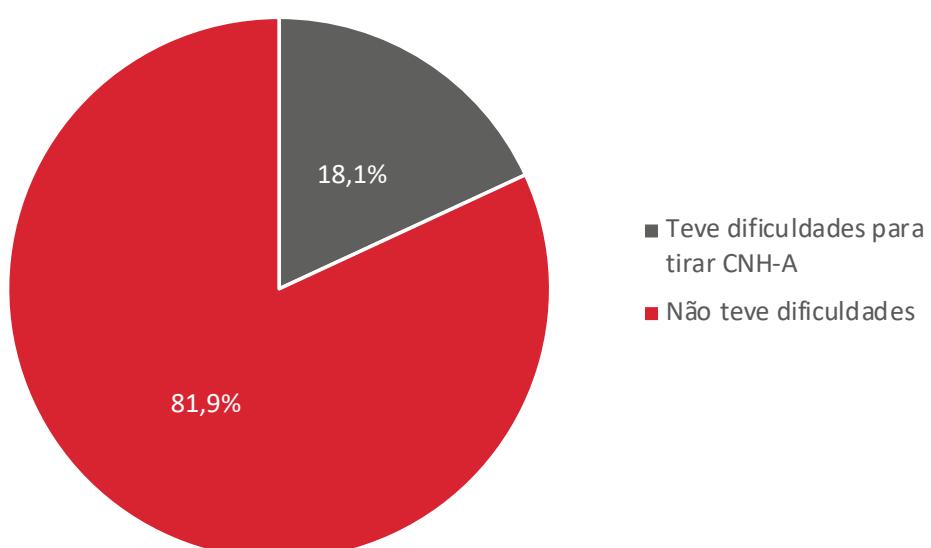
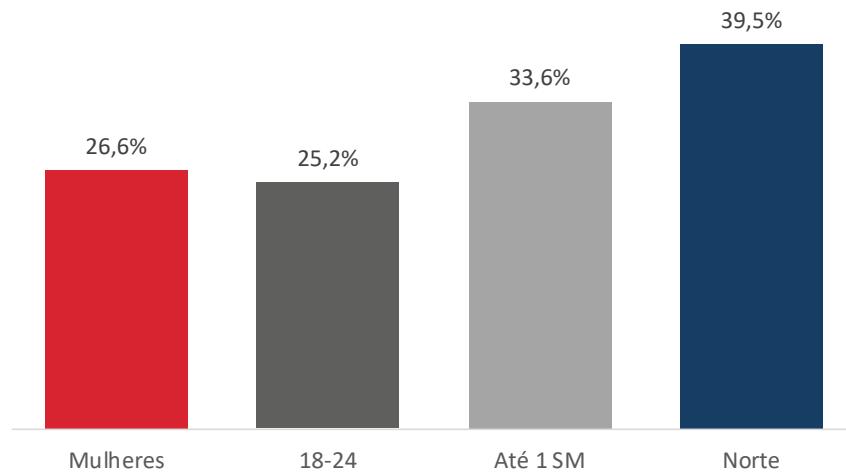


Gráfico 24 – Proporção de motociclistas que tiveram dificuldades para tirar a CNH-A segundo características selecionadas.



Os dados apresentados na Tabela 24 mostram que as mulheres enfrentam mais dificuldades para obter a CNH-A do que os homens, especialmente as mais jovens. Entre os homens, apenas 15,2% relataram dificuldades, com a proporção sendo ainda menor entre os homens mais velhos (12,8%). Em contrapartida, 26,6% das mulheres afirmaram ter tido dificuldades, com esse número subindo para 30,3% entre as mulheres com menos de 35 anos. Já as mulheres mais velhas enfrentaram menos dificuldades, embora ainda em uma proporção superior à dos homens. Esses resultados indicam que, em geral, as mulheres, especialmente as mais jovens, enfrentam maiores desafios no processo de habilitação para motocicletas, possivelmente devido a barreiras econômicas, logísticas ou de acesso.

Tabela 24 - Distribuição dos motociclistas segundo dificuldades para obtenção da CNH-A por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Teve dificuldades para tirar a CNH-A	19,5%	12,8%	15,2%	30,3%	22,7%	26,6%
Não teve dificuldades	80,5%	87,2%	84,8%	69,7%	77,3%	73,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 25 mostra que a maior proporção de motociclistas que enfrentaram dificuldades para obter a CNH-A está na região Norte (39,5%), sugerindo que as barreiras para a obtenção da habilitação podem ser mais prevalentes nessa região. Em contrapartida, as regiões Sul (13,3%) e Centro-Oeste (14,0%) registram as menores proporções de dificuldades enfrentadas pelos motociclistas. Nas capitais e regiões metropolitanas, cerca de 19,5% e 19,7% dos motociclistas, respectivamente, relataram dificuldades, uma proporção ligeiramente maior do que a observada no interior (16,6%). Esses dados sugerem que, de modo geral, os motociclistas nas áreas mais urbanizadas tendem a encontrar menos dificuldades, exceto no Norte, onde as barreiras para a obtenção da CNH-A parecem ser mais acentuadas.

Tabela 25 - Distribuição dos motociclistas segundo dificuldades para obtenção da CNH-A por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica						Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior	
Teve dificuldades para tirar a CNH-A	39,5%	19,9%	16,6%	13,3%	14,0%	19,5%	19,7%	16,6%	
Não teve dificuldades	60,5%	80,1%	83,4%	86,7%	86,0%	80,5%	80,3%	83,4%	
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Gráfico 25 – Distribuição dos motociclistas segundo as principais dificuldades enfrentadas na obtenção da CNH-A.



A Tabela 26 mostra que os custos elevados foram a dificuldade mais mencionada por todos os grupos, com 74,1% das mulheres e 69,6% dos homens identificando esse problema. Exames difíceis foram a segunda maior barreira em ambos os gêneros e faixas etárias. Entre os motociclistas mais jovens, a falta de tempo foi uma dificuldade mais presente (40,5%), enquanto entre os motociclistas mais velhos, esse percentual foi menor (16,0%). A burocracia foi uma barreira mais comum entre os homens jovens (33,3%) e as mulheres mais velhas (33,8%). A falta de autoescolas disponíveis foi mencionada em menor proporção em ambos os gêneros e faixas etárias.

Tabela 26 - Distribuição dos motociclistas segundo as principais dificuldades enfrentadas na obtenção da CNH-A por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Custos elevados	71,4%	68,0%	69,6%	73,6%	74,6%	74,1%
Exames difíceis	38,1%	38,0%	38,0%	41,4%	42,3%	41,8%
Burocracia	33,3%	32,0%	32,6%	28,7%	33,8%	31,0%
Falta de tempo	40,5%	16,0%	27,2%	27,6%	19,7%	24,1%
Falta de informação	16,7%	8,0%	12,0%	16,1%	7,0%	12,0%
Falta de autoescolas disponíveis	11,9%	10,0%	10,9%	11,5%	4,2%	8,2%
Outros	2,4%	6,0%	4,3%	6,9%	1,4%	4,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

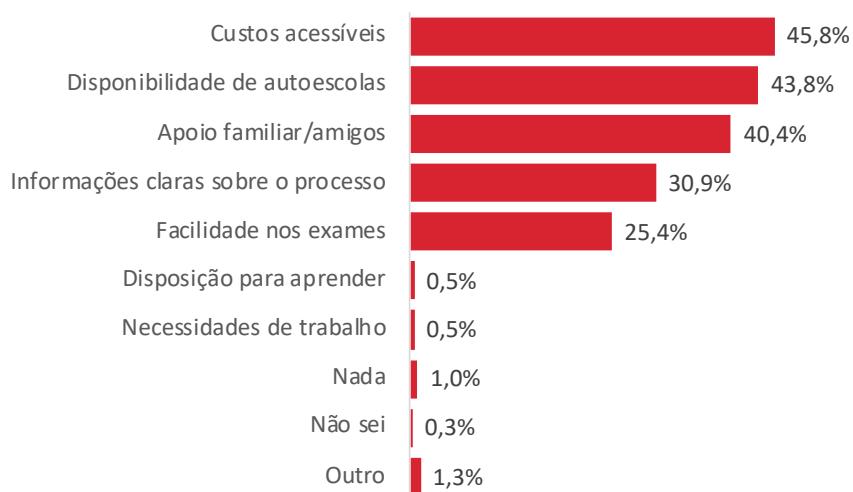
A Tabela 27 mostra que os custos elevados são a principal dificuldade enfrentada pelos motociclistas em todas as regiões geográficas e tipos de municípios, com destaque para o Nordeste (81,9%) e o Centro-Oeste (81,3%). Exames difíceis também foram uma barreira significativa, especialmente no Sudeste (56,8%) e nas regiões metropolitanas (52,1%). A burocracia foi mais citada nas capitais (38,9%), e a falta de autoescolas disponíveis foi um problema notável no Norte (32,5%) e no Nordeste (10,6%). Em contraste, a falta de tempo foi mais mencionada no Nordeste (34,3%) e no interior (26,9%).

Tabela 27 - Distribuição dos motociclistas segundo as principais dificuldades enfrentadas na obtenção da CNH-A por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Custos elevados	67,5%	81,9%	61,0%	70,0%	81,3%	72,8%	61,8%	74,0%
Exames difíceis	27,9%	26,2%	56,8%	48,1%	6,3%	39,0%	52,1%	35,1%
Burocracia	41,8%	34,4%	33,1%	18,0%	18,7%	38,9%	33,0%	27,4%
Falta de tempo	16,3%	34,3%	25,4%	8,1%	25,0%	25,7%	23,4%	26,9%
Falta de informação	-	13,1%	13,0%	18,0%	-	11,8%	14,9%	10,6%
Falta de autoescolas disponíveis	32,5%	10,6%	4,7%	8,1%	-	8,8%	8,5%	11,0%
Outros	-	5,6%	2,4%	12,0%	-	1,5%	1,1%	7,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Segundo o Gráfico 26, os principais fatores que facilitam a obtenção da CNH-A incluem custos acessíveis (45,8%), disponibilidade de autoescolas (43,8%), apoio familiar e de amigos (40,4%), informações claras sobre o processo (30,9%) e facilidade nos exames (25,4%). Outros fatores mencionados foram disposição para aprender (5,0%) e necessidades de trabalho (0,5%).

Gráfico 26 – Distribuição dos motociclistas segundo a percepção dos fatores que favorecem à obtenção da CNH-A.



A Tabela 28 mostra que os custos acessíveis foram o principal fator facilitador para a obtenção da CNH-A, especialmente entre motociclistas jovens (<35 anos) e mulheres. A disponibilidade de autoescolas e o apoio familiar/amigos também foram fatores importantes, com destaque para os jovens (49,3%) e as mulheres (47,0%). Informações claras sobre o processo e a facilidade nos exames foram menos citadas, mas ainda relevantes, especialmente entre os homens jovens e as mulheres mais velhas.

Tabela 28 - Distribuição dos motociclistas segundo a percepção dos fatores que favorecem à obtenção da CNH-A por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Custos acessíveis	52,1%	38,8%	43,5%	48,8%	51,1%	50,0%
Disponibilidade de autoescolas	49,3%	41,1%	44,0%	41,8%	39,3%	40,5%
Apoio familiar/amigos	43,7%	35,2%	38,2%	49,8%	44,4%	47,0%
Informações claras sobre o processo	33,5%	27,8%	29,8%	30,3%	33,9%	32,2%
Facilidade nos exames	26,5%	24,5%	25,2%	28,6%	24,3%	26,3%
Outros	7,0%	5,9%	6,3%	4,5%	3,5%	4,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

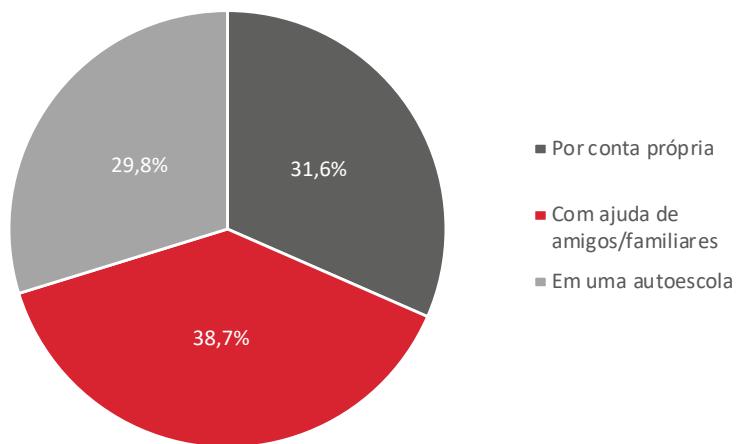
A Tabela 29 mostra que em termos de fatores que favorecem a obtenção da CNH-A, os custos acessíveis foram os mais citados em todas as regiões e tipos de municípios, com destaque para o Sul (50,9%) e as capitais (46,0%). A disponibilidade de autoescolas também foi amplamente mencionada, especialmente no interior (46,0%). O apoio familiar/amigos foi mais destacado no Nordeste (45,4%) e nas capitais (44,0%). A facilidade nos exames foi mais mencionada no Centro-Oeste (29,0%) e no interior (29,3%), enquanto informações claras sobre o processo foram menos citadas, com maior relevância nas capitais (35,1%).

Tabela 29 - Distribuição dos motociclistas segundo a percepção dos fatores que favorecem à obtenção da CNH-A por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Custos acessíveis	40,4%	42,4%	45,5%	50,9%	46,5%	46,0%	45,0%	44,7%
Disponibilidade de autoescolas	44,0%	42,5%	44,6%	39,8%	41,2%	39,5%	40,0%	46,0%
Apoio familiar/amigos	39,5%	45,4%	40,0%	31,1%	41,2%	44,0%	39,2%	39,0%
Informações claras sobre o processo	35,8%	31,0%	31,9%	24,7%	28,1%	35,1%	27,2%	29,1%
Facilidade nos exames	17,5%	21,6%	28,1%	27,6%	29,0%	22,5%	19,5%	29,3%
Outros	8,2%	5,7%	5,9%	5,0%	3,5%	5,9%	4,8%	5,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Conforme o Gráfico 27, 38,7% dos motociclistas aprenderam a pilotar com a ajuda de amigos ou familiares. Outros 31,6% aprenderam por conta própria, enquanto 29,8% aprenderam em uma autoescola.

Gráfico 27 – Distribuição dos motociclistas segundo o meio pelo qual aprenderam a pilotar motocicleta.



A Tabela 30 mostra que os homens, especialmente os mais velhos, são mais propensos a aprender a pilotar por conta própria, com 39,3% dos homens com 35 anos ou mais relatando essa experiência, em comparação com 27,9% dos homens mais jovens. Por outro lado, as mulheres, especialmente as mais jovens, têm maior probabilidade de aprender a pilotar em uma autoescola, com 36,6% das motociclistas jovens relatando essa forma de aprendizado. Tanto homens quanto mulheres indicam em proporções semelhantes que aprenderam a pilotar com a ajuda de amigos ou familiares, com essa forma de aprendizado sendo a mais comum entre as mulheres de todas as faixas etárias (42,8% no total). Em geral, as mulheres tendem a recorrer mais à instrução formal em autoescolas, enquanto os homens, especialmente os mais velhos, são mais propensos a aprender de forma autodidata.

Tabela 30 - Distribuição dos motociclistas segundo o meio pelo qual aprenderam a pilotar motocicleta por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Por conta própria	27,9%	39,3%	35,3%	18,5%	22,4%	20,5%
Com ajuda de amigos/familiares	42,8%	34,4%	37,4%	44,3%	41,5%	42,8%
Em uma autoescola	29,3%	26,3%	27,3%	36,6%	35,5%	36,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

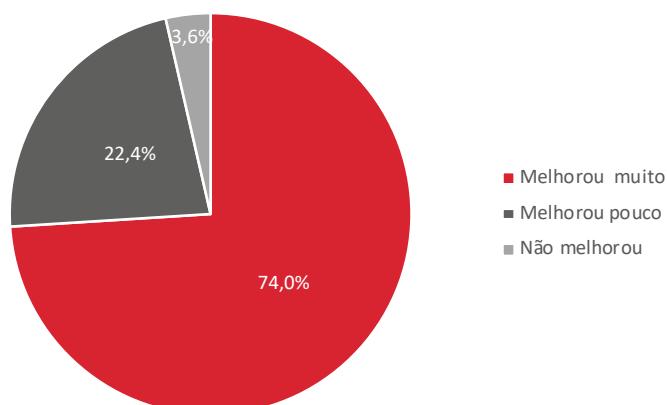
A Tabela 31 mostra que o aprendizado de pilotagem de motocicletas varia de acordo com a região geográfica e a natureza do município. No Norte, Nordeste e Centro-Oeste, a maioria dos motociclistas aprendeu a pilotar com a ajuda de amigos ou familiares (57,7%, 49,5% e 28,1%, respectivamente). No Sul, a maior proporção de motociclistas aprendeu em autoescolas (39,6%), seguido de 36,8% no Centro-Oeste. Nas regiões metropolitanas e no interior, o aprendizado por conta própria é mais prevalente (33,4% e 34,5%, respectivamente), enquanto nas capitais, o aprendizado em autoescolas (36,0%) é mais frequente. Esses dados indicam que, nas regiões mais urbanizadas, o aprendizado formal em autoescolas é mais comum, enquanto nas áreas mais interioranas, o aprendizado autônomo ou com amigos e familiares prevalece.

Tabela 31 - Distribuição dos motociclistas segundo o meio pelo qual aprenderam a pilotar motocicleta por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Por conta própria	24,8%	32,3%	30,7%	32,6%	35,1%	24,6%	33,4%	34,5%
Com ajuda de amigos/familiares	57,7%	49,5%	33,4%	27,3%	28,1%	39,4%	40,2%	37,6%
Em uma autoescola	16,5%	18,2%	35,6%	39,6%	36,8%	36,0%	26,2%	27,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 28 indica que para 74,0% dos motociclistas entrevistados, o aprendizado na autoescola melhorou muito sua pilotagem. Outros 22,4% disseram que o aprendizado melhorou pouco sua pilotagem, enquanto apenas 3,6% afirmaram que não houve melhoria.

Gráfico 28 – Distribuição dos motociclistas segundo o impacto na pilotagem promovido pelo aprendizado na autoescola.



Segundo a Tabela 32 a maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, relatou que o aprendizado na autoescola teve um impacto significativo em suas habilidades de pilotagem, com uma leve diferença entre os gêneros. Para os homens, 72,9% afirmaram que o aprendizado melhorou muito suas habilidades, enquanto para as mulheres esse percentual foi ainda maior, com 75,9% indicando uma grande melhoria. A porcentagem de motociclistas que relataram que o aprendizado não trouxe melhorias foi muito baixa, sendo um pouco maior entre os homens (4,8%) em comparação com as mulheres (0,9%). Os resultados sugerem que o aprendizado formal na autoescola é amplamente reconhecido como benéfico para a maioria dos motociclistas, independentemente do gênero ou faixa etária.

Tabela 32 - Distribuição dos motociclistas segundo o impacto na pilotagem promovido pelo aprendizado na autoescola por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Melhorou muito	74,6%	71,8%	72,9%	73,3%	78,4%	75,9%
Melhorou pouco	22,2%	22,3%	22,3%	25,7%	20,7%	23,1%
Não melhorou	3,2%	5,8%	4,8%	1,0%	0,9%	0,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

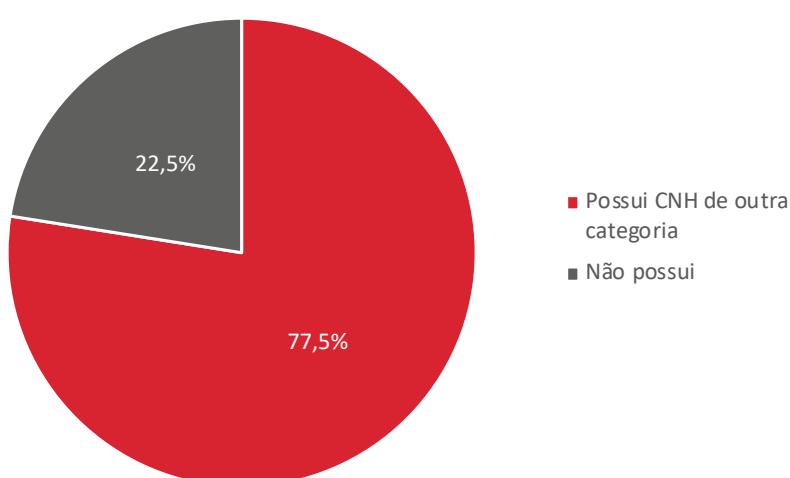
A Tabela 33 mostra que os motociclistas do Centro-Oeste se destacam por relatar a maior proporção de melhora significativa na pilotagem (92,9%) após o aprendizado na autoescola. No Sudeste, a proporção de motociclistas que afirmam que não houve melhora (6,0%) é maior do que nas outras regiões. Nas regiões metropolitanas, 31,9% dos motociclistas relataram uma melhora limitada, o que sugere que essa área pode ter uma percepção menos positiva do aprendizado em autoescolas. Em geral, a maioria dos motociclistas em todas as regiões e tipos de município reconhece uma melhoria substancial na pilotagem após o treinamento formal em autoescola.

Tabela 33 - Distribuição dos motociclistas segundo o impacto na pilotagem promovido pelo aprendizado na autoescola por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Melhorou muito	77,8%	72,8%	71,5%	75,8%	92,9%	75,7%	64,9%	76,2%
Melhorou pouco	22,2%	25,2%	22,5%	23,5%	7,1%	20,7%	31,9%	20,1%
Não melhorou	-	2,0%	6,0%	0,7%	-	3,6%	3,2%	3,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

De acordo com o Gráfico 29, 77,5% dos motociclistas possuem CNH de outras categorias além da categoria A, enquanto 22,5% não possuem.

Gráfico 29 – Distribuição dos motociclistas segundo a posse de CNH de outras categorias



A Tabela 34 revela que a maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, possuem CNH de outras categorias além da CNH-A, embora essa proporção seja significativamente maior entre os homens. No total, 81,7% dos homens possuem CNH de outras categorias, em comparação com 64,7% das mulheres. Essa diferença é ainda mais acentuada entre os motociclistas mais jovens, com 80,5% dos homens abaixo de 35 anos possuindo CNH de outras categorias, contra apenas 62,4% das mulheres da mesma faixa etária. Entre os motociclistas mais velhos, essa diferença diminui ligeiramente, mas os homens ainda são mais propensos a possuir múltiplas categorias de CNH em comparação com as mulheres.

Tabela 34 - Distribuição dos motociclistas segundo a posse de CNH de outras categorias por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Possui CNH de outra categoria	80,5%	82,4%	81,7%	62,4%	66,8%	64,7%
Não possui	19,5%	17,6%	18,3%	37,6%	33,2%	35,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 35 mostra que a posse de CNH de outras categorias além da categoria A é comum entre os motociclistas, especialmente nas regiões Centro-Oeste (94,7%) e Sul (92,0%). No Sudeste, 90,6% dos motociclistas também possuem CNH de outras categorias. No interior, a proporção é ligeiramente menor, com 86,6% dos motociclistas possuindo outras CNHs. As regiões Norte e Nordeste apresentam as menores proporções de motociclistas com CNH de outras categorias (80,8% e 83,5%, respectivamente). Esses dados indicam que, em geral, a maioria dos motociclistas possui habilitação para outros tipos de veículos, refletindo uma diversificação no uso de diferentes categorias de veículos.

Tabela 35 - Distribuição dos motociclistas segundo a posse de CNH de outras categorias por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Possui CNH de outra categoria	80,8%	83,5%	90,6%	92,0%	94,7%	90,5%	89,1%	86,6%
Não possui	19,2%	16,5%	9,4%	8,0%	5,3%	9,5%	10,9%	13,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

1.4.4 Segurança e Sinistralidade

Conforme o Gráfico 30, 53,2% dos motociclistas entrevistados relataram já ter se envolvido em sinistros de trânsito, enquanto 46,8% afirmaram não ter sofrido sinistros. Este dado indica uma alta incidência de sinistros entre os motociclistas. Mulheres, motociclistas que pilotam raramente e aqueles que utilizam suas motocicletas principalmente para lazer têm uma maior chance de não terem se envolvido em sinistros (Gráfico 31).

Gráfico 30 – Distribuição dos motociclistas segundo o envolvimento com sinistros de trânsito.

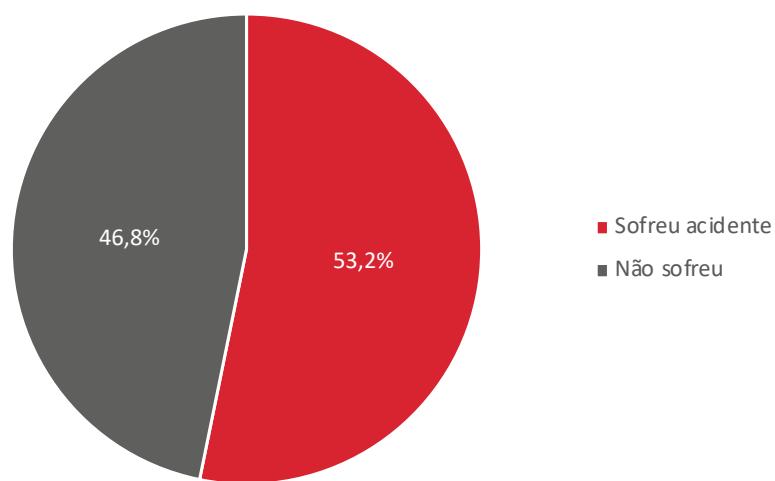
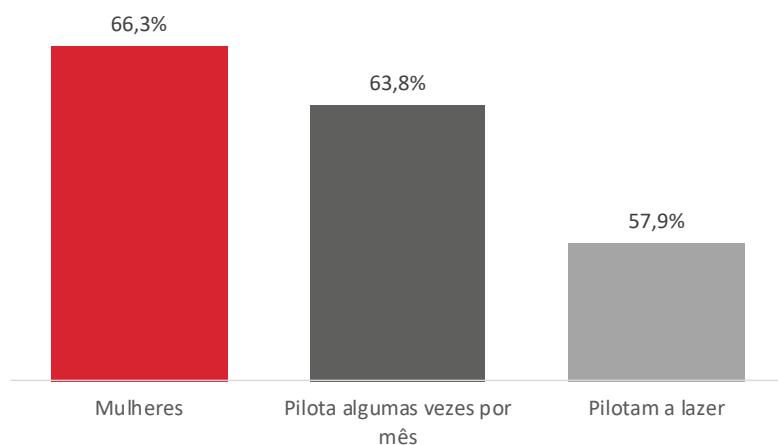


Gráfico 31 – Proporção de motociclistas que não sofreram sinistro segundo características selecionadas.



A Tabela 36 mostra uma diferença significativa no envolvimento com acidentes de trânsito entre homens e mulheres. Os homens, tanto os mais jovens quanto os mais velhos, são mais propensos a sofrer acidentes de trânsito em comparação com as mulheres. No total, 59,8% dos homens relataram ter se envolvido em acidentes, enquanto esse percentual é de apenas 33,7% entre as mulheres. As mulheres, independentemente da faixa etária, têm menor incidência de envolvimento em sinistros, com a proporção de acidentes sendo menor entre as mulheres mais velhas (31,3%). Esses dados podem indicar que os homens, especialmente os mais velhos, estão mais expostos a situações de risco ou se envolvem mais frequentemente em condições que levam a acidentes. As mulheres, por outro lado, relatam uma experiência de trânsito relativamente mais segura, com uma proporção significativamente maior não tendo sofrido acidentes.

Tabela 36 - Distribuição dos motociclistas segundo o envolvimento com sinistros de trânsito por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Sofreu acidente	58,1%	60,7%	59,8%	35,9%	31,3%	33,7%
Não sofreu	41,9%	39,3%	40,2%	64,1%	68,7%	66,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 37 mostra que o envolvimento em sinistros de trânsito entre motociclistas varia consideravelmente entre as regiões e a natureza do município. A maior proporção de motociclistas que sofreram acidentes foi registrada no Sul (56,2%) e no interior (56,1%). Em contrapartida, a menor proporção de motociclistas envolvidos em acidentes foi observada nas capitais (48,2%) e na região Norte (47,7%). Esses dados sugerem que motociclistas no interior e em áreas menos urbanizadas podem estar mais expostos a riscos no trânsito, enquanto nas capitais e no Norte, a probabilidade de evitar acidentes é ligeiramente maior.

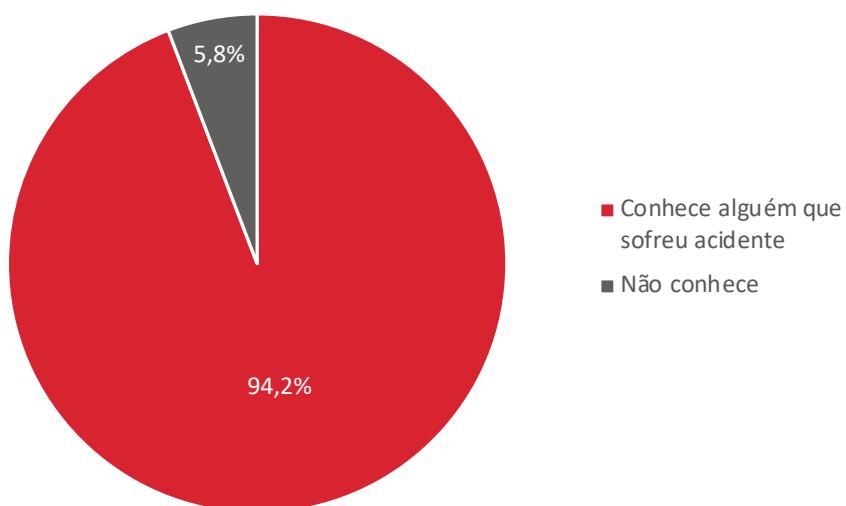
Tabela 37 - Distribuição dos motociclistas segundo o envolvimento com sinistros de trânsito por gênero e faixa etária.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Sofreu acidente	47,7%	53,8%	52,5%	56,2%	50,9%	48,2%	53,0%	56,1%
Não sofreu	52,3%	46,2%	47,5%	43,8%	49,1%	51,8%	47,0%	43,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 32 mostra que uma grande maioria dos motociclistas entrevistados (94,2%) conhece alguém que já sofreu um sinistro de trânsito. Apenas 5,8% dos entrevistados não conhecem ninguém que tenha se acidentado.

De acordo com o Gráfico 33, entre os motociclistas que conhecem alguém que sofreu sinistro, 85,3% relataram que a pessoa ficou ferida, 27,8% disseram que a pessoa morreu e 15,3% indicaram que a pessoa perdeu um membro ou ficou com uma lesão definitiva. Apenas 5,5% relataram que a pessoa ficou paraplégica.

Gráfico 32 – Distribuição dos motociclistas que conhecem alguém que sofreu sinistro de trânsito.



A maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, conhece alguém que sofreu um acidente de trânsito conforme ilustrado na Tabela 38. No total, 95,1% dos homens e 91,5% das mulheres relataram conhecer uma pessoa que passou por essa situação. Os homens, especialmente os mais velhos (95,9%), são ligeiramente mais propensos a relatar conhecer alguém que sofreu um sinistro em comparação com as mulheres (93,6% entre as mais velhas). A proporção de motociclistas que não conhecem ninguém que tenha sofrido um acidente é pequena, sendo um pouco maior entre as mulheres mais jovens (10,8%) em comparação com os homens mais jovens (6,5%). Esses dados refletem a alta prevalência de sinistros de trânsito no meio dos motociclistas e indicam a ampla percepção de risco dentro desse grupo, independentemente do gênero ou da faixa etária.

Tabela 38 - Distribuição dos motociclistas que conhecem alguém que sofreu sinistro de trânsito por gênero e faixa etária.

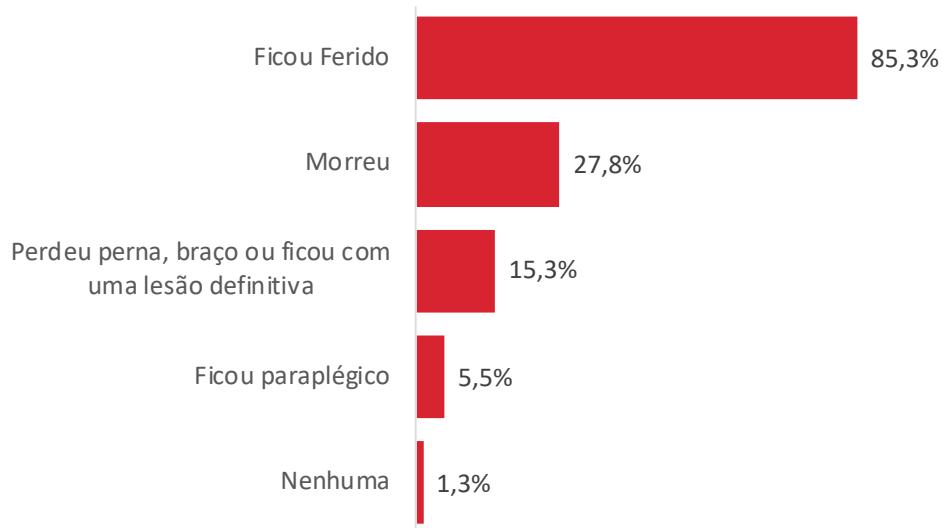
	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Conhece alguém que sofreu acidente	93,5%	95,9%	95,1%	89,2%	93,6%	91,5%
Não conhece	6,5%	4,1%	4,9%	10,8%	6,4%	8,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 39 mostra que o conhecimento de alguém que sofreu um acidente de trânsito é muito comum entre os motociclistas, independentemente da região ou natureza do município. A maior proporção de motociclistas que conhecem alguém envolvido em sinistro foi registrada na região Norte (98,1%), enquanto a menor foi observada nas capitais (93,3%). Em todas as regiões e municípios, mais de 90% dos motociclistas relataram conhecer alguém que sofreu um acidente, destacando a ampla exposição dos motociclistas ao impacto dos sinistros de trânsito, tanto direta quanto indiretamente.

Tabela 39 - Distribuição dos motociclistas que conhecem alguém que sofreu sinistro de trânsito por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Conhece alguém que sofreu acidente	98,1%	93,8%	94,3%	93,6%	93,9%	93,3%	94,7%	94,5%
Não conhece	1,9%	6,2%	5,7%	6,4%	6,1%	6,7%	5,3%	5,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Gráfico 33 – Distribuição dos motociclistas que conhecem alguém que sofreu sinistro de trânsito segundo as consequências desses sinistros.



A Tabela 40 mostra que a maioria dos motociclistas, independentemente de gênero ou faixa etária, relatou conhecer alguém que ficou ferido em sinistros de trânsito. As mortes foram mencionadas com mais frequência entre os motociclistas mais velhos e homens (28,7%). A perda de membros ou lesões definitivas foi um pouco mais comum entre os homens e os motociclistas mais velhos. A paraplegia foi mencionada de maneira semelhante entre os grupos, enquanto casos sem consequências foram menos comuns, mas levemente mais relatados pelas mulheres e os mais jovens.

Tabela 40 - Distribuição dos motociclistas que conhecem alguém que sofreu sinistro de trânsito segundo as consequências desses sinistros por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Ficou ferido	89,1%	84,3%	86,0%	87,5%	79,5%	83,2%
Morreu	28,4%	28,7%	28,6%	20,7%	28,7%	25,0%
Perdeu perna, braço ou ficou com uma lesão definitiva	14,9%	16,8%	16,1%	14,8%	10,9%	12,8%
Ficou paraplégico	4,5%	5,9%	5,4%	5,5%	6,5%	6,0%
Nenhuma	1,0%	1,3%	1,2%	2,3%	1,0%	1,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

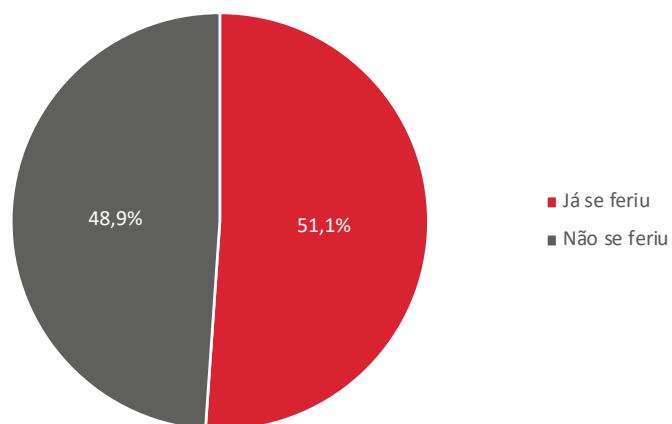
A Tabela 41 mostra que a maioria dos motociclistas em todas as regiões e tipos de município conhece alguém que ficou ferido em um sinistro de trânsito, com destaque para as regiões metropolitanas (87,9%). O conhecimento de pessoas que faleceram é mais prevalente no interior (30,1%) e nas regiões Nordeste (28,7%) e Sudeste (28,9%). A perda de membros ou lesões definitivas foi mais mencionada no Sul (18,7%) e no interior (16,0%). A paraplegia foi menos relatada, especialmente no Centro-Oeste (1,9%), sendo mais prevalente no Sul (6,8%).

Tabela 41 - Distribuição dos motociclistas que conhecem alguém que sofreu sinistro de trânsito segundo as consequências desses sinistros por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Ficou Ferido	87,8%	84,0%	85,6%	85,8%	86,9%	84,6%	87,9%	84,6%
Morreu	22,4%	28,7%	28,9%	24,6%	27,1%	26,4%	23,6%	30,1%
Perdeu perna, braço ou ficou com uma lesão definitiva	14,0%	15,6%	14,1%	18,7%	14,9%	15,0%	14,1%	16,0%
Ficou paraplégico	6,5%	5,6%	5,3%	6,8%	1,9%	5,1%	4,0%	6,3%
Nenhuma	0,9%	0,8%	1,1%	2,5%	2,8%	0,8%	1,8%	1,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 34 revela que 51,1% dos motociclistas entrevistados já se feriram em sinistros com moto, enquanto 48,9% não sofreram ferimentos.

Gráfico 34 – Distribuição dos motociclistas que já se feriram em sinistros com moto.



A Tabela 42 revela que os homens são significativamente mais propensos a se ferir em sinistros envolvendo motocicletas do que as mulheres. No total, 57,0% dos homens relataram já ter se ferido em acidentes, em comparação com apenas 33,8% das mulheres. Essa diferença é consistente tanto entre os motociclistas mais jovens quanto os mais velhos, com os homens apresentando uma maior propensão a sofrer ferimentos em acidentes. Entre as mulheres, a maioria (66,2%) não sofreu ferimentos em sinistros de trânsito, sendo a proporção ligeiramente maior entre as mais velhas (66,8%). Esses dados sugerem que os homens estão mais expostos a situações de risco que resultam em ferimentos, enquanto as mulheres, de modo geral, parecem se envolver menos em acidentes graves que resultem em lesões.

Tabela 42 - Distribuição dos motociclistas que já se feriram em sinistros com moto por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Já se feriu	58,1%	56,4%	57,0%	34,5%	33,2%	33,8%
Não se feriu	41,9%	43,6%	43,0%	65,5%	66,8%	66,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

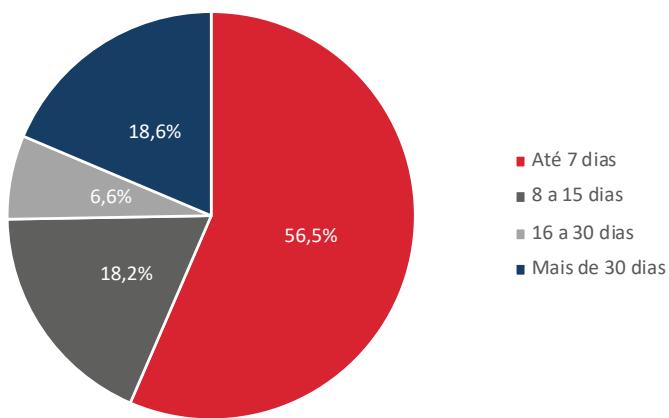
A Tabela 43 mostra que a proporção de motociclistas que já se feriram em sinistros de trânsito é alta em todas as regiões e tipos de município, com a maior prevalência observada no Nordeste (53,5%) e no interior (53,2%). Por outro lado, as capitais registram a menor proporção de motociclistas que se feriram (47,9%). Esses dados mostram que, em todas as áreas, há uma grande exposição ao risco de lesões em sinistros envolvendo motocicletas, com destaque para o Nordeste e o interior, onde a maioria dos motociclistas já sofreu algum tipo de ferimento em acidentes.

Tabela 43 - Distribuição dos motociclistas que já se feriram em sinistros com moto por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Já se feriu	49,5%	53,5%	50,2%	49,0%	50,9%	47,9%	50,3%	53,2%
Não se feriu	50,5%	46,5%	49,8%	51,0%	49,1%	52,1%	49,7%	46,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Conforme o Gráfico 35, entre os motociclistas que se afastaram do trabalho devido a sinistros com moto, 56,1% ficaram afastados por até 7 dias, 18,1% entre 8 e 15 dias, 6,6% entre 16 e 30 dias, e 18,5% por mais de 30 dias.

Gráfico 35 – Distribuição dos dias de afastamento do trabalho devido a sinistros com moto.



A Tabela 44 mostra que a maioria dos motociclistas que sofreram acidentes, tanto homens quanto mulheres, relataram afastamento do trabalho por até 7 dias, com 54,9% dos homens e 61,6% das mulheres mencionando esse período. Homens mais velhos, no entanto, apresentaram uma maior tendência a se afastar por períodos mais longos (mais de 30 dias), com 21,7% relatando esse afastamento, em comparação com 19,2% das mulheres mais velhas. Já os homens mais jovens (16,8%) têm maior propensão a se afastar por mais de 30 dias em comparação com as mulheres jovens (10,1%). Isso pode indicar que homens, especialmente os mais velhos, sofrem lesões mais graves ou necessitam de maior tempo de recuperação. As mulheres tendem a ter afastamentos mais curtos, com uma maior concentração de afastamento de até 7 dias.

Tabela 44 - Distribuição dos dias de afastamento do trabalho devido a sinistros com moto por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Até 7 dias	60,8%	51,6%	54,9%	61,6%	61,5%	61,6%
8 a 15 dias	16,8%	19,0%	18,2%	19,2%	17,3%	18,2%
16 a 30 dias	5,6%	7,7%	6,9%	9,1%	1,9%	5,4%
Mais de 30 dias	16,8%	21,7%	19,9%	10,1%	19,2%	14,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

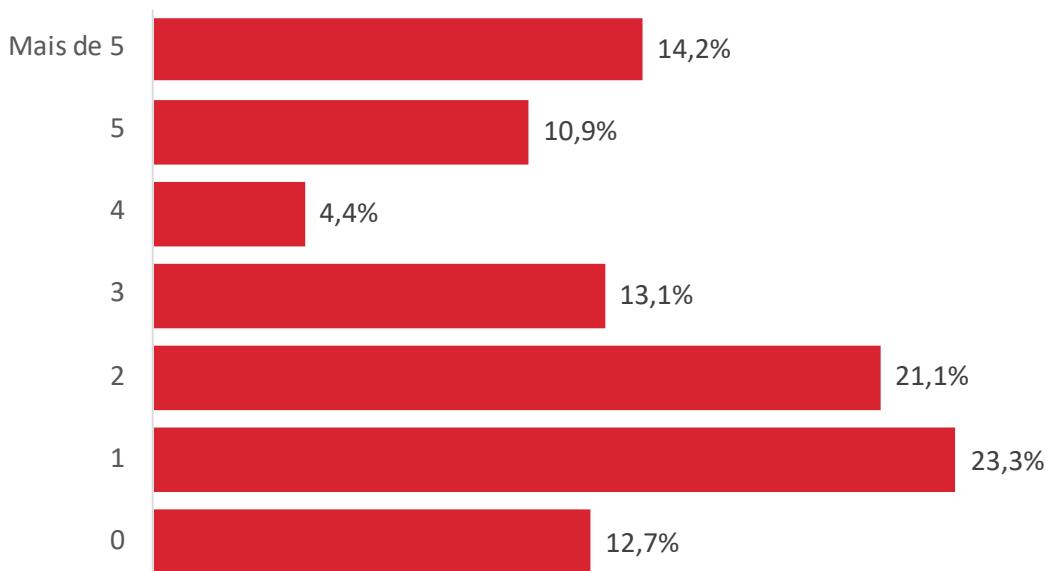
A Tabela 45 mostra que a maioria dos motociclistas relatou afastamento de até 7 dias devido a sinistros com motocicletas, com a maior proporção observada no Norte (72,2%) e a menor nas regiões metropolitanas (47,4%). No Sul, há uma proporção significativa de motociclistas que ficaram afastados por mais de 30 dias (28,6%), refletindo maior gravidade de acidentes nessa região. Nas regiões metropolitanas, houve uma alta proporção de afastamentos de 8 a 15 dias (30,2%), indicando uma média de gravidade intermediária dos sinistros. No Centro-Oeste, a maioria dos motociclistas também relataram afastamentos curtos, mas 22,4% ficaram afastados por mais de 30 dias. Esses dados revelam variações regionais e entre áreas urbanas e interioranas na gravidade e impacto dos sinistros de trânsito envolvendo motocicletas.

Tabela 45 - Distribuição dos dias de afastamento do trabalho devido a sinistros com moto por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Até 7 dias	72,2%	56,5%	55,5%	50,3%	62,1%	56,4%	47,4%	59,1%
8 a 15 dias	5,5%	19,2%	20,2%	15,1%	13,8%	17,6%	30,2%	14,1%
16 a 30 dias	13,0%	7,9%	5,8%	5,9%	1,7%	6,3%	6,2%	7,0%
Mais de 30 dias	9,3%	16,4%	18,5%	28,6%	22,4%	19,7%	16,2%	19,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 36 indica que 23% dos motociclistas entrevistados relatam levar um susto por dia no trânsito, 21% relatam dois sustos, 13% relatam três sustos, 10% relatam quatro sustos, e 14% relatam mais de cinco sustos por dia. Apenas 12% dos entrevistados relataram não levar sustos no trânsito.

Gráfico 36 – Distribuição da quantidade de sustos no trânsito por dia entre motociclistas.



A Tabela 46 revela que a maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, experimentam algum nível de susto no trânsito diariamente. No total, 25,4% dos homens e 17,0% das mulheres relataram ter 1 susto diário, enquanto 20,3% dos homens e 23,7% das mulheres relataram 2 sustos diários. A incidência de motociclistas que relatam mais de 5 sustos diários é alta entre ambos os gêneros, com 14,7% dos homens e 14,3% das mulheres afirmando vivenciar mais de 5 situações de risco por dia. A faixa de motociclistas que não experimentam sustos diários é ligeiramente maior entre os homens (13,7%) em comparação com as mulheres (9,8%), especialmente entre os homens mais velhos. Esses dados sugerem que as mulheres mais jovens e os homens de todas as faixas etárias estão frequentemente expostos a situações de risco no trânsito.

Tabela 46 - Distribuição da quantidade de sustos no trânsito por dia entre motociclistas por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nenhum	12,6%	14,3%	13,7%	12,2%	7,7%	9,8%
1	24,2%	26,0%	25,4%	15,7%	18,2%	17,0%
2	19,5%	20,7%	20,3%	24,4%	23,0%	23,7%
3	10,7%	12,2%	11,7%	17,4%	17,3%	17,3%
4	6,0%	2,8%	4,0%	6,3%	4,5%	5,3%
5	12,1%	9,4%	10,4%	12,9%	12,1%	12,5%
Mais de 5	14,9%	14,5%	14,7%	11,1%	17,3%	14,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

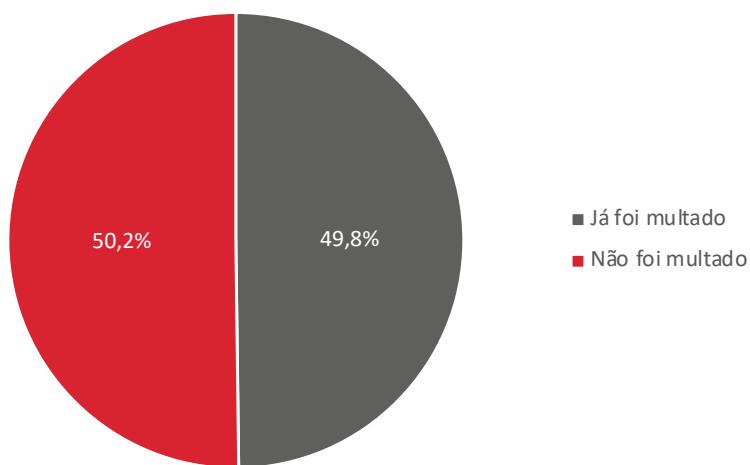
A Tabela 47 mostra que a frequência de sustos diários no trânsito varia amplamente entre as regiões e municípios. A região Sul apresentou a maior proporção de motociclistas que não enfrentam sustos (19,6%), enquanto as capitais tiveram a menor proporção de motociclistas sem sustos (7,0%). No entanto, as capitais também registraram a maior proporção de motociclistas que relataram mais de cinco sustos diários (20,2%). Nas regiões metropolitanas e no interior, a maioria dos motociclistas enfrenta entre um e dois sustos diários, com proporções de sustos mais altos (mais de cinco) menores em comparação às capitais.

Tabela 47 - Distribuição da quantidade de sustos no trânsito por dia entre motociclistas por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica						Natureza do Município	
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nenhum	13,8%	8,9%	12,9%	19,6%	13,1%	7,0%	9,2%	17,1%
1	28,4%	20,2%	23,3%	31,5%	13,2%	18,6%	19,4%	27,4%
2	23,8%	26,2%	18,8%	14,3%	26,3%	24,1%	18,4%	20,5%
3	5,6%	13,8%	12,7%	12,2%	21,0%	12,9%	11,9%	13,6%
4	8,3%	5,1%	4,2%	2,9%	1,8%	5,2%	7,5%	2,7%
5	5,5%	12,1%	11,3%	7,7%	14,0%	12,0%	14,9%	8,7%
Mais de 5	14,7%	13,8%	16,8%	11,7%	10,5%	20,2%	18,6%	10,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

De acordo com o Gráfico 37, 49,8% dos motociclistas entrevistados já foram multados, enquanto 50,2% nunca foram multados.

Gráfico 37 – Distribuição dos motociclistas que já foram multados.



Os homens são significativamente mais propensos a serem multados em comparação com as mulheres como ilustrado na Tabela 48. No total, 57,3% dos homens relataram já terem sido multados, enquanto apenas 27,5% das mulheres afirmaram o mesmo. Essa diferença é particularmente acentuada entre os motociclistas mais jovens, onde 54,4% dos homens foram multados, contra apenas 21,6% das mulheres. Entre os motociclistas mais velhos, tanto homens quanto mulheres apresentam uma maior probabilidade de já terem sido multados, com 58,9% dos homens e 32,9% das mulheres relatando esse fato. A maioria das mulheres, especialmente as mais jovens, afirmou nunca ter recebido uma multa (78,4%), sugerindo que as mulheres podem adotar comportamentos de condução mais cautelosos ou menos propensos a infrações, enquanto os homens são mais frequentemente alvos de multas no trânsito.

Tabela 48 - Distribuição dos motociclistas que já foram multados por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Já foi multado	54,4%	58,9%	57,3%	21,6%	32,9%	27,5%
Não foi multado	45,6%	41,1%	42,7%	78,4%	67,1%	72,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

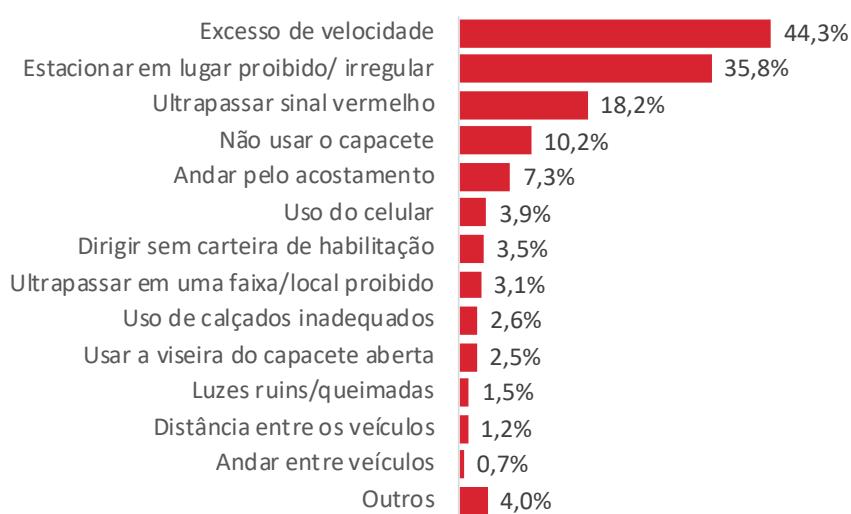
A Tabela 49 mostra que os motociclistas do Sudeste apresentam a maior proporção de motoristas multados (57,4%), seguidos pelas capitais (54,1%) e as regiões metropolitanas (49,7%). Em contrapartida, no Norte, apenas 30,2% dos motociclistas relataram já ter sido multados, a menor proporção entre as regiões. Os dados mostram uma tendência maior de multas entre os motociclistas das capitais e regiões mais urbanizadas, enquanto os motociclistas do Norte e do interior relatam menos incidência de multas. Isso pode refletir diferenças nas condições de fiscalização, nas práticas de condução ou na frequência de uso das vias entre regiões e tipos de municípios.

Tabela 49 - Distribuição dos motociclistas que já foram multados por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Já foi multado	30,2%	43,8%	57,4%	49,0%	45,6%	54,1%	49,7%	47,4%
Não foi multado	69,8%	56,2%	42,6%	51,0%	54,4%	45,9%	50,3%	52,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 38 mostra os principais motivos de multas entre os motociclistas, sendo o excesso de velocidade o mais comum (44,3%), seguido por estacionar em lugar proibido ou irregular (35,8%), ultrapassar sinal vermelho (18,2%), não usar o capacete (10,2%), andar pelo acostamento (7,3%), e uso do celular (3,9%).

Gráfico 38 – Distribuição dos motivos pelos quais os motociclistas foram multados.



A Tabela 50 mostra que excesso de velocidade e estacionar em lugar proibido ou irregular foram as principais causas de multa para motociclistas de ambos os gêneros e faixas etárias. No entanto, os homens foram mais multados por excesso de velocidade, enquanto as mulheres receberam mais multas por estacionar em locais proibidos e ultrapassar o sinal vermelho. Entre os mais jovens, o uso do celular e não usar o capacete foram mais mencionados como causas de multa, enquanto os mais velhos tiveram maior incidência de multas por andar pelo acostamento.

Tabela 50 - Distribuição dos motivos pelos quais os motociclistas foram multados região geográfica e natureza do município.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Excesso de velocidade	49,6%	42,0%	44,5%	38,7%	42,7%	41,2%
Ultrapassar sinal vermelho	22,2%	14,7%	17,2%	25,8%	18,4%	21,2%
Andar pelo acostamento	5,1%	6,9%	6,3%	11,3%	11,7%	11,5%
Estacionar em lugar proibido/ irregular	31,6%	36,8%	35,1%	43,5%	38,8%	40,6%
Uso do celular	4,3%	3,0%	3,4%	11,3%	3,9%	6,7%
Não usar o capacete	11,1%	8,7%	9,5%	9,7%	10,7%	10,3%
Outros	18,8%	22,9%	21,6%	14,5%	11,7%	12,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

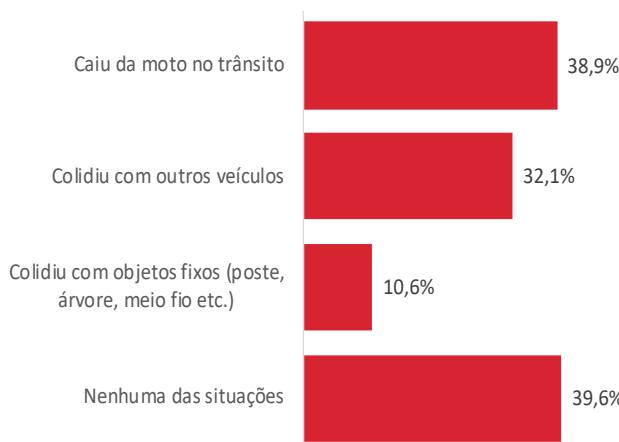
A Tabela 51 mostra que o excesso de velocidade foi o principal motivo para multas em todas as regiões e tipos de município, com destaque para o Sul (55,7%) e as capitais (52,1%). Estacionar em local proibido também foi um motivo significativo, especialmente no Sudeste (39,2%) e nas regiões metropolitanas (33,6%). Ultrapassar o sinal vermelho foi mais comum no interior (26,9%) e no Centro-Oeste (23,0%). O uso do celular enquanto piloto foi menos frequente em todas as regiões, variando de 3,1% a 5,4%. O não uso do capacete teve maior incidência nas regiões metropolitanas (14,7%) e no Norte (18,2%).

Tabela 51 - Distribuição dos motivos pelos quais os motociclistas foram multados região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica						Natureza do Município	
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Excesso de velocidade	30,3%	37,9%	45,5%	55,7%	36,5%	52,1%	43,7%	39,0%
Ultrapassar sinal vermelho	30,3%	14,7%	18,8%	17,8%	23,0%	21,4%	26,9%	12,1%
Andar pelo acostamento	15,2%	8,8%	4,1%	9,7%	13,5%	7,4%	7,2%	6,7%
Estacionar em lugar proibido/irregular	27,2%	37,3%	39,2%	25,4%	28,8%	36,8%	33,6%	36,0%
Uso do celular	-	3,1%	4,1%	5,4%	3,9%	3,7%	4,2%	3,9%
Não usar o capacete	18,2%	13,6%	6,3%	11,3%	7,7%	4,5%	14,7%	10,8%
Outros	-	19,2%	21,8%	20,5%	23,1%	16,1%	23,1%	21,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Conforme o Gráfico 39, 38% dos motociclistas entrevistados relataram ter caído da moto no trânsito, 32% colidiram com outros veículos, 10% colidiram com objetos fixos, e 39% não vivenciaram nenhuma dessas situações.

Gráfico 39 – Situações vivenciadas pelos motociclistas enquanto pilotavam suas motos.



A Tabela 52 mostra que de maneira geral, os homens relataram mais quedas no trânsito e colisões com outros veículos do que as mulheres. As mulheres, por sua vez, foram significativamente mais propensas a não vivenciar nenhuma das situações mencionadas. Entre os mais jovens, as quedas e colisões com objetos fixos foram mais frequentes, enquanto os motociclistas mais velhos relataram uma proporção ligeiramente maior de colisões com outros veículos.

Tabela 52 - Situações vivenciadas pelos motociclistas enquanto pilotavam suas motos por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Caiu da moto no trânsito	41,9%	42,6%	42,3%	27,5%	29,1%	28,3%
Colidiu com outros veículos	37,2%	37,2%	37,2%	19,2%	14,4%	16,7%
Colidiu com objetos fixos (poste, árvore, meio fio etc.)	15,3%	7,9%	10,5%	12,9%	8,6%	10,7%
Nenhuma das situações	33,0%	35,2%	34,4%	52,6%	57,5%	55,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

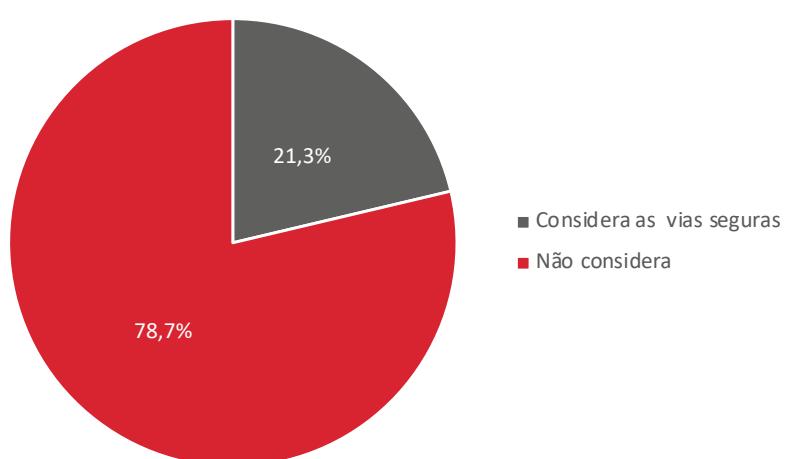
A Tabela 53 mostra que as quedas de moto no trânsito foram mais comuns no Sul (41,6%) e no interior (41,4%), enquanto as colisões com outros veículos foram mais frequentes no Sudeste (35,5%) e nas regiões metropolitanas (35,3%). As colisões com objetos fixos, como postes ou árvores, foram mais prevalentes no Centro-Oeste (15,8%) e no Sul (13,8%). Aproximadamente 50,5% dos motociclistas do Norte não se envolveram em nenhuma dessas situações, a maior proporção entre as regiões, enquanto as capitais apresentaram a maior proporção de motociclistas que não relataram envolvimento em acidentes (42,6%).

Tabela 53 - Situações vivenciadas pelos motociclistas enquanto pilotavam suas motos por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Caiu da moto no trânsito	22,9%	39,0%	40,3%	41,6%	31,6%	35,6%	37,0%	41,4%
Colidiu com outros veículos	26,6%	27,3%	35,5%	34,7%	31,6%	32,3%	35,3%	30,7%
Colidiu com objetos fixos (poste, árvore, meio fio etc.)	12,8%	10,2%	9,0%	13,8%	15,8%	10,3%	10,2%	10,9%
Nenhuma das situações	50,5%	40,4%	38,4%	38,5%	36,9%	42,6%	37,7%	38,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 40 indica que 21% dos motociclistas consideram as vias seguras, enquanto 78% não consideram.

Gráfico 40 – Percepção dos motociclistas sobre a segurança das vias.



A percepção de segurança das vias é predominantemente negativa entre os motociclistas, independentemente do gênero ou da faixa etária como ilustrado na Tabela 54. No total, 78,3% dos homens e 80,5% das mulheres afirmam que não consideram as vias seguras para a pilotagem de motocicletas. A percepção de segurança é um pouco mais positiva entre os homens mais velhos, com 23,2% considerando as vias seguras, enquanto entre as mulheres mais velhas esse número cai para 18,2%. Isso indica que, embora haja uma pequena variação entre os grupos, a grande maioria dos motociclistas, especialmente as mulheres, não confia na segurança das vias, o que pode estar relacionado a condições de infraestrutura, trânsito ou outros fatores de risco nas estradas.

Tabela 54 - Percepção dos motociclistas sobre a segurança das vias por gênero e faixa etária.

	Masculino		Feminino		Total	
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	
Considera as vias seguras	19,1%	23,2%	21,7%	20,9%	18,2%	19,5%
Não considera	80,9%	76,8%	78,3%	79,1%	81,8%	80,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

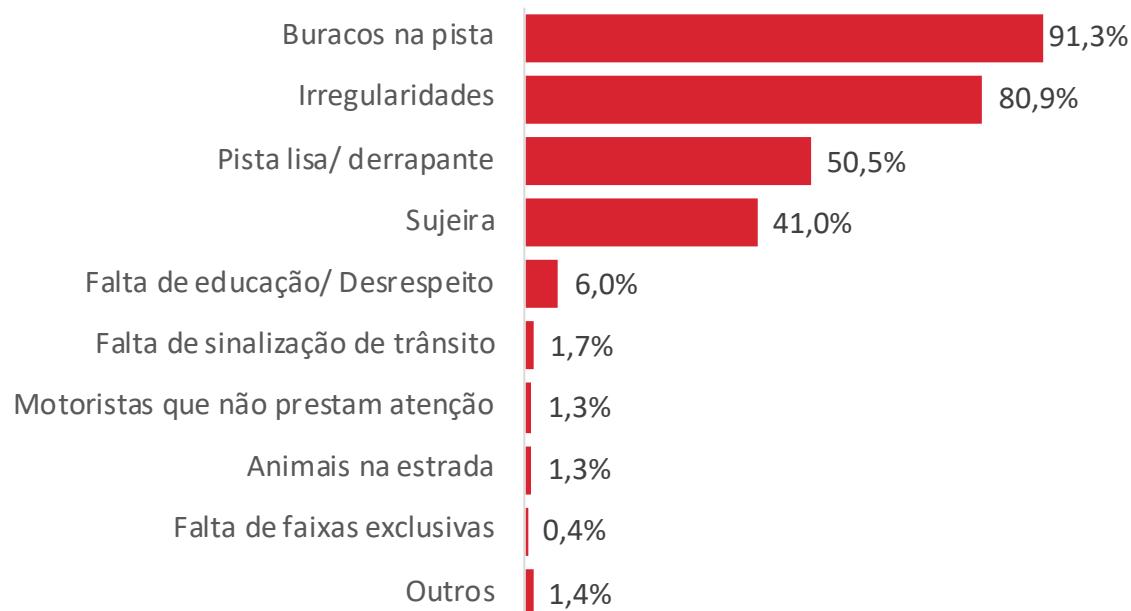
A Tabela 55 mostra que a percepção de segurança nas vias varia consideravelmente entre as regiões e municípios. Os motociclistas do Sul e Centro-Oeste apresentam as maiores proporções de percepção de segurança (27,6% e 26,3%, respectivamente), enquanto no Nordeste e Sudeste, menos de 20% dos motociclistas consideram as vias seguras. As regiões metropolitanas apresentam a menor percepção de segurança, com apenas 13,2% dos motociclistas considerando as vias seguras. Por outro lado, o interior tem uma percepção ligeiramente mais positiva sobre a segurança das vias (26,5%) em comparação às capitais e regiões metropolitanas. De maneira geral, a maioria dos motociclistas em todas as regiões e tipos de município considera as vias inseguras.

Tabela 55 - Percepção dos motociclistas sobre a segurança das vias por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Considera as vias seguras	24,8%	19,3%	19,6%	27,6%	26,3%	17,5%	13,2%	26,5%
Não considera	75,2%	80,7%	80,4%	72,4%	73,7%	82,5%	86,8%	73,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

De acordo com o Gráfico 41, os principais problemas percebidos pelos motociclistas nas vias incluem buracos na pista (91,3%), irregularidades (80,9%), pista lisa/derrapante (50,5%), e sujeira (41%).

Gráfico 41 – Problemas percebidos pelos motociclistas nas vias.



A Tabela 56 mostra que os buracos na pista foram identificados como o principal problema em todas as faixas etárias e gêneros, com destaque para os homens mais jovens (<35 anos), que perceberam esse problema de maneira mais significativa. Irregularidades nas vias também foram amplamente mencionadas, especialmente pelos homens mais jovens. As mulheres tenderam a perceber menos problemas em relação à sujeira nas vias, enquanto os homens jovens foram mais sensíveis a essa questão. Outros problemas foram mais mencionados pelos motociclistas mais velhos.

Tabela 56 - Problemas percebidos pelos motociclistas nas vias por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Buracos na pista	97,1%	90,0%	92,6%	84,6%	89,5%	87,2%
Irregularidades	86,2%	80,4%	82,5%	78,0%	74,6%	76,2%
Pista lisa/ derrapante	51,7%	48,8%	49,9%	50,2%	53,1%	51,8%
Sujeira	44,8%	44,2%	44,4%	29,5%	31,6%	30,6%
Outros	9,2%	15,3%	13,1%	7,9%	8,6%	8,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

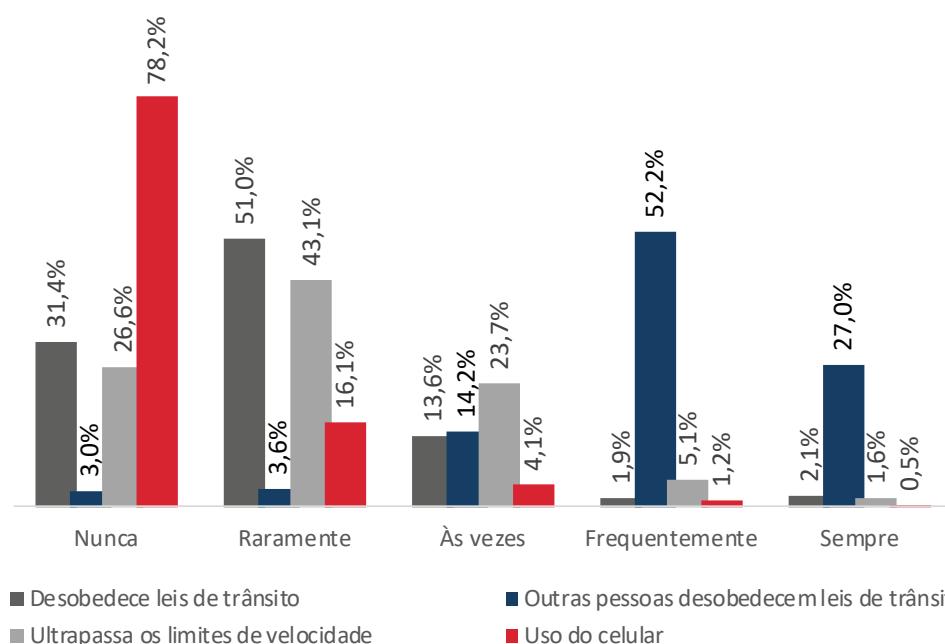
A Tabela 57 mostra que em todas as regiões e tipos de município, os buracos na pista e as irregularidades na pavimentação foram os principais motivos de preocupação para os motociclistas. No Nordeste (93,1%) e nas regiões metropolitanas (92,3%), a preocupação com buracos na pista foi mais acentuada. O problema de pista lisa ou derrapante foi mais comum no Sudeste (57,5%) e nas capitais (54,4%). Sujeira na pista foi mais citada no Centro-Oeste (46,4%) e nas regiões metropolitanas (45,7%).

Tabela 57 - Problemas percebidos pelos motociclistas nas vias por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica						Natureza do Município	
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Buracos na pista	90,2%	93,1%	91,2%	89,0%	85,7%	91,3%	92,3%	90,8%
Irregularidades	82,9%	80,5%	81,6%	78,7%	83,3%	82,8%	83,1%	78,8%
Pista lisa/derrapante	34,1%	45,5%	57,5%	48,4%	42,8%	54,4%	53,2%	46,8%
Sujeira	28,0%	38,4%	46,0%	34,8%	46,4%	39,7%	45,7%	39,7%
Outros	8,5%	9,5%	12,4%	13,2%	25,0%	10,6%	7,0%	15,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A análise comparativa do Gráfico 42 mostra que, enquanto muitos motociclistas afirmam raramente ou nunca desobedecer às leis de trânsito ou ultrapassar os limites de velocidade, eles frequentemente observam tais comportamentos em outros. O uso do celular enquanto piloto é relatado como raro, com a maioria dos motociclistas afirmando nunca usar o celular durante a pilotagem. As percepções de comportamento de risco são significativamente maiores quando se trata de observar outros desobedecendo às leis, em comparação com a admissão dos próprios comportamentos de risco dos entrevistados.

Gráfico 42 – Frequência de comportamentos de risco entre motociclistas entrevistados.



A Tabela 58 revela que as mulheres tendem a seguir as leis de trânsito com mais frequência do que os homens. No total, 41,2% das mulheres afirmaram nunca desobedecer às leis de trânsito, em comparação com 28,3% dos homens. A maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, afirmou que raramente desobedece às leis de trânsito (52,7% entre os homens e 45,7% entre as mulheres). A proporção de motociclistas que relataram desobedecer às leis de trânsito “às vezes” é maior entre os homens (15,0%) do que entre as mulheres (9,7%). As taxas de desobediência frequente ou constante às leis de trânsito são baixas para ambos os gêneros, com menos de 2,0% dos motociclistas relatando que desobedecem frequentemente ou sempre. Esses dados sugerem que, embora existam casos de desobediência ocasional às leis de trânsito, a grande maioria dos motociclistas segue as regras, com uma maior adesão observada entre as mulheres.

Tabela 58 – Frequência com que desobedecem as lei de trânsito por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	26,0%	29,6%	28,3%	42,2%	40,3%	41,2%
Raramente	52,1%	53,1%	52,7%	46,0%	45,4%	45,7%
Às vezes	17,2%	13,8%	15,0%	8,4%	10,9%	9,7%
Frequentemente	2,8%	1,5%	2,0%	1,7%	1,3%	1,5%
Sempre	1,9%	2,0%	2,0%	1,7%	2,2%	2,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 59 mostra que a maioria dos motociclistas em todas as regiões e tipos de município relatou que raramente desobedecem às leis de trânsito, com a maior proporção observada nas regiões metropolitanas (52,7%). A proporção de motociclistas que afirmaram nunca desobedecer é mais alta no Centro-Oeste (35,1%) e nas capitais (33,7%), enquanto no Sul e Sudeste, uma parcela maior de motociclistas relatou que desobedecem às vezes (18,8% e 14,2%, respectivamente). O comportamento de desobediência frequente ou constante às leis de trânsito é relativamente baixo em todas as regiões, mas é mais comum nas capitais, onde 3,6% dos motociclistas afirmaram sempre desobedecer.

Tabela 59 – Frequência com que desobedecem às leis de trânsito por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	31,2%	34,7%	28,7%	30,8%	35,1%	33,7%	30,6%	30,5%
Raramente	49,5%	51,0%	52,6%	46,9%	51,8%	47,3%	52,7%	52,5%
Às vezes	8,3%	11,6%	14,2%	18,8%	10,5%	13,6%	14,0%	13,5%
Frequentemente	2,7%	1,1%	2,2%	1,9%	2,6%	1,9%	1,5%	2,0%
Sempre	8,2%	1,5%	2,3%	1,6%	0,0%	3,6%	1,3%	1,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A maioria dos motociclistas como ilustrado na Tabela 60, tanto homens quanto mulheres, relataram que frequentemente percebem outras pessoas desobedecendo às leis de trânsito. Entre os homens, 53,0% relataram essa percepção frequente, enquanto 50,0% das mulheres afirmaram o mesmo. Além disso, 26,2% dos homens e 28,8% das mulheres afirmaram que sempre percebem desobediência às leis de trânsito por outros. A percepção de desobediência constante é ligeiramente maior entre as mulheres mais jovens (31,0%) em comparação com os homens da mesma faixa etária (27,4%). A proporção de motociclistas que afirmaram nunca perceber desobediência é relativamente baixa, com 2,3% dos homens e 5,0% das mulheres relatando essa percepção. Esses dados sugerem que a percepção de desobediência às leis de trânsito é amplamente comum entre os motociclistas, com uma ligeira tendência das mulheres, especialmente as mais jovens, a notar mais frequentemente essas infrações.

Tabela 60 – Frequência com que percebem outras pessoas desobedecendo às leis de trânsito por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	1,9%	2,6%	2,3%	4,9%	5,1%	5,0%
Raramente	2,8%	3,8%	3,5%	3,5%	4,5%	4,0%
Às vezes	15,3%	14,8%	15,0%	13,9%	10,5%	12,2%
Frequentemente	52,6%	53,3%	53,0%	46,7%	53,0%	50,0%
Sempre	27,4%	25,5%	26,2%	31,0%	26,8%	28,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A maioria dos motociclistas como ilustrado na Tabela 60, tanto homens quanto mulheres, relataram que frequentemente percebem outras pessoas desobedecendo às leis de trânsito. Entre os homens, 53,0% relataram essa percepção frequente, enquanto 50,0% das mulheres afirmaram o mesmo. Além disso, 26,2% dos homens e 28,8% das mulheres afirmaram que sempre percebem desobediência às leis de trânsito por outros. A percepção de desobediência constante é ligeiramente maior entre as mulheres mais jovens (31,0%) em comparação com os homens da mesma faixa etária (27,4%). A proporção de motociclistas que afirmaram nunca perceber desobediência é relativamente baixa, com 2,3% dos homens e 5,0% das mulheres relatando essa percepção. Esses dados sugerem que a percepção de desobediência às leis de trânsito é amplamente comum entre os motociclistas, com uma ligeira tendência das mulheres, especialmente as mais jovens, a notar mais frequentemente essas infrações.

Tabela 61 – Frequência com que percebem outras pessoas desobedecendo às leis de trânsito por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	3,7%	4,3%	2,3%	1,9%	2,6%	2,7%	3,1%	3,0%
Raramente	1,9%	4,5%	3,2%	2,4%	6,1%	3,2%	3,6%	3,8%
Às vezes	18,3%	15,1%	12,2%	17,8%	10,6%	13,0%	15,7%	14,4%
Frequentemente	43,1%	52,0%	52,9%	54,4%	48,3%	50,0%	52,7%	53,2%
Sempre	33,0%	24,1%	29,4%	23,6%	32,4%	31,1%	24,9%	25,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Os dados da Tabela 62 mostram que as mulheres, em especial as mais velhas, têm uma tendência maior a respeitar os limites de velocidade em comparação com os homens. No total, 35,0% das mulheres afirmaram nunca ultrapassar os limites de velocidade, em comparação com 23,9% dos homens. A maioria dos motociclistas de ambos os sexos afirmou que raramente ultrapassa os limites de velocidade, com 43,7% dos homens e 41,5% das mulheres relatando essa prática. Entre os homens mais jovens, 9,8% afirmaram ultrapassar frequentemente os limites de velocidade, enquanto entre as mulheres mais jovens, essa proporção é de apenas 4,5%. Os dados indicam que a ultrapassagem frequente dos limites de velocidade é uma prática mais comum entre os homens, com uma proporção significativa de mulheres respeitando mais rigorosamente os limites de velocidade.

Tabela 62 – Frequência com que ultrapassam os limites de velocidade por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	19,5%	26,3%	23,9%	32,4%	37,4%	35,0%
Raramente	38,6%	46,4%	43,7%	42,5%	40,6%	41,5%
Às vezes	28,8%	22,7%	24,9%	19,9%	19,5%	19,7%
Frequentemente	9,8%	3,8%	5,9%	4,5%	1,3%	2,8%
Sempre	3,3%	0,8%	1,6%	0,7%	1,3%	1,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 63 mostra que a maioria dos motociclistas nas diversas regiões e tipos de municípios raramente ultrapassa os limites de velocidade, com destaque para o Nordeste, onde 46,6% relataram essa prática rara. No Centro-Oeste, 37,7% dos motociclistas afirmaram nunca ultrapassar os limites, a maior proporção entre as regiões, enquanto no Sul apenas 21,5% relataram o mesmo. A prática de ultrapassar frequentemente os limites de velocidade é mais comum nas regiões metropolitanas (7,9%) e no Sudeste (7,6%).

Tabela 63 – Frequência com que ultrapassam os limites de velocidade por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	33,0%	28,5%	25,0%	21,5%	37,7%	28,7%	28,1%	24,8%
Raramente	41,3%	46,6%	40,2%	45,1%	38,6%	45,0%	38,9%	43,6%
Às vezes	21,1%	21,6%	25,9%	23,8%	20,2%	20,1%	23,2%	25,8%
Frequentemente	0,9%	2,3%	7,6%	6,1%	3,5%	5,6%	7,9%	3,8%
Sempre	3,7%	1,0%	1,3%	3,4%	0,0%	0,7%	1,9%	1,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 64 mostra que a maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, afirmou que nunca usa o celular enquanto pilotam, com as mulheres sendo ligeiramente mais propensas a evitar o uso do celular enquanto pilotam (79,3% das mulheres contra 77,9% dos homens). O uso frequente ou constante do celular enquanto pilotam é bastante raro, sendo reportado por apenas 1,3% dos homens e 0,7% das mulheres. A prática de falar ou usar o celular raramente é um pouco mais comum entre os homens mais jovens (19,5%) do que entre as mulheres mais jovens (17,8%). Esses dados sugerem que, apesar de alguns motociclistas admitirem usar o celular ocasionalmente, a grande maioria, independentemente do gênero, evita essa prática perigosa enquanto pilotam.

Tabela 64 – Frequência com que falam/usam o celular enquanto pilotam por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	71,2%	81,6%	77,9%	77,7%	80,8%	79,3%
Raramente	19,5%	14,3%	16,1%	17,8%	14,1%	15,8%
Às vezes	5,6%	3,3%	4,1%	4,2%	4,2%	4,2%
Frequentemente	2,3%	,8%	1,3%	,3%	1,0%	,7%
Sempre	1,4%	-	,5%	-	-	-
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 65 mostra que o uso do celular enquanto pilotam é mais frequentemente relatado como raro ou inexistente em todas as regiões e tipos de município. A maior proporção de motociclistas que nunca usam o celular enquanto pilotam foi registrada no Sul (81,2%) e no interior (81,1%). Nas regiões metropolitanas, há uma maior incidência de uso ocasional, com 6,7% afirmando que às vezes usam o celular enquanto pilotam. O uso frequente ou constante do celular enquanto pilotam é raro, com a maior proporção no Sudeste (2,2% frequentemente).

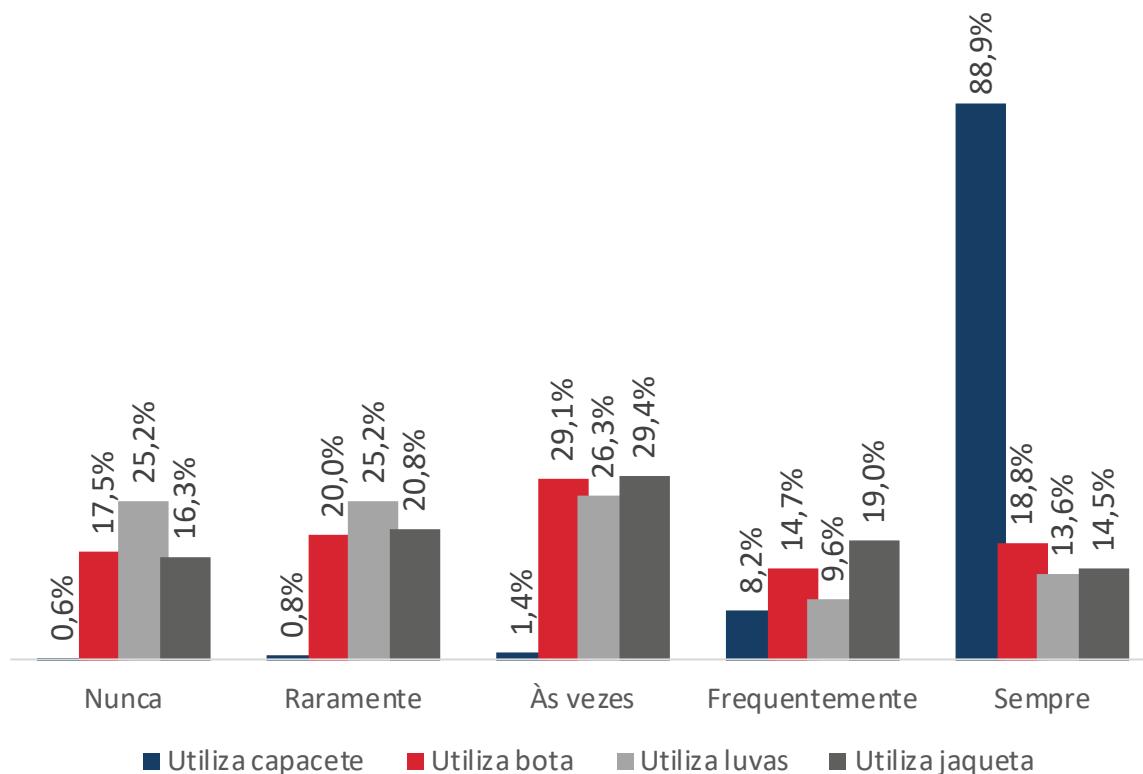
Tabela 65 – Frequência com que falam/usam o celular enquanto pilotam por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	71,6%	78,4%	77,5%	81,2%	78,9%	76,8%	72,6%	81,1%
Raramente	22,0%	18,0%	16,5%	9,5%	15,0%	16,3%	19,0%	14,8%
Às vezes	6,4%	3,2%	3,4%	6,6%	6,1%	5,3%	6,7%	2,5%
Frequentemente	-	-	2,2%	1,3%	-	1,1%	1,7%	1,0%
Sempre	-	0,4%	0,3%	1,3%	-	0,4%	-	0,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Segundo o Art. 244 do Código de Trânsito Brasileiro, conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor sem usar capacete de segurança ou vestuário de acordo com as normas e as especificações aprovadas pelo Contran é infração gravíssima. No entanto, a norma não é cumprida por todos os motociclistas. Pelos dados coletados na pesquisa, cerca de 11% não usam capacete. O descumprimento das leis de trânsito no Brasil é muito desigual, dependendo da intensidade da fiscalização, da cultura de segurança de cada Estado, entre outros fatores.

A análise comparativa do Gráfico 43 destaca que o capacete é o EPI mais utilizado entre os motociclistas, com uma esmagadora maioria (88,9%) afirmando sempre usá-lo. Em contrapartida, as luvas são o EPI menos consistentemente utilizado, com altas proporções de motociclistas nunca (25,2%) ou raramente (25,2%) usando-as. O uso de botas e jaquetas é mais equilibrado, com uma maior frequência de uso ocasional (“às vezes” e “frequentemente”) em comparação com as luvas.

Gráfico 43 – Frequência do uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) entre motociclistas.



A utilização do capacete é uma prática amplamente adotada por motociclistas, com a maioria afirmando que sempre usa o capacete ao pilotar como ilustrado pela Tabela 66. Entre os homens, 89,8% relataram que sempre utilizam capacete, enquanto 86,5% das mulheres afirmaram o mesmo. O uso frequente, mas não constante, é mais comum entre as mulheres, especialmente as mais velhas, com 10,5% afirmando que utilizam o capacete frequentemente, em comparação com 8,2% dos homens mais velhos. A proporção de motociclistas que raramente ou nunca utilizam capacete é muito baixa em ambos os gêneros, indicando que a conscientização sobre a importância do capacete está amplamente difundida entre os motociclistas, embora haja uma pequena tendência de mulheres jovens a usarem menos o capacete do que os homens.

Tabela 66 – Frequência de utilização do capacete por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	0,5%	0,5%	0,5%	1,7%	0,3%	1,0%
Raramente	-	0,8%	0,5%	2,1%	1,3%	1,7%
Às vezes	1,4%	1,0%	1,2%	2,8%	1,3%	2,0%
Frequentemente	7,9%	8,2%	8,1%	7,0%	10,5%	8,8%
Sempre	90,2%	89,5%	89,8%	86,4%	86,6%	86,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 67 mostra que o uso do capacete é amplamente praticado em todas as regiões e tipos de município. A maioria dos motociclistas em todas as regiões afirmaram sempre utilizar capacete, com destaque para o Centro-Oeste (98,2%) e o Sul (94,2%). No Norte, porém, 3,7% dos motociclistas relataram nunca utilizar capacete, a maior proporção entre as regiões. As capitais apresentaram uma maior proporção de uso consistente (92,2%), enquanto nas regiões metropolitanas e no interior essa proporção é um pouco menor (87,6% e 87,5%, respectivamente).

Tabela 67 – Frequência de utilização do capacete por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	3,7%	0,5%	0,4%	0,8%	-	0,9%	-	0,7%
Raramente	3,7%	1,5%	0,2%	-	0,9%	0,9%	1,3%	0,6%
Às vezes	2,7%	2,9%	0,6%	0,8%	-	0,6%	2,3%	1,6%
Frequentemente	10,1%	12,5%	7,0%	4,2%	0,9%	5,5%	8,8%	9,6%
Sempre	79,8%	82,6%	91,9%	94,2%	98,2%	92,2%	87,6%	87,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Pela Tabela 68 observa-se que a utilização de botas de proteção enquanto pilotam é menos frequente em comparação ao uso de capacetes. A proporção de motociclistas que nunca utilizam botas é maior entre as mulheres (19,7%) em comparação aos homens (16,6%). O uso ocasional, “às vezes”, é o mais comum para ambos os gêneros, com 28,2% dos homens e 32,0% das mulheres relatando essa prática. A frequência de uso “sempre” é maior entre os homens (19,9%) em comparação com as mulheres (15,2%). No geral, as mulheres, especialmente as mais jovens, tendem a usar botas de proteção com menos frequência do que os homens, o que pode indicar uma menor percepção da importância desse equipamento de segurança ou uma menor adesão a práticas preventivas específicas.

Tabela 68 – Frequência de utilização da bota por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	16,7%	16,6%	16,6%	19,9%	19,5%	19,7%
Raramente	22,3%	18,6%	19,9%	21,3%	19,5%	20,3%
Às vezes	22,3%	31,4%	28,2%	31,7%	32,3%	32,0%
Frequentemente	17,7%	14,0%	15,3%	13,6%	12,1%	12,8%
Sempre	20,9%	19,4%	19,9%	13,6%	16,6%	15,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 69 mostra que o uso de botas entre motociclistas varia significativamente entre as regiões e a natureza do município. No Centro-Oeste, a maioria dos motociclistas utiliza botas com maior frequência, enquanto o Sul e o Norte apresentam as maiores proporções de motociclistas que nunca ou raramente usam botas (20,7% e 19,3%, respectivamente). Nas capitais, o uso de botas é mais consistente, com 21,2% dos motociclistas relatando que sempre utilizam, enquanto nas regiões metropolitanas há maior variação no uso. De modo geral, o uso esporádico de botas ("às vezes") é a categoria mais frequente em quase todas as regiões e tipos de municípios.

Tabela 69 – Frequência de utilização da bota por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	19,3%	18,5%	15,7%	20,7%	14,9%	14,2%	18,2%	19,1%
Raramente	15,6%	24,0%	18,9%	17,2%	14,1%	19,5%	24,3%	18,6%
Às vezes	40,3%	26,8%	30,6%	25,2%	34,2%	28,2%	28,1%	30,0%
Frequentemente	8,3%	14,6%	13,3%	18,8%	19,3%	16,9%	14,2%	13,6%
Sempre	16,5%	16,1%	21,5%	18,0%	17,5%	21,2%	15,3%	18,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O uso de luvas enquanto pilotam é variável entre os motociclistas, com uma proporção significativa de ambos os gêneros afirmando que nunca as utilizam, é o que mostra a Tabela 70. No total, 24,9% dos homens e 26,0% das mulheres relataram que nunca usam luvas. O uso ocasional ("às vezes") é a categoria mais comum tanto para homens (26,2%) quanto para mulheres (26,8%). O uso frequente ou constante de luvas é menos comum, com 14,2% dos homens e 11,8% das mulheres afirmando que sempre as utilizam. Os homens mais velhos têm uma tendência ligeiramente maior a usar luvas regularmente em comparação com os homens mais jovens. Entre as mulheres, as mais velhas também tendem a usar luvas com mais frequência em comparação com as mais jovens. Esses dados indicam que, embora as luvas sejam reconhecidas como um importante item de proteção, seu uso ainda é esporádico entre uma parcela significativa de motociclistas.

Tabela 70 – Frequência de utilização das luvas por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	28,4%	23,0%	24,9%	29,3%	23,0%	26,0%
Raramente	23,3%	26,8%	25,5%	26,5%	22,4%	24,3%
Às vezes	21,4%	28,8%	26,2%	25,4%	28,1%	26,8%
Frequentemente	13,5%	6,9%	9,2%	9,4%	12,5%	11,0%
Sempre	13,5%	14,5%	14,2%	9,4%	14,1%	11,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 71 mostra que o uso de luvas entre motociclistas varia consideravelmente entre as regiões e tipos de municípios. A região Norte apresentou a maior proporção de motociclistas que nunca utilizam luvas (41,3%), enquanto no Sul essa proporção foi a menor (9,8%). Nas capitais, 20,0% dos motociclistas afirmaram que sempre utilizam luvas, a maior proporção entre os tipos de municípios, enquanto no interior 27,1% relataram nunca utilizar luvas. Em geral, o uso ocasional ("às vezes") é mais comum em todas as regiões e tipos de municípios, especialmente no Sudeste (33,7%) e Sul (31,6%).

Tabela 71 – Frequência de utilização das luvas por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	41,3%	40,5%	17,3%	9,8%	21,9%	24,4%	21,1%	27,1%
Raramente	23,8%	28,2%	24,2%	20,2%	31,6%	21,8%	27,2%	26,4%
Às vezes	19,3%	15,0%	33,7%	31,6%	30,7%	23,2%	29,5%	26,9%
Frequentemente	6,4%	5,0%	10,3%	18,8%	9,6%	10,6%	10,9%	8,6%
Sempre	9,2%	11,3%	14,6%	19,6%	6,1%	20,0%	11,3%	10,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 72 mostra que a utilização de jaquetas de proteção é variável entre os motociclistas, com uma proporção significativa de ambos os gêneros afirmando que as utilizam ocasionalmente (“às vezes”). No total, 28,5% dos homens e 31,8% das mulheres relataram esse uso ocasional. O uso constante (“sempre”) é mais comum entre as mulheres (16,2%) em comparação com os homens (14,0%), especialmente entre as mulheres mais velhas, onde 17,9% afirmaram usar jaquetas sempre. A proporção de motociclistas que nunca utilizam jaquetas é um pouco maior entre os homens (17,0%) do que entre as mulheres (14,3%). Esses dados indicam que, embora a jaqueta seja um item de segurança importante, seu uso não é tão frequente quanto o de outros equipamentos de proteção, como o capacete.

Tabela 72 – Frequência de utilização da jaqueta por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	19,5%	15,6%	17,0%	15,0%	13,7%	14,3%
Raramente	24,2%	19,1%	20,9%	22,0%	19,5%	20,7%
Às vezes	23,7%	31,1%	28,5%	31,0%	32,6%	31,8%
Frequentemente	21,4%	18,6%	19,6%	17,8%	16,3%	17,0%
Sempre	11,2%	15,6%	14,0%	14,3%	17,9%	16,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

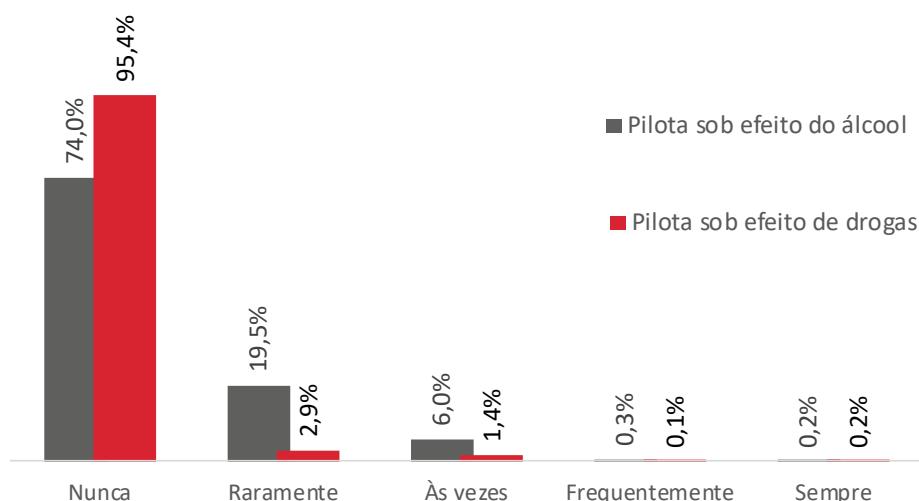
A Tabela 73 mostra que o uso de jaqueta entre motociclistas varia entre as regiões e tipos de municípios. A região Sul apresenta a maior proporção de motociclistas que utilizam jaqueta frequentemente (31,8%) e sempre (22,0%). No Nordeste e Norte, as maiores proporções de motociclistas relatam que nunca ou raramente utilizam jaqueta (29,1% e 30,3%, respectivamente). No interior, há uma distribuição mais equilibrada entre os motociclistas que utilizam jaqueta às vezes e raramente, enquanto nas capitais, o uso regular da jaqueta é um pouco mais frequente, com 20,1% dos motociclistas utilizando frequentemente.

Tabela 73 – Frequência de utilização da jaqueta por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	25,7%	29,1%	8,8%	7,2%	14,9%	16,6%	10,5%	18,4%
Raramente	30,3%	29,1%	16,8%	10,9%	21,1%	18,5%	24,0%	20,8%
Às vezes	26,6%	22,9%	34,9%	28,1%	32,4%	26,8%	32,4%	29,7%
Frequentemente	9,2%	11,4%	21,3%	31,8%	18,4%	20,1%	18,8%	18,4%
Sempre	8,3%	7,4%	18,1%	22,0%	13,2%	18,0%	14,3%	12,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A análise comparativa do Gráfico 44 revela que pilotar sob efeito de drogas é um comportamento de risco significativamente menos comum do que pilotar sob efeito de álcool. Enquanto 95,4% dos motociclistas nunca pilotam sob efeito de drogas, apenas 74,0% afirmam nunca pilotar sob efeito de álcool. A maior proporção de motociclistas que raramente (19,5%) e às vezes (6,0%) pilotam sob efeito de álcool, em comparação com aqueles que raramente (2,9%) e às vezes (1,4%) pilotam sob efeito de drogas, sugere que o uso de álcool enquanto pilota é um comportamento de risco mais prevalente. A frequência de comportamento “frequentemente” e “sempre” é baixa em ambas as categorias, mas os dados indicam uma preocupação contínua com a presença de comportamentos de risco associados ao consumo de substâncias entre os motociclistas.

Gráfico 44 – Frequência de comportamentos de risco relacionados ao uso de álcool e drogas entre motociclistas.



Pela Tabela 74 observa-se que a maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, relatou que nunca pilotam sob efeito do álcool. No total, 70,8% dos homens e 83,7% das mulheres afirmaram isso. A proporção de homens que relatam “às vezes” pilotar sob efeito do álcool é maior do que entre as mulheres, com 6,8% dos homens e 3,8% das mulheres admitindo essa prática. A frequência de pilotos que afirmam fazê-lo “frequentemente” ou “sempre” é muito baixa em ambos os gêneros. Esses dados indicam uma adesão razoável às normas de segurança relacionadas ao consumo de álcool e pilotagem, embora uma pequena proporção, principalmente entre os homens, ainda admita o uso de álcool antes de pilotar ocasionalmente.

Tabela 74 – Frequência com que pilotam sob efeito do álcool por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	74,4%	68,9%	70,8%	84,0%	83,4%	83,7%
Raramente	21,9%	21,9%	21,9%	11,1%	13,1%	12,2%
Às vezes	2,8%	8,9%	6,8%	4,5%	3,2%	3,8%
Frequentemente	0,5%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
Sempre	0,5%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 75 mostra que a maioria dos motociclistas em todas as regiões e tipos de município relataram que nunca pilotam sob efeito do álcool, com destaque para o Centro-Oeste (80,7%) e as capitais (81,2%). No interior, 68,9% dos motociclistas afirmaram nunca pilotar alcoolizados, o que representa a menor proporção. O comportamento de pilotar alcoolizado, mesmo que raramente, é mais comum no interior (23,5%) e no Sul (21,2%). A prática frequente ou constante de pilotar sob efeito do álcool é rara em todas as regiões e tipos de município, com as maiores proporções no Sul (1,3% frequentemente e 0,5% sempre).

Tabela 75 – Frequência com que pilotam sob efeito do álcool por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	71,6%	76,3%	71,8%	73,5%	80,7%	81,2%	76,6%	68,9%
Raramente	10,1%	18,5%	21,3%	21,2%	14,0%	15,0%	15,4%	23,5%
Às vezes	15,6%	4,8%	6,9%	3,4%	5,3%	3,2%	7,9%	6,9%
Frequentemente	-	0,4%	-	1,3%	-	0,1%	-	0,6%
Sempre	2,7%	-	-	0,5%	-	0,4%	-	0,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A grande maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, relataram que nunca pilotam sob efeito de drogas conforme apresentado pela Tabela 76. No total, 94,7% dos homens e 97,8% das mulheres afirmaram isso. A proporção de homens que admitiram pilotar sob efeito de drogas “raramente” ou “às vezes” é maior do que entre as mulheres, com 3,5% dos homens e 1,3% das mulheres afirmando isso. A prática de pilotar frequentemente ou sempre sob efeito de drogas é extremamente rara, com menos de 1% dos motociclistas relatando essa frequência. Esses dados indicam que a pilotagem sob efeito de drogas é uma prática muito incomum entre os motociclistas, especialmente entre as mulheres mais velhas.

Tabela 76 – Frequência com que pilotam sob efeito de drogas por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Nunca	92,6%	95,9%	94,7%	96,2%	99,4%	97,8%
Raramente	5,1%	2,6%	3,5%	2,4%	0,3%	1,3%
Às vezes	1,9%	1,5%	1,6%	0,7%	0,3%	0,5%
Frequentemente	-	-	-	0,7%	-	0,3%
Sempre	0,5%	-	0,2%	-	-	-
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

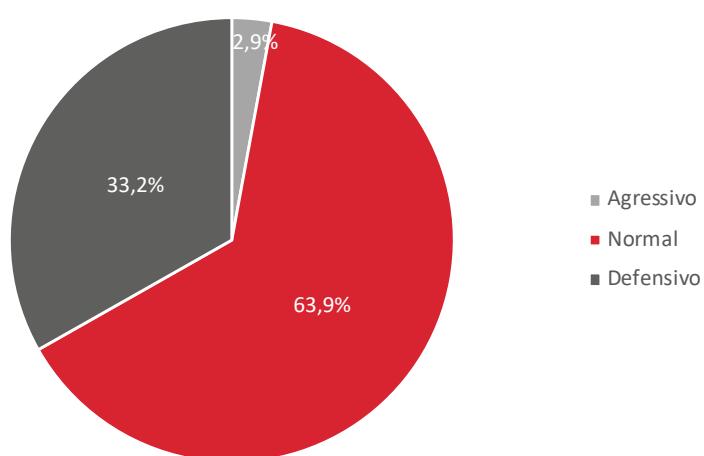
A Tabela 77 mostra que a grande maioria dos motociclistas em todas as regiões e tipos de município relatam que nunca pilotam sob efeito de drogas. No Centro-Oeste e Norte, mais de 97% dos motociclistas relataram nunca praticar tal comportamento. O uso raro de drogas enquanto pilotam é mais relatado no Sudeste (4,2%) e nas regiões metropolitanas (6,0%). A prática de pilotar sob efeito de drogas com maior frequência é muito rara, com destaque para o Sul, onde 0,5% dos motociclistas disseram que sempre pilotam sob efeito de drogas.

Tabela 77 – Frequência com que pilotam sob efeito de drogas por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Nunca	97,3%	96,8%	93,9%	95,5%	97,4%	95,6%	92,1%	96,7%
Raramente	-	2,6%	4,2%	1,9%	-	3,3%	6,0%	1,5%
Às vezes	2,7%	0,6%	1,8%	1,9%	-	0,6%	1,7%	1,7%
Frequentemente	-	-	0,1%	0,3%	-	0,1%	0,2%	-
Sempre	-	-	-	0,5%	2,6%	0,4%	-	0,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

De acordo com o Gráfico 45, 63,9% dos motociclistas consideram seu estilo de pilotagem normal, 33,2% defensivo, e 2,9% agressivo.

Gráfico 45 – Estilo de pilotagem dos motociclistas.



Pela Tabela 78 observa-se que a maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, adota um estilo de pilotagem normal. No total, 62,3% dos homens e 69,3% das mulheres relataram essa característica. O estilo defensivo é mais comum entre os homens (34,4%) do que entre as mulheres (29,2%), especialmente entre os homens mais velhos (36,2%). Já o estilo agressivo é raro entre os motociclistas, sendo mais prevalente entre os homens (3,3%) em comparação com as mulheres (1,5%). Em ambos os gêneros, os motociclistas mais velhos tendem a adotar um estilo de pilotagem mais defensivo. Esses dados sugerem que as mulheres tendem a adotar um estilo mais conservador de pilotagem, com menos inclinação para comportamentos agressivos em comparação aos homens.

Tabela 78 – Estilo de pilotagem dos motociclistas por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Agressivo	2,8%	3,6%	3,3%	1,0%	1,9%	1,5%
Normal	66,0%	60,2%	62,3%	75,6%	63,6%	69,3%
Defensivo	31,2%	36,2%	34,4%	23,3%	34,5%	29,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

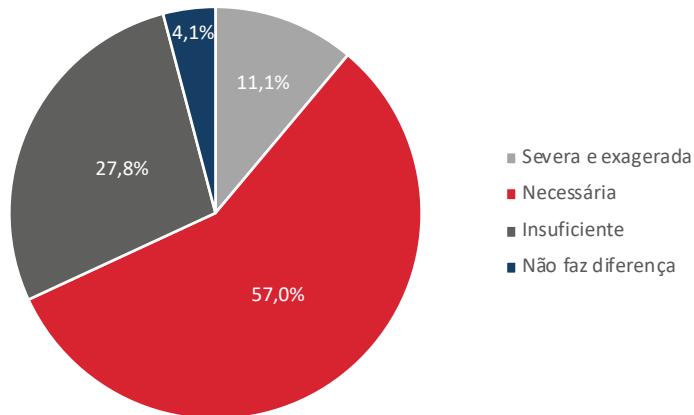
A Tabela 79 mostra que a maioria dos motociclistas em todas as regiões e tipos de município relatou que seu estilo de pilotagem é normal, com destaque para o Norte (67,9%) e o Sudeste (66,0%). O estilo defensivo foi mais comum no Centro-Oeste (48,2%) e nas capitais (35,4%), enquanto a proporção de motociclistas que relataram um estilo agressivo foi mais alta no Sul (4,0%) e no interior (3,2%). No Centro-Oeste, a ausência de motociclistas que relatam um estilo agressivo é notável, contrastando com as outras regiões.

Tabela 79 – Estilo de pilotagem dos motociclistas por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Agressivo	2,7%	3,1%	2,7%	4,0%	,0%	2,9%	2,3%	3,2%
Normal	67,9%	62,7%	66,0%	63,1%	51,8%	61,8%	61,7%	65,9%
Defensivo	29,3%	34,2%	31,2%	32,9%	48,2%	35,4%	36,0%	30,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

O Gráfico 46 mostra que 57% dos motociclistas consideram a fiscalização no trânsito necessária, 27,8% insuficiente, 11,1% severa e exagerada, e 4,1% acham que não faz diferença.

Gráfico 46 – Percepções dos motociclistas sobre a fiscalização no trânsito.



A maioria dos motociclistas, tanto homens quanto mulheres, acredita que a fiscalização no trânsito é necessária conforme apresentado na Tabela 80. No total, 56,0% dos homens e 60,5% das mulheres compartilham essa opinião. Uma proporção significativa de motociclistas, especialmente entre os homens mais jovens (32,1%) e as mulheres mais jovens (29,6%), considera a fiscalização insuficiente. A percepção de que a fiscalização é severa e exagerada é mais comum entre os homens (13,0%) do que entre as mulheres (5,0%). Esses dados indicam que, embora haja um reconhecimento generalizado da importância da fiscalização no trânsito, ainda existem preocupações quanto à sua eficácia, com uma percepção mais crítica entre os homens de que a fiscalização pode ser excessiva.

Tabela 80 – Percepções dos motociclistas sobre a fiscalização no trânsito por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Severa e exagerada	11,6%	13,8%	13,0%	2,8%	7,0%	5,0%
Necessária	50,7%	58,9%	56,0%	61,3%	59,7%	60,5%
Insuficiente	32,1%	24,2%	27,0%	29,6%	30,4%	30,0%
Não faz diferença	5,6%	3,1%	4,0%	6,3%	2,9%	4,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 81 mostra que a maioria dos motociclistas em todas as regiões e tipos de municípios considera a fiscalização necessária, com a maior proporção no Nordeste (63,7%). A percepção de que a fiscalização é insuficiente é mais prevalente no Sul (36,1%) e no Centro-Oeste (34,2%), enquanto a visão de que a fiscalização é severa e exagerada é mais comum no Norte (14,7%) e nas regiões metropolitanas (12,9%). A percepção de que a fiscalização não faz diferença é relativamente baixa em todas as regiões e tipos de municípios, variando de 2,4% no Sul a 8,3% no Norte.

Tabela 81 – Percepções dos motociclistas sobre a fiscalização no trânsito por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Severa e exagerada	14,7%	11,1%	12,5%	7,7%	5,3%	10,7%	12,9%	10,5%
Necessária	52,3%	63,7%	53,9%	53,8%	52,7%	56,3%	58,0%	57,1%
Insuficiente	24,7%	21,9%	29,1%	36,1%	34,2%	28,2%	25,3%	28,6%
Não faz diferença	8,3%	3,2%	4,5%	2,4%	7,9%	4,7%	3,8%	3,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



1.4.5 Sugestões e Recomendações

O Gráfico 47 mostra que a maioria dos motociclistas entrevistados considera os cursos de direção defensiva (68,8%) como a medida mais eficaz para melhorar a segurança no trânsito. Sessões de simulação de situações de risco (58,3%) e campanhas educativas sobre segurança no trânsito (58,1%) também são altamente valorizadas. O treinamento prático em autoescolas (57,9%) segue de perto, indicando uma forte preferência por medidas educacionais e de treinamento. Programas de reciclagem para motociclistas experientes (34,1%) e workshops sobre manutenção de motocicletas (18,3%) são menos preferidos, mas ainda significativos. Medidas como aumento da fiscalização (1,1%) e leis mais rígidas (0,8%) têm uma aceitação mínima, mostrando que os motociclistas entrevistados priorizam a educação e o treinamento sobre ações punitivas ou de controle.

Gráfico 47 – Sugestões de treinamentos para reduzir os sinistros entre motociclistas.



A Tabela 82 mostra que de maneira geral, cursos de direção defensiva foram a sugestão mais comum entre os homens e os mais velhos, enquanto as mulheres e os mais jovens destacaram mais as sessões de simulação de risco e o treinamento prático em autoescolas. Campanhas educativas e programas de reciclagem foram vistos como importantes, especialmente pelas mulheres e motociclistas mais experientes. Workshops sobre manutenção de motocicletas foram mencionados por uma parcela menor dos respondentes, tanto homens quanto mulheres.

Tabela 82 – Sugestões de treinamentos para reduzir os sinistros entre motociclistas por gênero e faixa etária.

	Masculino			Feminino		
	<35 anos	35 anos e mais	Total	<35 anos	35 anos e mais	Total
Cursos de direção defensiva	68,8%	73,2%	71,7%	53,3%	66,5%	60,2%
Sessões de simulação de situações de risco	57,7%	55,1%	56,0%	68,6%	60,7%	64,5%
Campanhas educativas sobre segurança no trânsito	57,7%	58,4%	58,2%	57,5%	54,0%	55,7%
Treinamento prático em autoescolas	57,7%	55,1%	56,0%	68,3%	56,2%	62,0%
Programas de reciclagem para motociclistas experientes	32,6%	33,4%	33,1%	30,3%	44,4%	37,7%
Workshops sobre manutenção de motocicletas	19,5%	18,4%	18,8%	17,1%	16,9%	17,0%
Outros	6,0%	6,4%	6,3%	4,9%	1,3%	3,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 83 mostra que os cursos de direção defensiva são amplamente recomendados em todas as regiões e tipos de municípios, especialmente no Norte (72,5%) e nas regiões do interior (71,1%). Sessões de simulação de situações de risco também foram valorizadas, com destaque para o Centro-Oeste (65,8%) e as regiões metropolitanas (62,2%). As campanhas educativas sobre segurança no trânsito foram mais recomendadas no Norte (67,9%) e nas capitais (58,7%). O treinamento prático nas autoescolas foi bastante valorizado, especialmente nas regiões metropolitanas (59,0%) e no interior (59,8%). Programas de reciclagem para motociclistas experientes tiveram maior aceitação no Centro-Oeste (50,9%) e nas capitais (41,8%), enquanto workshops sobre manutenção de motocicletas foram mais sugeridos no Sudeste (21,7%).

Tabela 83 – Sugestões de treinamentos para reduzir os sinistros entre motociclistas por região geográfica e natureza do município.

	Região Geográfica					Natureza do Município		
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Capital	Região Metropolitana	Interior
Cursos de direção defensiva	72,5%	71,5%	66,7%	71,6%	56,1%	68,5%	63,4%	71,1%
Sessões de simulação de situações de risco	57,8%	57,8%	57,3%	60,0%	65,8%	55,6%	62,2%	58,3%
Campanhas educativas sobre segurança no trânsito	67,9%	54,4%	59,8%	56,8%	51,8%	58,7%	56,9%	57,1%
Treinamento prático em autoescolas	58,8%	60,7%	55,0%	56,5%	60,5%	52,6%	59,0%	59,8%
Programas de reciclagem para motociclistas experientes	23,9%	35,6%	31,9%	35,0%	50,9%	41,8%	33,7%	30,0%
Workshops sobre manutenção de motocicletas	10,1%	17,5%	21,7%	14,1%	14,9%	18,5%	19,2%	17,8%
Outros	9,2%	2,6%	7,6%	6,1%	,0%	4,3%	5,6%	6,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A Tabela 84 mostra que ao serem questionados sobre sugestões para melhorar a formação e segurança dos motociclistas, os entrevistados enfatizaram fortemente a importância de educação e treinamento, sugerindo medidas como cursos de segurança, treinamento prático, e campanhas educativas. Melhorias na infraestrutura, especialmente em termos de faixas exclusivas e condições das estradas, também foram destacadas. No campo da fiscalização e políticas, houve um chamado por uma fiscalização mais eficiente e aplicação rigorosa das leis. Outras sugestões incluíram a acessibilidade das taxas de licenciamento e a manutenção regular dos veículos. Essas recomendações refletem uma abordagem multi-facetada para melhorar a segurança e a formação dos motociclistas no trânsito.

Tabela 84 – Sugestões para melhorar a formação e a segurança dos motociclistas.

Sugestões para melhorar a formação e segurança	Freq.
Cursos de educação sobre segurança e segurança viária a serem realizados regularmente	19,4%
Treinamento mais abrangente e intensivo nas autoescolas	16,3%
Realizar aulas práticas em ruas/estradas	14,5%
Fiscalização mais eficiente para todos os motoristas	7,4%
Programas / vídeos de conscientização - informações reais	7,4%
Ter faixas exclusivas para motocicletas	7,1%
Melhores cursos de direção defensiva	5,2%
Melhor conhecimento, aplicação e respeito às leis de trânsito.	4,8%
Os cursos devem ter módulos de simulação de risco	4,2%
As estradas devem estar em melhores condições	3,8%
As taxas de licenciamento e os cursos devem ser mais acessíveis	3,0%
Inspecionar a condição/manutenção de veículos/motocicletas	2,6%
Melhorar as marcações nas estradas	2,0%
Melhor aplicação dos limites de velocidade	2,0%
Instrutores e agentes de fiscalização mais bem treinados	1,6%
Maior rigor no uso de equipamentos de segurança/câmeras.	1,4%
Implementar programas de reciclagem	1,0%
A educação sobre as leis de trânsito deve começar na escola.	0,9%
Mais fiscalização quando há animais nas estradas	0,9%
Mais honestidade durante as inspeções	0,7%
Aplicação mais rigorosa dos requisitos de idade para obter uma carteira de motorista.	0,7%
Fiscalização menos abusiva para motociclistas	0,4%
Não há mais barreiras para a obtenção de uma carteira de motorista.	0,0%
Foi uma pesquisa muito interessante	0,0%
Outros	3,2%
Nenhum	0,3%
Não sei/ não me lembro	0,6%

Cursos de educação sobre segurança e segurança viária a serem realizados regularmente foram a sugestão mais popular, apontada por 19,4% dos entrevistados. Seguem o treinamento mais abrangente e intensivo nas autoescolas (16,3%) e a realização de aulas práticas em ruas e estradas (14,5%), destacando a importância do aprendizado prático. A fiscalização mais eficiente para todos os motoristas e programas ou vídeos de conscientização, cada um com 7,4%, foram igualmente valorizados. Outras sugestões incluem a criação de faixas exclusivas para motocicletas (7,1%) e a oferta de melhores cursos de direção defensiva (5,2%).

1.5 Conclusão e Recomendações

A pesquisa conduzida com motociclistas de motos de até 300 cilindradas em todo o Brasil oferece uma visão detalhada sobre diversos aspectos que envolvem esses condutores, desde a obtenção da habilitação até os comportamentos de risco e sugestões para melhorar a segurança no trânsito. Este estudo abrangente revela importantes insights sobre o perfil dos motociclistas, destacando a necessidade de intervenções educacionais e de infraestrutura para promover um trânsito mais seguro.

A maioria dos motociclistas possui a Carteira Nacional de Habilitação Categoria A (CNH-A), embora uma parcela significativa ainda pilote sem a devida habilitação. Essa situação é mais comum entre mulheres, jovens, indivíduos de menor renda e residentes nas regiões Norte e Nordeste. Além disso, muitos motociclistas aprendem a pilotar sem passar por uma autoescola, o que aponta para uma lacuna significativa na formação formal.

A pesquisa identificou diversos obstáculos enfrentados para a obtenção da CNH-A, como os altos custos, a burocracia e a dificuldade dos exames. Esses desafios são mais acentuados entre certos perfis, como jovens e motociclistas de menor renda. Por outro lado, fatores que facilitam a obtenção da habilitação incluem apoio familiar, disponibilidade de autoescolas e custos acessíveis.

Em relação à segurança no trânsito, mais da metade dos motociclistas já se envolveu em sinistros, sendo que muitos relataram ferimentos e períodos de afastamento do trabalho. Mulheres e motociclistas que pilotam esporadicamente ou para lazer têm menor incidência de sinistros, destacando a importância do uso frequente e das condições de pilotagem na segurança.

O uso da motocicleta para trabalho é significativo entre os entrevistados, refletindo a importância desse veículo como ferramenta profissional. A percepção sobre a formação nas autoescolas é majoritariamente positiva, com muitos motociclistas afirmando que essa formação melhorou significativamente suas habilidades de pilotagem.

Comportamentos de risco, como desobediência às leis de trânsito, são comuns, embora o uso do capacete seja amplamente praticado. O uso de álcool e drogas enquanto pilotam é menos frequente, indicando boas práticas de segurança entre a maioria dos motociclistas.

As sugestões dos motociclistas para melhorar a formação e a segurança no trânsito enfatizam a importância de cursos de direção defensiva, simulações de risco e campanhas educativas. A melhoria das condições de infraestrutura, como a criação de faixas exclusivas para motocicletas e a manutenção das estradas, também foi destacada.

Em resumo, a pesquisa aponta para a necessidade de um enfoque multifacetado para melhorar a segurança no trânsito entre motociclistas de motos de até 300 cilindradas no Brasil. Isso inclui a ampliação da formação formal, a redução de obstáculos para a obtenção da CNH-A, a promoção de comportamentos seguros e a melhoria da infraestrutura viária. Essas medidas, combinadas, podem contribuir significativamente para a redução de sinistros e a promoção de uma cultura de segurança no trânsito.

Gênero e Faixa Etária

O estudo sobre o comportamento e percepções dos motociclistas brasileiros revelou diferenças significativas quando analisados os dados sob a perspectiva de gênero e idade. As mulheres, em geral, demonstraram um comportamento mais cauteloso em relação ao trânsito, enquanto os homens, especialmente os mais jovens, tendem a assumir mais riscos e a apresentar comportamentos mais agressivos ao pilotar.

Gênero

Homens:

Os motociclistas do gênero masculino demonstraram uma maior tendência a comportamentos de risco, como o uso da motocicleta para trabalho, o que pode aumentar a exposição a acidentes. Homens também relataram maior envolvimento em colisões e quedas no trânsito. Além disso, os homens foram mais multados por excesso de velocidade e ultrapassar sinal vermelho, o que sugere comportamentos mais agressivos no trânsito. Em termos de sugestões para reduzir os sinistros, eles priorizaram cursos de direção defensiva e campanhas educativas sobre segurança no trânsito.

Mulheres:

As mulheres, por outro lado, apresentaram uma menor incidência de envolvimento em acidentes e quedas, tendendo a relatar menos comportamentos arriscados. As motociclistas do gênero feminino destacaram as sessões de simulação de situações de risco e o treinamento prático em autoescolas como as principais sugestões para aumentar a segurança no trânsito. Também foi observada uma menor proporção de multas e infrações entre as mulheres em comparação aos homens, sugerindo comportamentos mais cautelosos.

Faixa Etária

Menos de 35 anos:

Os motociclistas do gênero masculino demonstraram uma maior tendência a comportamentos de risco, como o uso da motocicleta para trabalho, o que pode aumentar a exposição a acidentes. Homens também relataram maior envolvimento em colisões e quedas no trânsito. Além disso, os homens foram mais multados por excesso de velocidade e ultrapassar sinal vermelho, o que sugere comportamentos mais agressivos no trânsito. Em termos de sugestões para reduzir os sinistros, eles priorizaram cursos de direção defensiva e campanhas educativas sobre segurança no trânsito.

35 anos e mais:

As mulheres, por outro lado, apresentaram uma menor incidência de envolvimento em acidentes e quedas, tendendo a relatar menos comportamentos arriscados. As motociclistas do gênero feminino destacaram as sessões de simulação de situações de risco e o treinamento prático em autoescolas como as principais sugestões para aumentar a segurança no trânsito. Também foi observada uma menor proporção de multas e infrações entre as mulheres em comparação aos homens, sugerindo comportamentos mais cautelosos.

As conclusões apontam para uma diferença clara de comportamento entre os gêneros e faixas etárias, com as mulheres e os motociclistas mais velhos adotando comportamentos mais cautelosos e defensivos, enquanto os homens, principalmente os mais jovens, tendem a correr mais riscos e se envolver mais em situações de perigo no trânsito. Essas informações são cruciais para o desenvolvimento de políticas públicas e campanhas educativas voltadas para a segurança dos motociclistas, com foco em diferentes grupos de acordo com o gênero e idade, a fim de reduzir os riscos e acidentes no trânsito.

Região Geográfica e Natureza do Município

O estudo também revelou importantes diferenças nos comportamentos, percepções e hábitos dos motociclistas ao longo das diferentes regiões geográficas do Brasil e também entre os tipos de municípios (capitais, regiões metropolitanas e interior). Essas distinções são cruciais para compreender as necessidades específicas de cada região e melhorar a segurança no trânsito para motociclistas.

Regiões Geográficas

Norte:

Os motociclistas da região Norte enfrentam sérias dificuldades relacionadas à qualidade das vias, com 90,2% mencionando buracos na pista como o principal problema. Cursos de direção defensiva são amplamente recomendados (72,5%) como medida de melhoria na fiscalização e segurança no trânsito. Além disso, a simulação de situações de risco é uma medida bem aceita, sugerida por 57,8% dos entrevistados. Embora programas de reciclagem tenham menor adesão (23,9%), há um reconhecimento geral da importância de campanhas educativas e treinamento prático.

Nordeste:

No Nordeste, os motociclistas são significativamente afetados por buracos na pista (93,1%) e irregularidades na pavimentação (80,5%). Cursos de direção defensiva (71,5%) e sessões de simulação de situações de risco (57,8%) são as principais medidas sugeridas. A região apresenta um índice elevado de suporte para programas de reciclagem (35,6%), em comparação com outras áreas do país. As campanhas educativas são menos mencionadas no Nordeste (54,4%) em relação a outras regiões.

Sudeste:

A região Sudeste é fortemente impactada por problemas de pista lisa/derrapante (57,5%) e sujeira nas estradas (46,0%). Os motociclistas locais destacam a necessidade de cursos de direção defensiva (66,7%) e sessões de simulação de risco (57,3%) como medidas cruciais para a melhoria da segurança no trânsito. O treinamento prático em autoescolas (55,0%) e campanhas educativas (59,8%) também são amplamente reconhecidos como importantes. Esta região apresenta a maior recomendação para workshops de manutenção de motocicletas (21,7%).

Sul:

Os motociclistas do Sul são os que mais mencionam queda de moto (41,6%) e colisões com outros veículos (34,7%) entre os motivos de acidentes. A recomendação para cursos de direção defensiva é alta (71,6%), e as sessões de simulação de risco (60,0%) também são bem aceitas. A região tem uma adesão moderada ao treinamento prático em autoescolas (56,5%) e campanhas educativas (56,8%).

Centro-Oeste:

No Centro-Oeste, buracos na pista (85,7%) e irregularidades na pavimentação (83,3%) afetam negativamente os motociclistas. Essa região destaca-se pelo elevado suporte a programas de reciclagem (50,9%), sendo a maior entre todas as regiões. Cursos de direção defensiva são menos priorizados (56,1%), mas as sessões de simulação de risco têm um apoio significativo (65,8%).

Natureza dos Municípios

Capitais:

Nas capitais, as principais dificuldades para os motociclistas são buracos na pista (91,3%) e irregularidades (82,8%). As soluções mais recomendadas incluem cursos de direção defensiva (68,5%) e campanhas educativas (58,7%). O treinamento prático em autoescolas também é uma prioridade (52,6%). As capitais registram o maior apoio para programas de reciclagem (41,8%) entre todos os tipos de municípios.

Regiões Metropolitanas (RM):

Nas regiões metropolitanas, buracos na pista (92,3%) e irregularidades (83,1%) são as principais queixas dos motociclistas. Cursos de direção defensiva (63,4%) e sessões de simulação de situações de risco (62,2%) são amplamente sugeridos como medidas de segurança. Além disso, há um forte apoio ao treinamento prático em autoescolas (59,0%) e campanhas educativas (56,9%).

Interior:

No interior, 90,8% dos motociclistas enfrentam problemas com buracos na pista, enquanto 78,8% mencionam irregularidades. Cursos de direção defensiva (71,1%) e treinamento prático em autoescolas (59,8%) são as recomendações mais frequentes para melhorar a segurança. As campanhas educativas também são valorizadas (57,1%), enquanto as sessões de simulação de risco são aceitas por 58,3% dos motociclistas.

Essas conclusões destacam a necessidade de políticas e campanhas de segurança no trânsito que sejam regionalmente adaptadas, levando em conta as percepções e comportamentos específicos de cada área. A adoção de estilos de pilotagem mais defensivos e o uso regular de equipamentos de proteção devem ser incentivados especialmente nas regiões onde esses comportamentos ainda são menos comuns.

Resultados por Objetivo Específico

A seguir, os resultados detalhados ponto a ponto frente aos objetivos específicos deste trabalho.

a) Estimar a proporção de motociclistas sem CNH-A:

De acordo com o Gráfico 11, 88,2% dos motociclistas entrevistados possuem a CNH-A, enquanto 11,8% não possuem a habilitação. A probabilidade de não ter CNH-A é maior entre mulheres, jovens até 24 anos, indivíduos de menor renda e classe econômica das regiões Norte e Nordeste, e motociclistas que utilizam suas motocicletas com menor frequência (Gráfico 12).

b) Estimar a proporção de motociclistas que aprendem a pilotar sem passar por autoescola:

Conforme o Gráfico 27, 31,6% dos motociclistas aprenderam a pilotar por conta própria, enquanto 38,7% aprenderam com ajuda de amigos ou familiares, e 29,8% aprenderam em uma autoescola. Isso indica que uma proporção significativa dos motociclistas não passa por instrução formal em autoescolas.

c) Estimar a proporção de motociclistas que começaram a pilotar antes da idade legal (18 anos):

O Gráfico 21 mostra que 21,6% dos motociclistas começaram a pilotar motos antes dos 18 anos. Esse dado é crucial para entender os desafios de formação e as necessidades de regulamentação precoce entre jovens motociclistas.

d) Compreender os principais obstáculos enfrentados pelos motociclistas para obter a CNH-A:

Segundo o Gráfico 25, os principais obstáculos para obter a CNH-A incluem custos elevados (72,4%), exames difíceis (40,2%), burocracia (32,9%), falta de tempo (26,0%), falta de autoescolas disponíveis (9,8%), e falta de informação (11,9%). A análise indica que mulheres, jovens até 24 anos, motociclistas de menor renda, e residentes na região Norte enfrentam maiores dificuldades (Gráfico 24).

e) Avaliar os fatores que ajudam os motociclistas a obter a CNH-A:

O Gráfico 26 revela que os fatores que mais ajudam na obtenção da CNH-A são custos acessíveis (45,8%), disponibilidade de autoescolas (43,8%), apoio familiar e de amigos (40,4%), e informações claras sobre o processo (30,9%). Esses fatores são essenciais para facilitar o processo de habilitação dos motociclistas.

f) Analisar a frequência e a gravidade dos sinistros envolvendo motociclistas, incluindo o impacto na saúde e na vida profissional:

O Gráfico 30 indica que 53,2% dos motociclistas já se envolveram em sinistros de trânsito. O Gráfico 34 revela que 51,1% dos motociclistas já se feriram em sinistros, com 56,5% ficando afastados do trabalho por até 7 dias. Isso reflete a alta incidência e gravidade dos sinistros, impactando significativamente a saúde e a vida profissional dos motociclistas.

g) Comparar sinistralidades segundo sexo, idade, tempo de pilotagem diária, forma de aprendizagem:

Mulheres, motociclistas que pilotam raramente, e aqueles que pilotam principalmente para lazer têm menor chance de se envolver em sinistros (Gráfico 31). Homens são mais propensos a sofrer acidentes (59,8%) em comparação às mulheres (33,5%). A frequência de acidentes é maior entre os motociclistas que pilotam diariamente, com 57,8% dos entrevistados relatando sinistros. Aqueles que aprenderam a pilotar por conta própria também têm maior incidência de acidentes (56,2%), enquanto os que passaram por autoescola relatam menos envolvimentos em sinistros (50,3%).

h) Conhecer a proporção de motociclistas que usam a motocicleta como veículo de trabalho:

Conforme o Gráfico 17 sobre o uso da motocicleta para trabalho, 34,6% dos motociclistas utilizam suas motocicletas para fins de trabalho, enquanto 65,4% não utilizam para esse propósito. Essa prática é mais comum entre os homens (36,6%) do que entre as mulheres (29,2%). A região Norte apresentou a maior proporção de motociclistas que usam suas motos para o trabalho (49,5%), enquanto o Sul registrou o menor percentual (26,0%). Esse dado destaca a importância das motocicletas como ferramenta de trabalho para uma parte significativa dos motociclistas.

i) Avaliar a percepção dos motociclistas sobre a eficácia da formação recebida nas autoescolas:

O Gráfico 28 mostra que 74,0% dos motociclistas acreditam que o aprendizado na autoescola melhorou muito sua pilotagem, enquanto 22,4% disseram que melhorou pouco, e apenas 3,6% afirmaram que não houve melhoria. Isso sugere que a formação nas autoescolas é vista como benéfica pela maioria dos motociclistas.

j) Identificar comportamentos de risco comuns entre os motociclistas, como desobediência às leis de trânsito, uso de capacete, e pilotagem sob influência de álcool ou drogas:

O Gráfico 42 revela que 31,4% dos motociclistas nunca desobedecem às leis de trânsito, enquanto 51,0% raramente desobedecem. Entre os homens, 52,7% admitem raramente desobedecer, enquanto 41,2% das mulheres afirmaram nunca desobedecer às leis de trânsito. Quanto ao uso de capacete, o Gráfico 43 mostra que 88,9% dos motociclistas sempre utilizam capacete. O Gráfico 44 indica que 74,0% nunca pilotam sob efeito de álcool e 95,4% nunca pilotam sob efeito de drogas. Esses dados identificam os comportamentos de risco mais comuns e a aderência ao uso de equipamentos de proteção.

k) Coletar sugestões dos próprios motociclistas sobre como melhorar a formação e a segurança no trânsito:

Na Tabela 84 os motociclistas sugeriram várias medidas para melhorar a formação e a segurança, incluindo cursos de direção defensiva (68,8%), sessões de simulação de situações de risco (58,3%), campanhas educativas sobre segurança no trânsito (58,1%), e treinamento prático em autoescolas (57,9%). Outras sugestões incluíram programas de reciclagem, melhorias na infraestrutura viária, e fiscalização mais eficiente. Estas sugestões refletem uma preferência por medidas educativas e de treinamento sobre ações punitivas ou de controle.



Pesquisa Qualitativa Sobre Hábitos e Comportamentos dos Motociclistas no Brasil Grupos de Discussão

1.1 Introdução

O Brasil testemunhou um crescimento notável na frota de motocicletas, passando de cerca de 4 milhões em 2000 para mais de 30 milhões em 2021. Esse aumento significativo tem sido impulsionado tanto pela conveniência das motocicletas como meio de transporte quanto pela sua utilização como ferramenta de trabalho. No entanto, esse crescimento também trouxe um aumento preocupante no número de sinistros fatais envolvendo motociclistas. Enquanto a taxa de mortalidade por 10.000 motocicletas caiu de 6,18 em 2000 para 4,13 em 2021, os motociclistas brasileiros ainda enfrentam um risco de mortalidade significativamente maior em comparação com seus homólogos em países como a Espanha.

A relevância de estudos e pesquisas sobre segurança e educação de trânsito no Brasil é evidente diante dos altos índices de sinistros, mortes e lesões nas vias públicas do país. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o Brasil ocupa o quinto lugar entre os países com mais mortes no trânsito, contabilizando aproximadamente 40 mil óbitos por ano. Além do custo humano, os sinistros de trânsito geram um impacto econômico negativo estimado em 3% do PIB nacional, conforme o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Neste contexto, um estudo com motociclistas de motos de até 300 cilindradas no Brasil foi encomendado pela Fundación MAPFRE ao Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito (IST). Compreender o papel da motocicleta no cotidiano dos brasileiros, especialmente daqueles que dependem desse veículo para o trabalho, é essencial para abordar as particularidades econômicas e sociais envolvidas na utilização de motocicletas, além dos aspectos puramente relacionados à segurança no trânsito.

Entre os objetivos deste estudo está a melhor compreensão do perfil, dos hábitos, das dificuldades e das percepções, além dos fatores que contribuem para a alta sinistralidade entre os motociclistas brasileiros. Também é objetivo deste trabalho fornecer subsídios para o desenvolvimento de políticas públicas e campanhas educativas mais eficazes.

Para atender a estes objetivos, foram realizadas 4 fases com abordagens distintas e complementares:

- 1** Pesquisa quantitativa com coleta de dados por meio de painel online;
- 2** Pesquisa qualitativa com coleta dos dados por meio de grupos de discussão online;
- 3** Pesquisa qualitativa com coleta de dados por meio de entrevistas em profundidade;
- 4** Análise de dados secundários por meio do levantamento de informações em fontes oficiais.

Este relatório está estruturado para apresentar, em detalhes, os resultados da segunda fase, quando da abordagem qualitativa por meio de grupos de discussão online.



1.2 Metodologia

1.2.1 Objetivo Geral

O objetivo geral da etapa qualitativa por meio dos grupos de discussão foi o aprofundamento das questões que afetam o dia a dia dos motociclistas brasileiros que utilizam motos de até 300 cilindradas para compreender comportamentos, hábitos e atitudes que fazem parte da rotina dos motociclistas brasileiros de motos com até 300 cilindradas e compõem um quadro mental típico e identitário.

1.2.2 Objetivos Específicos

1. Explorar a Motivação para o Uso da Motocicleta como Principal Meio de Transporte:

Compreender as razões pelas quais os motociclistas optam por utilizar motos de até 300 cilindradas em suas rotinas diárias, seja para trabalho, lazer ou deslocamento pessoal.

2. Investigar a Percepção dos Riscos e a Experiência de Acidentes:

Analizar como os motociclistas percebem os riscos associados à pilotagem de motocicletas de até 300 cilindradas e como suas experiências com acidentes influenciam suas atitudes e comportamentos no trânsito.

3. Identificar Barreiras e Desafios para a Regularização e Segurança no Trânsito:

Examinar as barreiras econômicas, burocráticas e culturais que dificultam a obtenção de habilitação e o cumprimento das normas de trânsito, especialmente entre motociclistas de regiões específicas, como o Norte e o Nordeste do Brasil.

4. Compreender as Estratégias de Pilotagem Defensiva e Adoção de Práticas Seguras:

Investigar as estratégias adotadas pelos motociclistas para minimizar os riscos no trânsito, incluindo o uso de equipamentos de segurança e a prática de pilotagem defensiva.

5. Analisar as Dinâmicas de Gênero e o Preconceito Enfrentado por Mulheres Motociclistas:

Explorar as experiências das mulheres motociclistas no trânsito, incluindo os desafios específicos de gênero, preconceitos e a maneira como elas lidam com essas situações para afirmar sua presença e autonomia.

6. Avaliar a Influência das Condições de Infraestrutura e Policiamento nas Regiões Rurais e Urbanas:

Estudar como as condições das vias e a presença (ou ausência) de fiscalização afetam o comportamento dos motociclistas e a segurança no trânsito, tanto em áreas urbanas quanto rurais.

7. Examinar a Cultura e o Comportamento Coletivo entre Motociclistas:

Investigar a cultura de apoio mútuo, a formação de grupos e a socialização entre motociclistas, bem como a maneira como esses elementos influenciam o comportamento e as atitudes dos pilotos no trânsito.

8. Entender a Relação entre a Motocicleta e a Identidade dos Motociclistas:

Compreender como a posse e o uso da motocicleta contribuem para a formação da identidade dos motociclistas, influenciando sua autoimagem, estilo de vida e interação social.

1.2.3 PÚBLICO-ALVO E ABRANGÊNCIA

Foram realizados 5 grupos de discussão segmentados com base em especificidades detectadas na etapa 1 da pesquisa quantitativa.

- G1** Mulheres motociclistas de diferentes regiões do Brasil.
- G2** Motociclistas homens que utilizam a motocicleta para trabalho.
- G3** Motociclistas homens que já sofreram acidentes.
- G4** Motociclistas do interior do Brasil.
- G5** Motociclistas do Norte e Nordeste que não possuem habilitação.



1.3 Motocicleta: Contexto Geral, Percepções e Significados

Os motociclistas compõem uma tribo com códigos e comportamentos próprios, compartilhando o asfalto com outros motoristas e outras tribos. Independente de sexo, idade e localização geográfica, todos percebem particularidades que os destacam frente aos demais segmentos veiculares, desde a compra até a forma de pilotar e se relacionar com seu veículo.

De forma geral, o desejo e a compra da moto envolvem elementos racionais de custo x benefício, mas também elementos subjetivos como o sentimento de liberdade e autonomia. O baixo custo de aquisição, manutenção e rendimento de combustível tornam a moto um veículo acessível a uma boa parte da população que, de outra maneira, estaria presa no transporte público com todas as agruras que isso significa na maioria das cidades brasileiras, especialmente no interior do País.

Uma alternativa de baixo custo para ir e vir que implica liberdade de locomoção, autonomia, praticidade, protagonismo. Além disso, as motos são versáteis e é possível usá-la como veículo de locomoção pessoal e instrumento de trabalho e ganho financeiro. Comprar uma moto é um investimento altamente rentável e boa parte dos que a usam como veículo de locomoção em algum momento já fizeram entregas como forma de aumentar seus rendimentos, incluindo as mulheres.

Esse uso híbrido, locomoção / instrumento de trabalho, combinado ao baixo custo de aquisição e manutenção, fazem da moto um veículo único, adaptável às necessidades econômicas de uma classe social cuja instabilidade financeira parece ser mais a norma que a exceção.

Ser “apaixonado/a” por moto não é a principal razão de compra, que pareceria ser um sentimento dos proprietários de motos de maior luxo e cilindrada usados como entretenimento / hobby. Se bem alguns se consideram apaixonados por suas motos, a compra está ligada à praticidade e não ao fetiche de um veículo em si.

"A compra foi por custo e benefício mesmo. Porque comprar um carro é caríssimo e a moto é muito mais barata. E você sempre consegue fazer umas entregas no fim de semana, então ela acaba rendendo muito. Pode ver aqui mesmo, quem nunca fez uma entrega no fim de semana pra ganhar uns trocos?"

(Homens NO/NE – sem carteira)

"A moto traz muita liberdade pra gente, pega a moto e vai, não tem que ficar presa no trânsito, no ônibus, então é aquela sensação de que você pode ir onde quiser, na hora que quiser."

(Mulheres)

"É o melhor veículo que a gente pode ter, é uma questão de custo benefício. É claro que a gente gosta dela, da nossa magrela. Mas não é assim, paixão. Acho que paixão é coisa daqueles que tem uma Harley né? Aquelas motos que são uma máquina, que eles fazem um pelotão e vão de viagem. A nossa é mais humilde."

(Acidentados)

1.3.1 Riscos

Custo-benefício, praticidade, versatilidade e liberdade vêm acompanhadas da percepção de risco. Para todos os segmentos pesquisados, não existe como desvincular moto de perigo. Todos sabem que os acidentes de moto são exponenciais na razão do aumento da frota. Têm consciência de que o corpo está exposto e não serve como escudo em caso de acidentes, ao contrário. Boa parte conhece gente que se acidentou gravemente de moto, principalmente nas grandes capitais onde o trânsito estressante é o pão nosso de cada dia. Mas, o risco de acidentes não é o único perigo ao qual estão expostos: assaltos, violência, roubos ou sequestros também estão incluídos na lista. E ainda, a exposição ao clima, ao sol, às intempéries. Essa percepção de risco do corpo que está desprotegido e, por isso, vulnerável, é o que costura a linha da solidariedade e espírito de corpo entre os motociclistas. Em outras palavras, o que os torna uma verdadeira tribo com códigos próprios.

"Existe muita solidariedade entre a gente, se acontece alguma coisa, se você para a sua moto por qualquer coisinha, ou se dá uma derrapada ou cai, em dois segundos já junta uns tantos para te ajudar. Isso não acontece com motorista de carro por exemplo. A gente se ajuda, aquela coisa de mano mesmo."

(Moto entrega)

"Acho que existe muito código entre os motoqueiros, é um espírito de corpo mesmo, como se a gente fosse da mesma tribo. E é, porque está todo mundo ali correndo risco e sempre vai precisar de uma mão em algum momento."

(Acidentados)

"A gente está muito exposto, o corpo da gente é ali, é para-raios, uma bobeada e pode ser fatal. E não tem só esse perigo. A gente está muito mais sujeito à bandido, à roubo. Eu mesmo já fui roubado várias vezes. Por isso dei deixa de ser mototáxi e hoje só faço entrega de produto no fim de semana."

(Sem carteira)

"A gente que é mulher está duplamente exposta a assaltos e a qualquer tipo de violência. Porque você não tem um escudo, você está ali vulnerável."

(Mulheres)

No caso dos riscos de acidente, identificam alguns culpados principais. O primeiro da lista é a chuva. Pista molhada é considerada o maior perigo pelas derrapagens, freadas e falta de visibilidade principalmente com o capacete. Mesmo com cuidados redobrados, sabem que o número de acidentes aumenta e, quando podem, evitam sair com a chuva. As intempéries, no entanto, não fazem parte do grupo de eventos que podem regular.

Em seguida estão os motoristas de automóveis e o trânsito em si. Automobilistas desatentos, que estão olhando o celular e mudam de pista sem olhar, ou que freiam inesperadamente, não controlam bem os espelhos retrovisores e ignoram que as motos são, também, atores do asfalto tanto quanto eles mesmos.

No mesmo balanço, está o estresse das grandes cidades, os horários de pico, a pressa e o compartilhar caótico do asfalto com automóveis, ônibus, caminhões e inclusive bicicletas. O mau estado das pavimentações, os bueiros e buracos, a falta de sinalização não são temas menores quando se trata de acidentes, principalmente quando chove.

No ecossistema do asfalto, sabem que são o elo frágil da cadeia a pagar pelas falências da administração pública, seja na questão da segurança, seja no item de obras e regulamentações viárias.

Apesar da indignação das multas e dos controles de trânsito são conscientes de que produzem resultado imediato no ordenamento do tráfego aumentando a prudência dos motociclistas.

"Falta fiscalização também. Ninguém gosta de radar, mas aqui em São Paulo diminuíram muito os acidentes. E a faixa azul exclusiva foi muito boa pra nós, dá mais segurança."

(Acidentados)

"O governo não ajuda, a qualidade do asfalto é péssima, e as tampas de bueiro, você vem e dá uma topada ali, quando vê voou da moto."

(Moto entregadores)

"Chuva, chuva é o principal risco do motociclista. Não consegue ver direito com o capacete, derrapa, a pista fica escorregadia, não consegue frear direito."

(Mulheres)

E por fim, o último bloco de riscos se refere ao comportamento do próprio motociclista. Poucos são os que “confessam” um estilo imprudente de pilotar. Mas, são unâimes na observação de comportamentos temerários que colocam a própria vida e a de outro em risco. O tipo de imprudência geralmente citada é alta velocidade e manobras bruscas na passagem de uma faixa a outra.

Além disso, acreditam que os motociclistas levam mais tempo para se adaptar ao trânsito e para ganhar “malícia” na condução da moto. As moto-escolas são pífias e não é possível ter aula prática em meio ao trânsito como acontece com os automóveis. Assim, o tempo de aprendizagem e domínio da técnica de direção se dilata aumentando o risco de acidente.

Por outro lado, são conscientes de que, quanto maior a autoconfiança, maior a audácia na condução da moto. Manobras ousadas, a constante sensação de desafio e auto afirmação parecem ser parte constituinte da experiência de direção que impulsiona a imprudência. No caso dos moto-entregadores, a pressa e o lema, tempo é dinheiro, também funcionam como um detonador da alta velocidade e da ousadia.

“A gente tem que pensar dirigir uma moto é sempre um risco, que você está totalmente exposto e por isso tem que dirigir com responsabilidade. A gente vê muito motorista aí que é imprudente demais, que está em alta velocidade, costurando no trânsito. Tem que ter mais consciência.”

(Acidentados)

“Não é como carro que você tem aula com o instrutor no meio do trânsito. Em geral a pessoa aprende com um amigo lá no meio do campo, no meio do nada e depois já começa no meio do trânsito sozinho, porque quem vai junto na moto pra arriscar a vida? E aí ainda não sabe como fazer, não tem a malícia da moto, não consegue perceber que aquela madame vai abrir a porta, não sabe fazer curva e cai com a moto em cima da perna.”

(Interior)

O uso dos equipamentos de segurança, capacete, luvas e possivelmente botas, parece estar bem integrado ao dia a dia dos motociclistas, com exceção das cidades do interior. Nas capitais e regiões metropolitanas não existe questionamento nem incomodidade em sua adoção e a pergunta soa estranha e anacrônica como se seu uso fosse inerente ao ato de conduzir. Jaquetas e calças específicas são consideradas uma boa alternativa para proteção corporal. No entanto, o preço é alto e, por isso, os moto-entregadores são os que mais as utilizam, pois, passam todo o dia no trânsito.

O calor e a exposição ao sol, porém, não tornam os equipamentos de segurança convidativos e o grupo feito com motociclistas do Norte e Nordeste do País, são os mais propensos a não os usar. Motociclistas das grandes cidades são constantemente vigiados por agentes de trânsito e sujeitos a multas e apreensões do veículo. O reforço da lei, multas e punições são fortes persuasores de uso.

“O ideal seria usar todo o equipamento de segurança, a calça, a jaqueta, a luva, o capacete e a bota. Mas as jaquetas são muito caras. E o calor que a gente sente é enorme, derrete. Mas capacete sempre, não existe possibilidade de estar sem capacete. Ainda mais aqui em São Paulo quando é multa pra todo lado e os guardinhos adoram pegar uma moto.”

(Acidentados)

Como se percebe, a consciência do perigo e do risco de vida é intrínseca da experiência de dirigir motos, tanto nas capitais como no interior, tanto para homens como para mulheres. É impossível esquecer que estar em cima de uma moto implica em risco. Mas, a adrenalina do desafio, o trânsito caótico e outros fatores sobre os quais não possuem nenhum controle como asfalto, sinalização e intempéries, fazem parte dos danos colaterais que a liberdade de ir e vir de um veículo financeiramente acessível trazem consigo. E cada grupo entrevistado terá diferentes riscos agregados que serão discutidos a seguir, bem como características próprias que definem uma atitude particular em relação à moto.



1.3.2 As Mulheres

Para as mulheres a compra da moto está atrelada à liberdade e autonomia de poder aceder aos lugares onde deseja sem depender de ninguém e, sobretudo, do transporte coletivo. O acesso, além das deficiências típicas do transporte público como lotação em horários de pico, demoras nos pontos de ônibus e itinerários deficientes que as obriga a percorrer a pé longos trajetos, é a experiência mais citada como razão para a compra da moto.

“Eu comprei minha moto porque não dava mais para andar de ônibus, ficam encostando se melando em você, é asqueroso, não dá pra fazer nada. Não aguentava mais.”

(Mulheres)

“Tá certo que moto também é inseguro, mas é mais inseguro andar de ônibus, os caras ficam grudando em você, você corre o risco de ser assaltada, de cortarem a tua bolsa. Na moto você também corre risco, mas no final das contas, acho que dentro do ônibus você está pior, sem dúvida.”

(Mulheres)

“Eu preferia um carro, mas, claro, é muito mais caro. Então a moto resolveu meu problema, adeus ônibus lotado com homens te apertando, bem-vinda moto. Vou a qualquer lugar, não preciso caminhar na rua, eu chego aonde quiser chegar.”

(Mulheres)

Mesmo com todos os riscos, dos quais são conscientes, a moto, para as mulheres, significa segurança e independência. Na moto se sentem menos expostas à violência, seja das ruas, seja do transporte público. E, na paisagem geral do asfalto, sabem que ocupam um lugar único, pois, continuam sendo a minoria e, por isso, chamam atenção e atraem olhares surpresos tanto de outros motociclistas como motoristas de automóveis ou pedestres etc. Sentem que romperam barreiras e se apropriam de um território que até pouco tempo atrás era quase que exclusivamente masculinos. Percebem-se como desbravadoras e pioneiras.

Frente a seus pares do sexo masculino, acreditam que são muito mais prudentes e cuidadosas. Controlam melhor a velocidade, são mais atentas e ponderadas. Não costuram entre as faixas e mantém distância segura entre os carros. Pareceria que mantém um estilo próprio de condução, o qual valorizam, em detrimento do estilo mais arriscado do sexo masculino. Esse cuidado também é devido aos riscos quanto à violência urbana, pois sabem que são um alvo mais fácil que os demais. Os dados da pesquisa quantitativa sobre acidentes comprovam sua atitude mais acautelada. Em geral, aprenderam com algum familiar ou amigo, começando devagar a se aventurar no trânsito. A carteira de habilitação é o segundo passo dessa apropriação.

"Acho que a gente dirige diferente dos homens, a gente é mais cuidadosa, não exagera na velocidade, talvez a gente tenha mais apreço pela vida mesmo. A gente vê muita gente fazendo loucura e quando vai ver, é um homem. Típico. A gente não, a gente é mais prudente. Não quer dizer que a gente não dê uns ferros de vez em quando a 100kms. Mas é diferente."

(Mulheres)

Se bem todas as entrevistadas do grupo de discussão utilizavam a moto para transporte pessoal, muitas haviam feito entregas como forma de aumentar rentabilidade ou, ainda, em períodos de desemprego. Entretanto, trabalhar com delivery não é parte do cardápio profissional, mas uma fonte de renda ocasional.

"As pessoas se surpreendem quando veem que é uma entregadora mulher, de moto. Não é que não tenha, tem, mas são poucas. E sempre é algo assim, precisou de um dinheiro ou ficou ali, desempregada, a gente tem um instrumento de trabalho, tem um investimento ali que não vai te deixar na rua da amargura. Mas é ocasional."

(Mulheres)

Em relação ao uso contínuo e futuro da moto, a maioria almeja comprar um carro e usá-la para lazer. Para as mulheres, os acidentes de moto são uma experiência mais traumática que para os homens e funciona como um desestímulo ao uso.

"Eu me acidentei recentemente e agora estou com a minha moto parada ali, até pensei em vender."

(Mulheres)



1.3.3 Os Acidentados

O grupo de motociclistas que já tinham sofrido algum tipo de acidente que implicou em afastamento foi realizado com o público masculino oriundo de diversas regiões e tamanhos de cidade do País. O objetivo foi compreender de maneira focada o impacto dos acidentes em suas vidas e em suas formas de conduzir, levantando percepções e indicações de prevenção.

Para todos os entrevistados, ser vítima de um acidente é parte da contingência de ser motociclista. E quanto mais tempo no trânsito, maior a possibilidade. Moto-entregadores são, portanto, o grupo de maior risco. Os acidentes relatados foram referentes a fraturas de pernas ou braços. Se bem nenhum deles havia tido uma intercorrência gravíssima, muitos conhecem motoristas amputados ou que vieram a óbito.

“Eu perdi meu primo num acidente de moto, ele estava com uns amigos empinando, dando cavalo de pau numa estrada a noite, tudo escuro, cruzou um caminhão e pegou com tudo. Um horror. Mas, ele estava fazendo coisa que não deveria.”

(Acidentados)

“Tenho um colega que teve que amputar a perna, não deu como salvar. Aque-la tragédia de chuva, trânsito, falta de visibilidade, carro que corta na tua frente... a moto caiu em cima da perna, foi um choque.”

(Acidentados)

“Eu fiquei dias no hospital, foi meio traumático, um carro passou no sinal fechado e me atropelou, perdi consciência, não me lembro de nada do que aconteceu. Tive fratura exposta. Depois levou um tempo para eu voltar a subir na moto, agora já está tudo bem de novo. Mas acho que depois de um acidente, o seu cuidado é redobrado.”

(Acidentados)

De forma geral, afirmam que se acidentar faz parte do acordo implícito de pilotar uma moto, e essa crença parece também funcionar como um mecanismo de defesa. Minimizar o risco transformando-o em parte do contrato ajuda a continuar dirigindo. Seria como o velho ditado "quem sai na chuva é para se molhar"... Apesar disso, percebem que após o acidente algo muda em sua maneira de conduzir. Ficaram mais atentos, mais cautelosos e, sobretudo, baixaram a velocidade. Acidentes deixam então de ser uma teoria para serem uma realidade que impõe uma postura diferente frente ao trânsito.

"Quando a gente se acidenta é aquele choque de realidade né? Porque é como se a gente estivesse esperando chegar a hora da gente se acidentar porque esse é o comum. E isso muda a maneira de olhar a moto, muda a maneira da gente dirigir. Fica mais cauteloso sim. Entende que não é brincadeira. A gente pode perder a vida de verdade."

(Acidentado)

"Depois do meu acidente eu até pensei em deixar a moto, mas não tem jeito. Não dá pra ficar sem, se eu tivesse dinheiro estaria dentro de um carro que é mais seguro. Mas não é o meu caso. Um dia vou ter os dois."

(Acidentado)

"A gente sempre pensa, faz parte cair, se acidentar, dar uma derrapada, é quase como sair na chuva e não querer se molhar, mas na hora que acontece é aquele choque de realidade. Porque a sua vida pode ficar por um fio."

(Acidentado)

Para esse grupo o principal causador dos acidentes são uma combinatória de chuva, desatenção, velocidade. A desatenção se refere ao uso de celular, tanto do automobilista quanto do motociclista. O olhar que se desvia da pista e dos espelhos por segundos pode ser fatal para um piloto de moto que tem o corpo totalmente exposto.

"Hoje acho que o principal problema e provocador de acidente é o celular. Porque é naquele segundo que o cara olha a tela que acontece alguma coisa. E o motociclista também está com o celular dele, com o GPS ligado."

(Acidentado)

Outro fator de risco são os motociclistas pouco experientes. Pilotar uma moto exige um processo de automatização de reflexos que leva tempo para ser adquirido. Segundo eles, os menos experientes não têm “malícia”, um termo que parece ser jargão. Ou seja, ainda não conseguem prever os movimentos que os carros e outras motos farão. O “radar” interno, todavia, não está bem “antenado”. Conforme vão se tornando mais experientes, e muitas vezes ter tido um acidente faz parte desse aprendizado, vão adquirindo a “malícia” do trânsito e entendendo até que ponto podem esticar a velocidade, fazer uma manobra aqui ou ali e como se situar em meio ao caos.

“Motorista novinho é sempre um risco, porque você ainda não pegou a malícia da coisa, se assusta, não consegue prever o que os outros vão fazer. Porque no trânsito com a moto a gente tem que dirigir pela gente e pelos outros. Depois a gente consegue ver que aquele motorista no carro está com o celular, que não está certo na faixa, consegue ter uma visão mais 360 porque não está tão nervoso ou ansioso. São muitas coisas para pensar e agir certo na hora para evitar acidente.”

(Acidentado)

Pouca “malícia” ou excesso dela parece ser o paradoxo do motociclista, pois também são conscientes de que excesso de confiança pode produzir comportamentos temerários que colocam sua vida em risco. Quanto mais auto confiantes se sentem, mais automatizado é o comportamento, maior o sentimento de onipotência e os pequenos detalhes que fazem a diferença lhes escapa.

“Um problema, também, são aqueles que acham que podem tudo. O cara ali em cima da moto, se sentindo o rei, acaba abusando do anjo da guarda. Acho que deixa de pensar, fica só naquela adrenalina e aí se descuida, se embala na velocidade e tchau.”

(Acidentado)

O uso de equipamentos de segurança é visto como essencial no dia a dia, sobretudo para aqueles que utilizam a moto por várias horas ao dia. Se bem o capacete e eventualmente luvas e botas estão plenamente incorporadas e salvam de acidentes mais graves, o uso de jaquetas também protege de raspões e ferimentos que são mais comuns em caso de derrapagem e queda. No entanto, o preço, e talvez o incômodo no caso do calor e da exposição ao sol parecem ser uma causa de não adesão.

É possível que outros motivos também se associem e que o uso dos equipamentos completos gere um sentimento identitário, uma espécie de uniforme que ainda não ganhou contornos positivos ou aspiracionais.

Em termos de prevenção de acidentes, muitos acreditam que uma maior fiscalização por parte do poder público tende a diminuir os ímpetos audaciosos dos pilotos. No caso do interior, onde a fiscalização é pífia, e mesmo no Norte e Nordeste, nem mesmo o uso do capacete parece estar totalmente integrado. Uma lista completa de medidas para um plano de ação será apresentada ao final desse relatório.

"Aqui onde eu moro não tem muita fiscalização. E isso é fundamental porque se o cara não sentir no bolso, não sentir que ele pode ser penalizado e que é muito pior apreenderem a moto, ele não aprende. A gente vê a diferença quando vai para o interior que tem de tudo, já vi moto com 4 pessoas sem capacete, ninguém tá nem aí."

(Acidentado)

"O que tinha que fazer era melhorar a autoescola, porque as pessoas saem totalmente despreparadas, isso quando vão né? Porque em geral, nem vão, só vão para passar no exame."

(Acidentado)



1.3.4 Os do Interior

O grupo de motoristas do interior foram recrutados em cidades menores de 100.000 habitantes. Seu ecossistema é bastante diferente das capitais e regiões metropolitanas e se bem isso não muda a necessidade de prudência ou as prerrogativas para ser um bom motorista, o interior traz seus desafios únicos.

O primeiro deles é a existência de animais na rua, especialmente cachorros. Nas grandes cidades o número de cachorros de rua é praticamente inexistente, mas no interior, a rua é deles. E o risco de freadas abruptas, atropelamentos, quedas entre outros é muito superior ao das cidades grandes exigindo uma visão muito mais acurada já que os animais não estão na altura da vista.

Outro risco são os barbantes das pipas que podem causar ferimentos gravíssimos na altura do pescoço levando à morte. Muitos motociclistas têm instalado uma espécie de antena na parte da frente para cortar fios que possam feri-los.

“Um dos maiores problemas que a gente tem aqui são os cachorros. Tem muito cachorro solto na rua, a gente tá ali tranquilo na moto e atravessa um cachorro, você tem que dar aquela freada e pode levar o maior tombo, derrapar.”

(Interior)

“Tem que cuidar também com os cachorros porque eles correm atrás de você, vem pra morder a tua perna, te desequilibram e você cai. É uma praga, sempre tem cachorro correndo atrás de motoqueiro aqui. É o maior perigo.”

(Interior)

“Outro perigo que a gente tem aqui são os fios das pipas. Tem gente que empina a pipa e usa aquele fio cortante para cortar o fio da outra pipa e se você não vê pode ser decapitado por aquilo. Tanto é que tem moto que está equipada com uma anteninha corta pipa. É como se fosse uma antena que impede a linha de chegar no seu pescoço.”

(Interior)

As cidades do interior também carecem de maior fiscalização e ordenamento do trânsito. A informalidade do espaço público, a falta de engarrafamentos e a percepção de tranquilidade torna as regras muito mais frouxas. Afiram que, em suas cidades, o espírito “laissez faire” acaba sendo a norma e para várias transgressões à vista sempre tem alguém fechando um olho.

“Eu já vi tudo aqui na minha cidade, já vi nego transportando uma geladeira com a moto.”

(Interior)

“Dirigir moto de chinelo é o que mais tem, sem capacete então, nem te conto. E a gente vê moto com 4 pessoas.”

(Interior)

“Não tem fiscalização, é tudo muito informal e acho que a polícia pensa que tem mais coisa que fazer que multar uma pessoa que está sem capacete. Porque como a cidade é tranquila, não tem aquela loucura de um trânsito como o de São Paulo, as pessoas são mais folgadas mesmo. Tem mais confiança que não vai acontecer nada.”

(Interior)

A baixa fiscalização e o espírito indulgente, aliado à certa morosidade típica do interior também estimula comportamentos mais ousados dos motoristas de moto. Nos grupos, muitos mencionaram adolescentes que empinam e dão cavalo de pau em pistas de terra, corrida e rallys entre outras façanhas. Também é possível que no interior exista maior número de motociclistas sem carteira já que todos aprendem a dirigir com amigos ou parentes em ruas tranquilas. Aliás, muitos dos motoristas das capitais e regiões metropolitanas mencionam ter ido ao interior para aprender a andar de moto já que o trânsito tranquilo e as ruas vazias são propícias ao aprendizado.

“Aqui tem muito doido que está atrás da adrenalina na moto, então sai arrançando com tudo, dá cavalo de pau. Parece que tá querendo agitar um pouco a vida, fazer algo mais, assim, rebelde.”

(Interior)

Outro fenômeno que parece ser mais recorrente no interior é a existência de mototáxi. De fato, muitos dos entrevistados atuaram como tal. A precariedade do transporte público – quando ele existe – e a falta de dinamismo econômico que eleve a renda do município fazem da moto o veículo ideal para ir e vir de qualquer lugar. É, portanto, um veículo essencial na vida do interiorano. A pavimentação das ruas, sinalização, faixas de trânsito entram na mesma esteira da precariedade e contribuem para que os riscos sejam ainda maiores, sobretudo quando se carrega outra pessoa na garupa como mototáxi. E esse perigo fez com que muitos deixassem a profissão.

"Eu fui mototáxi por anos, mas é muito mais perigoso, porque você está ali responsável pela vida de uma pessoa. E de repente acontece alguma coisa, as ruas aqui são muito ruins tem muito buraco, ninguém faz nada. E também você pega cada passageiro que vou te falar. Então deixei e hoje só entrego produto."

(Interior)

Apesar de todos mencionarem a compra da moto como uma atitude racional de custo x benefício, além da possibilidade de usá-la como instrumento de renda sendo mototáxi ou fazendo entregas, nota-se que o aspecto “aventura” das motos é muito mais presente no interior que nas capitais. Existe uma aura de conquista, ousadia e protagonismo que a tornam algo mais que um simples veículo de locomoção à duas rodas.

"A gente vê os mais jovens saindo com tudo com sua moto, se sentindo o maioral, e aí é que mora o perigo. Sai achando que tá podendo..."

(Interior)



1.3.5 Os Sem CNH-A

O grupo de motoristas sem habilitação foi realizado com participantes do Norte e Nordeste, região com as maiores prevalências no cenário nacional. O objetivo era entender as razões e os motivos para a não obtenção do registro.

O primeiro motivo citado é o econômico. Como já mencionado anteriormente, a motocicleta é um veículo acessível, tanto no custo de aquisição quanto na facilidade de aprender a dirigir e sair prontamente pelas ruas. O custo da habilitação, pois, é alto para o poder aquisitivo dessa região e para essa classe socioeconômica. Apesar dos esforços do governo em promover a Carteira Nacional de Habilitação Social – CNH-Social, a maior parte dos participantes nunca tinham ouvido falar dela. Além disso, a imagem que de que as ofertas do governo são complicadas, burocráticas ou enganosas parecem funcionar como fator de abstenção. Mesmo quando têm a informação, se convencem de que “não é bem assim”. E ainda, sabem que não são suficientemente pobres para se candidatar ao CNH-Social. Fazem parte dessa camada da população que não é nem pobre demais para receber auxílio governamental, nem tem dinheiro suficiente para ter uma vida que permita gastos enormes com trâmites administrativos, pagamento de impostos etc. O custo de cerca de R\$ 1.500,00, segundo eles, é um valor exorbitante.

“CNH Social? Nunca ouvi falar! Mas as coisas do governo são muito complicadas, não é assim que você vai e consegue de cara.”

(Sem carteira)

“Em geral essas coisas do governo funcionam pra quem não tem nada, pra quem tem bolsa família, precisa estar inscrito no Ministério. Não é assim uma coisa que qualquer pobre pode ter. É para alguns que tão ali caindo do barranco.”

(Sem carteira)

Mas, parece ser que a falta de fiscalização ou a frouxidão dos estândares gerais de condução, que parecem ser mais lenientes, funciona igualmente como fator de procrastinação. Assim, não possuem CNH porque o risco é baixo. O desrespeito às leis de trânsito parece ser uma atitude comum não só aos motoqueiros como aos automobilistas. Sempre existe um “jeitinho”. E, ao longo do tempo, desenvolveram uma maneira própria de burlar os controles e de dirigir escapando das vias principais. Contam com uma rede própria de alertas contra blitz que faz com que facilmente possam desviar da fiscalização. São conscientes de que arriscam perder a moto. Mas, o risco parece ser baixo.

“Aqui também a gente tem que concordar que as coisas são meio caóticas, ninguém respeita muito as regras de trânsito. Já vi de tudo, de chinelo e capacete, só de calção...”

(Sem carteira)

“Faz muito calor, o sol é demais, te mata, então usar equipamento de segurança é sempre um esforço. Capacete sim, mas outras coisas não.”

(Sem carteira)

“Em caso de blitz todo mundo avisa todo mundo e a gente sai pelas ruas laterais e acaba evitando as grandes avenidas...”

(Sem carteira)

“Aqui a lei de trânsito não serve pra nada, ninguém segue, nem os carros seguem, cada um faz do seu jeito. E sempre dá um jeitinho no final.”

(Sem carteira)

Existe também a crença de que a carteira de habilitação, esse trâmite custoso, não influencia no aprendizado ou no estilo de pilotar. Todos aprenderam com parentes ou amigos e começaram a se aventurar no trânsito naturalmente. Mas, se por um lado não sentem necessidade da carteira de habilitação, por outro existe também um desconforto por sentirem que estão à margem da lei com todas as suas consequências, principalmente em caso de acidente. Esse desconforto pairou no ar de maneira indelével e fez com que a discussão em grupo fosse mais travada, com frases mais medidas e menos espontâneas.



1.3.6 Os Moto-Entregadores

Os “moto-entregadores” ou os conhecidos “motoboys” são uma tribo à parte dos demais motociclistas. Possuem códigos próprios e uma maneira distinta de perceber e viver o ecossistema do asfalto que os diferencia dos demais.

A primeira complexidade é a denominação: “motoboy”, “motoqueiro” parecem ter adquirido ao longo do tempo uma conotação negativa ou insuficiente para abarcar o significado da profissão. “Motoboy” carrega ainda um anacronismo já que nesse grupo existem pessoas com mais de 40 anos, e que fazem entregas há mais de 20 anos. Ou seja, são um grupo de profissionais liberais stricto sensu. E parte de sua luta diária é o reconhecimento de sua função e importância no girar da economia do País.

Portanto, ser motoboy é uma denominação que pode ser pejorativa ou anedótica, um meme. Desejam ser reconhecidos como parte fundamental da cadeia logística das empresas e das pessoas para as quais prestam serviço. Atualmente, afirmam que preferem se chamar de “moto-entregador”. Mas, o termo ainda parece inferior. Ou seja, essa é uma categoria profissional em busca de uma denominação que possa refletir sua importância. Se, por um lado são herdeiros dos antigos “office boys”, por outro, não são herdeiros de sua promessa de ascensão na hierarquia da empresa, já que ser “office boy” era a porta de entrada nas companhias para os que eram menores de idade. O “motoboy”, estando totalmente fora do ambiente da empresa, está também apartado de qualquer possibilidade de contratação para outra coisa que não seja entrega. E, ao longo do tempo foram se tornando uma categoria profissional em si, independente da idade, fazendo com que o “boy” da palavra seja risível.

“Eu trabalho com entregas, eu sou moto-entregador. As vezes digo motoboy que é mais fácil, mas, acho que motoboy é muito pouco pro que a gente faz hoje, parece uma coisa qualquer. E o que a gente faz tem que ter muita responsabilidade. Tem que entregar um pacote, um produto que tem que chegar em perfeito estado para o cliente. É muita responsabilidade e o cliente tem que estar satisfeito com a entrega dele.”

(Moto-entregador)

“Na época da pandemia a gente que levou esse País literalmente nas costas. As coisas não pararam porque a gente estava ali, numa moto, levando e trazendo tudo o que as pessoas precisavam e colocando a nossa vida em risco também.”

(Moto-entregador)

"Eu não deixo de ser um profissional da logística. É com isso que eu trabalho, com logística. Motoboy é uma palavra que gera muito preconceito."

(Moto-entregador)

Assim, enquanto categoria profissional integral, em busca de um manifesto, relatam que o que os levou a seguir esse caminho foi uma somatória de necessidades econômicas e gosto pela liberdade. A baixa formação escolar, a falta de um percurso profissional ou, até mesmo ter sido desligado de uma empresa onde tinham algum posto no baixo escalão tornaram o serviço de moto-entrega uma possibilidade rápida de ganho e sustento.

"A verdade é que eu não tenho escolaridade, eu saí fugido da escola porque não aguentava ficar lá, então o que te permite ganhar um dinheiro rápido é ser entregador, porque ali aceitam todo mundo, não precisa comprovar nada, qualquer um pode ser. E o que se ganha por dia dá pra viver."

(Moto-entregador)

"Porque, assim, qual é a alternativa? Bater massa, trabalhar em obra... Na moto você tem muito mais liberdade e comparado com a construção civil, está muito melhor. E ganha mais também. Se você trabalhar legal, consegue ganhar, digamos um salário digno."

(Moto-entregador)

"Eu trabalhava numa empresa e fui desligado, daí pensei, quer saber, vou pegar o FGTS e comprar uma moto e fazer entrega. Foi assim que eu comecei. E acabei gostando, não tem patrão, não tem ninguém ali te enchendo o saco e você não está confinado numa sala ou numa fábrica. É livre."

(Moto-entregador)

"Porque é assim, você tem a moto, faz aquela entrega, sai com o dinheiro na mão. É automático. E você se coloca uma meta diária e enquanto não atingir, não descansa"

(Moto-entregador)

Esse misto de ganho rápido e imediato e liberdade são as maiores vantagens da profissão e funcionam como um verdadeiro elemento de fidelização e adição. Depois de anos, não se percebem mais fazendo outra coisa devido às peculiaridades de seu cotidiano, ao qual se acostumaram como uma segunda pele. Vêm coisas e pessoas diferentes, não existe rotina, conhecem lugares distintos e sentem que possuem um universo pessoal em constante expansão.

"Todo dia é uma coisa nova, um lugar diferente, uma pessoa diferente. A gente conhece tudo, conhece a cidade inteira, a gente ganha um traquejo que não é todo mundo que tem. Então, depois de ficar tantos anos em cima da moto, de lá pra cá, sem rotina, com aquela adrenalina, não tem como se acostumar com outra coisa."

(Moto-entregador)

"É uma profissão que vicia. A gente depois não consegue parar. Acho que todo mundo aqui pensou que seria só um bico, uma coisa casual, e de repente foi ficando. Porque o que a gente consegue tirar é maior do que em outros lugares, porque a gente não tem estudo. Então as nossas possibilidades são menores."

(Moto-entregador)

"A gente vê de tudo, de tudo mesmo. Já tive gente pedindo pra entregar droga, já tive gente me convidando pra entrar e tomar um uísque, gente sozinha, gente em festa, cliente mal educado que te ofende, e tem também aquelas pessoas que quando a gente se aproximava muda de calçada por medo da gente, porque acha que é bandido."

(Moto-entregador)

Ou seja, mesmo que tenham começado na ocupação pensando que seria um bico, a conjuntura pessoal e econômica do País a transformaram em profissão de longo prazo, a despeito de todos os riscos que correm e dos quais são conscientes.

"É uma profissão de risco de vida. A gente sabe disso. Todo mundo aqui já se acidentou, não tem como. A gente passa o dia em cima de uma moto e por mais que tenha cuidado, isso sempre pode acontecer. É um carro que te fecha, é gente que te odeia no trânsito, que faz de propósito de te fechar quando vê que é delivery."

(Moto-entregador)

"Acho que também tem aquela adrenalina, aquela coisa assim que te puxa que faz você ir a maior velocidade, porque é como diz aquele ditado, tempo é dinheiro e isso é verdade pra gente. Se você não se apura, você perde outras entregas que poderia estar fazendo. Então por isso a gente vê muito entregador fazendo loucura, que é para ganhar mais. E nisso pode perder a vida."

(Moto-entregador)

De todos os pesquisados, esse é o grupo mais exposto aos acidentes e aos perigos que implicam a vida sobre uma moto. Em primeiro lugar pelo número de horas que passam no trânsito, em segundo lugar pela pressão da velocidade das entregas, em terceiro lugar pela vulnerabilidade a assaltos e sequestros e por último, por também serem confundidos com bandidos e marginais. Ou seja, seus riscos são muito superiores àqueles dos demais grupos de motociclistas.

"Já fui assaltado enquanto fazia uma entrega, colocaram uma arma na minha cabeça. A gente passa por muitas dificuldades, mas é o que temos para sustentar nossas famílias."

(Moto-entregador)

"A gente é visto como bandido só por estar de moto. Isso machuca, porque estamos trabalhando honestamente. Outro dia eu tinha uma entrega para fazer e toquei na casa, era uma senhorinha que disse que ali não morava ninguém com aquele nome, e eu disse, senhora eu tenho entrega pra ela, e a minha sorte foi ela apareceu porque a senhorinha estava chamando a polícia só porque era um motoqueiro. Isso acontece direto, você é confundido com bandido e o povo já chega te arrasando."

(Moto-entregador)

Ser confundido com delinquente é, hoje, não só pão nosso de cada dia, mas a maior ferida da profissão. Muitos desejariam que o poder público atuasse na identificação e regulamentação da profissão fazendo com que as pessoas tivessem de fato um estatuto profissional e um veículo diferenciado, assim como acontece com os táxis. São conscientes que o caráter informal das entregas é seu principal atrativo, mas, para aqueles que já se estabeleceram como profissionais, a regulamentação e a distinção de veículos parece ser um passo relevante, tanto na segurança física quanto na dignificação de seu papel e sua importância econômica. Um status profissional de melhor nível.

“Seria bom se o governo fizesse um plano para categorizar e proteger a nossa profissão, assim como foi feito com os taxistas, porque daí a gente não iria mais ser confundido com bandido. Poderia ter uma placa diferente, algo que nos diferenciasse dos demais e que a gente pudesse ser visto sem medo e com respeito. Ser respeitado é tudo o que a gente quer.”

(Moto-entregador)

“Aqui no Rio então é direto, as pessoas têm medo e com razão, porque aqui a malandragem vai de moto. Então fica difícil pra gente, que é trabalhador honesto, se virar.”

(Moto-entregador)

“Também podia fazer uma campanha de agradecimento né? Porque a gente transporta tudo pra tudo quanto é lado. Aqui em São Paulo como a cidade ficaria sem a gente?”

(Moto-entregador)

Acreditam que esse medo ou preconceito em relação aos moto-entregadores também funciona no aumento da agressividade dos automobilistas, gerando um clima muito mais tenso no asfalto que deve ser compartilhado. Se sentem desprezados, maltratados e agredidos. Mas, também reconhecem que muitas vezes a agressão parte do próprio entregador que, estressado e com o cérebro explodindo pelo calor, pelo capacete, pela chuva, pela pressa e por toda a adrenalina que tudo isso acarreta, perde as estribeiras e adota uma postura agressiva. A adrenalina, aliás, é sempre mencionada como se o motociclista vivesse em eterno “flight or fight”.

“É muita adrenalina, e isso vicia, essa adrenalina vicia, é como se fosse um esporte radical. E isso faz também que muita gente esteja sempre ali no fio da navalha.”

(Moto-entregador)

A relação com as plataformas de entrega, como iFood, Uber Eats e Rappi, é cheia de ambiguidade. Apreciam a liberdade que esses aplicativos proporcionam, mas criticam os baixos ganhos, especialmente com o aumento dos custos, como o preço da gasolina. Mas, entre a regulamentação e a liberdade e flexibilidade, é possível que optem pelas últimas. Porque regulamentar também implica pagar impostos e taxas, coisa nunca palatável a ninguém.

“Trabalhar para esses aplicativos é bom porque não temos patrão, mas o ganho é cada vez menor, principalmente com a gasolina a mais de seis reais”.

(Moto-entregador)

“É aquele impasse né, porque a gente quer que regulamente, que seja tudo direitinho, mas também não quer pagar, não é que não queira pagar, mas é que o que a gente ganha não dá pra tudo isso.”

(Moto-entregador)

Por fim, em relação ao futuro, boa parte acredita que seguirá como moto-entregador sempre, pois, o tempo de mudar de profissão já passou e a vida os encaixou nesse lugar do qual não percebem porta de saída. Alguns almejam poder passar a comprar um carro e ser motorista de aplicativo. Mas nem todos, pois, a moto lhes dá uma liberdade maior: não ficam presos no trânsito e tem maior mobilidade. E, no final das contas, também são apaixonados por suas motos. Dessa forma, acomodar os riscos, aprender com eles, se manter atento e sobretudo, vivo, é seu objetivo final. Para isso, a prudência, a falta de pressa e a segurança são fundamentais.

Em termos de campanhas ou de personagens que os representem, acreditam que Marco Luque, com seu personagem Jackson Five é o melhor exemplo da vida que levam. Apesar de cômico, suas situações são reais, o personagem é simpático, divertido e sempre dá lições de segurança e cuidado para os moto-entregadores.

1.4 Conclusão e Recomendações

A partir da análise dos grupos de discussão realizados com diferentes perfis de motociclistas que utilizam motos de até 300 cilindradas no Brasil, várias conclusões emergem, destacando a complexidade e diversidade das experiências desses pilotos. A motocicleta é percebida como uma solução prática e econômica, essencial para a mobilidade e, em muitos casos, para a subsistência. No entanto, essa conveniência vem acompanhada de uma série de desafios e riscos que variam conforme o contexto geográfico, econômico e social dos motociclistas.

1. Vulnerabilidade no Trânsito:

Todos os grupos de discussão indicaram uma forte percepção de vulnerabilidade no trânsito, independentemente do perfil do motociclista. Imprudência no estilo de conduzir, condições adversas das vias, e a falta de fiscalização adequada, especialmente em áreas rurais e regiões menos desenvolvidas, como o Norte e Nordeste são fatores sempre mencionados. É preciso ressaltar que essa vulnerabilidade é exacerbada pelas condições climáticas, sobretudo chuvas e temporais.

2. Desigualdade de Gênero:

As motociclistas mulheres se sentem mais seguras sobre uma motocicleta que no transporte público ou nas ruas, onde se sentem mais expostas à violência, acoxo, roubos e assaltos. Sabem que são uma minoria sobre duas rodas, o que lhes confere um sentido de pioneirismo. E, claramente, em se tratando de assaltos, são mais vulneráveis que seus pares masculinos. Possuem uma maneira mais prudente e defensiva de condução que acarreta em menor número de acidentes, seguindo a tendência geral quando se compararam motoristas de automóveis do sexo feminino e masculino. Parece que os acidentes tem um impacto mais traumático sobre elas que sobre os homens.

3. Barreiras Econômicas e Legalização:

A regularização dos motociclistas, especialmente no que diz respeito à obtenção da CNH, é comprometida por barreiras econômicas significativas. Isso é particularmente evidente entre os motociclistas das regiões Norte e Nordeste, onde a percepção de burocracia e o alto custo associado à habilitação impedem muitos de se legalizarem. No entanto, essa não é a única razão. Frouxidão nas regras de trânsito e falta de fiscalização faz com que a carteira de habilitação seja apenas um custo a mais, desnecessário e inútil.

4. Cultura de Apoio Mútuo:

A cultura entre motociclistas, caracterizada por uma forte solidariedade e espírito de corpo, emerge como um aspecto positivo da comunidade, especialmente entre os moto-entregadores. Essa cultura ajuda a mitigar alguns dos riscos enfrentados no trânsito, criando uma rede de apoio que é única entre os usuários de veículos de duas rodas.

5. Riscos e Pilotagem Defensiva:

A conscientização sobre os riscos associados à pilotagem é alta entre os motociclistas, especialmente entre aqueles que já sofreram acidentes. Há uma clara adoção de práticas de pilotagem defensiva, embora existam limitações no treinamento oferecido pelas autoescolas, que não preparam adequadamente os motociclistas para as realidades do trânsito.

Recomendações

Com base nas conclusões acima, várias recomendações podem ser feitas para melhorar a segurança e a qualidade de vida dos motociclistas que utilizam motos de até 300 cilindradas no Brasil:

1. Implementação de Programas de Educação e Conscientização no Trânsito:

É essencial desenvolver campanhas de conscientização focadas em todos os usuários do trânsito, com ênfase na vulnerabilidade dos motociclistas. Essas campanhas devem abordar temas como respeito mútuo, a importância da fiscalização e o impacto de comportamentos imprudentes, especialmente em áreas urbanas congestionadas. Nesse sentido, durante a Semana Nacional do Trânsito em 2023, a Fundación MAPFRE, com apoio institucional da Secretaria Nacional do Trânsito (SENATRAN) e Observatório Nacional de Segurança Viária, desenvolveu a Campanha “No Caminho Consciente”, com o objetivo de conscientizar, educar e alertar a sociedade em geral para, assim, com boas práticas, reduzir sinistros e salvar vidas, criando um trânsito mais seguro para todos. Confira esta e outras atividades, estudos e conteúdos relacionados à Prevenção e Segurança Viária no site: www.fundacionmapfre.com.br/educacao-e-divulgacao/seguranca-viaria, no Instagram @fundacionmapfrebrasil e Youtube Fundación MAPFRE

2. Acessibilidade Econômica para a Obtenção de CNH:

Programas como a CNH Social devem ser expandidos e divulgados amplamente, especialmente nas regiões Norte e Nordeste. Simplificar os processos burocráticos e reduzir os custos associados à habilitação são passos cruciais para legalizar mais motociclistas, aumentando a segurança no trânsito.

3. Melhoria da Infraestrutura Viária:

Investimentos significativos em infraestrutura, especialmente nas áreas rurais e em regiões menos desenvolvidas, são necessários para melhorar as condições das vias. Isso inclui melhor pavimentação, sinalização e a instalação de equipamentos de segurança, como faixas exclusivas para motociclistas nas grandes avenidas.

4. Treinamento Prático nas Autoescolas:

O currículo das autoescolas deve ser revisado para incluir mais treinamento prático em situações reais de trânsito, preparando melhor os motociclistas para lidar com os desafios diários. A pilotagem defensiva e o uso correto de equipamentos de segurança devem ser enfatizados.

Essas recomendações, se implementadas, têm o potencial de reduzir significativamente os riscos enfrentados pelos motociclistas, melhorar suas condições de trabalho e vida, e contribuir para um trânsito mais seguro e inclusivo no Brasil.

Resultados por Objetivo Específico

1. Explorar a Motivação para o Uso da Motocicleta como Principal Meio de Transporte:

Os motociclistas que utilizam motos de até 300 cilindradas optam por esse veículo principalmente por sua economia, praticidade e agilidade, especialmente no trânsito urbano. Para muitos, a moto oferece uma solução viável para deslocamentos rápidos, reduzindo custos com combustível e transporte público. No caso dos motociclistas que utilizam a moto para trabalho, a flexibilidade proporcionada é essencial para sustentar a família. Entre as mulheres, a moto também se mostrou uma ferramenta de independência, permitindo uma maior autonomia em seus deslocamentos diários.

2. Investigar a Percepção dos Riscos e a Experiência de Acidentes:

A percepção de risco é amplamente reconhecida pelos motociclistas, que entendem a vulnerabilidade de pilotar motos em um trânsito repleto de imprudência e infraestrutura precária. A experiência de acidentes influenciou diretamente a adoção de comportamentos mais cautelosos, com muitos relatando que passaram a adotar uma postura de pilotagem defensiva após sofrerem ou presenciarem acidentes. A imprudência de outros motoristas foi vista como o maior fator de risco, seguido pelas condições das vias.

3. Identificar Barreiras e Desafios para a Regularização e Segurança no Trânsito:

As barreiras econômicas e burocráticas são os principais desafios que impedem a regularização de muitos motociclistas, especialmente nas regiões Norte e Nordeste. O alto custo da habilitação (CNH), somado à burocracia envolvida no processo, faz com que muitos optem por pilotar sem habilitação. A ausência de fiscalização em áreas rurais e o “jeitinho” cultural para evitar penalidades contribuem para a perpetuação dessa prática, expondo os motociclistas a maiores riscos no trânsito.

4. Compreender as Estratégias de Pilotagem Defensiva e Adoção de Práticas Seguras:

A pilotagem defensiva emerge como uma estratégia essencial para mitigar os riscos no trânsito. Após experiências de acidentes, muitos motociclistas relataram que passaram a adotar uma postura mais cautelosa, prestando maior atenção ao comportamento dos outros motoristas. O uso de equipamentos de segurança, como capacetes e jaquetas, também foi destacado, embora os altos custos desses itens ainda representem um obstáculo para alguns motociclistas.

5. Analisar as Dinâmicas de Gênero e o Preconceito Enfrentado por Mulheres Motociclistas:

As mulheres motociclistas enfrentam desafios únicos, incluindo o preconceito e a discriminação por parte de outros motoristas. Elas relataram frequentemente ser vistas como menos capazes de pilotar, o que gera uma série de situações de desrespeito no trânsito. No entanto, muitas dessas mulheres veem a motocicleta como uma ferramenta de empoderamento, permitindo-lhes superar barreiras e afirmar sua presença em um espaço tradicionalmente masculino.

6. Avaliar a Influência das Condições de Infraestrutura e Policiamento nas Regiões Rurais e Urbanas:

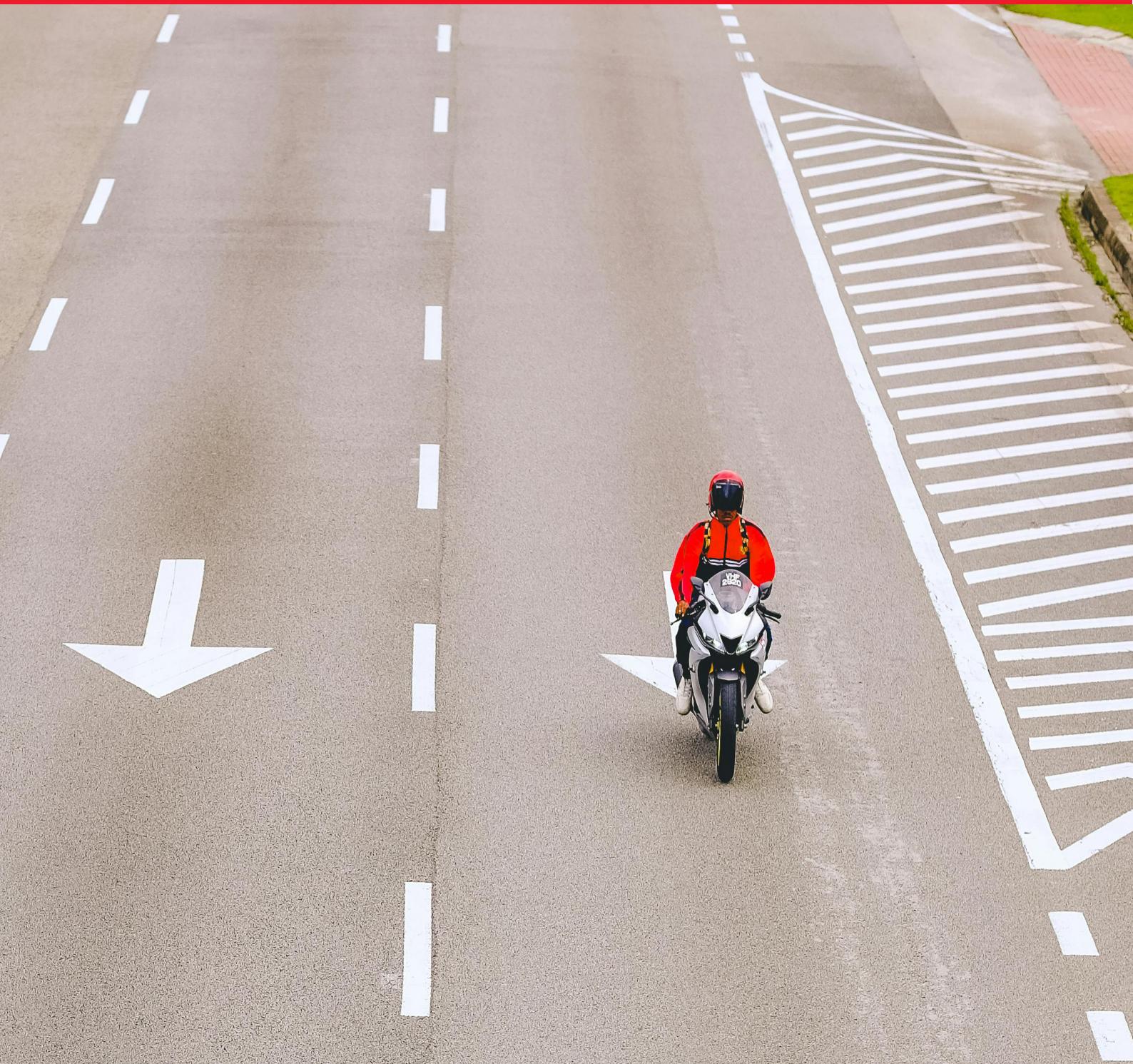
A infraestrutura deficiente, incluindo estradas esburacadas, má sinalização e falta de fiscalização, aumenta significativamente os riscos para os motociclistas, tanto em áreas urbanas quanto rurais. Em regiões onde a fiscalização é escassa, como o interior do Brasil, muitos motociclistas pilotam sem habilitação ou com veículos em más condições. Por outro lado, nas áreas urbanas, o trânsito congestionado e a falta de respeito por parte dos motoristas de carros agravam a sensação de insegurança.

7. Examinar a Cultura e o Comportamento Coletivo entre Motociclistas:

A cultura de apoio mútuo entre motociclistas é um aspecto positivo, especialmente entre os grupos de entregadores, que criam redes de solidariedade no trânsito. Esse comportamento coletivo contribui para a sensação de pertencimento e segurança, sendo comum que motociclistas ajudem uns aos outros em situações de necessidade. Além disso, muitos motociclistas se identificam com grupos que compartilham valores, ajudando a reforçar o sentido de comunidade e solidariedade.

8. Entender a Relação entre a Motocicleta e a Identidade dos Motociclistas:

A posse e o uso da motocicleta estão intimamente ligados à identidade dos motociclistas. Para muitos, a moto representa mais do que um meio de transporte; ela é um símbolo de liberdade, autonomia e estilo de vida. Isso é particularmente evidente entre os motociclistas que utilizam a moto como ferramenta de trabalho, para os quais a motocicleta define seu modo de vida e sustento. Entre as mulheres, a moto também é vista como um símbolo de emancipação e quebra de estereótipos de gênero.



Pesquisa Qualitativa Sobre Hábitos e Comportamentos dos Motociclistas no Brasil

Entrevistas em Profundidade

1.1 Introdução

O Brasil testemunhou um crescimento notável na frota de motocicletas, passando de cerca de 4 milhões em 2000 para mais de 30 milhões em 2021. Esse aumento significativo tem sido impulsionado tanto pela conveniência das motocicletas como meio de transporte quanto pela sua utilização como ferramenta de trabalho. No entanto, esse crescimento também trouxe um aumento preocupante no número de sinistros fatais envolvendo motociclistas. Enquanto a taxa de mortalidade por 10.000 motocicletas caiu de 6,18 em 2000 para 4,13 em 2021, os motociclistas brasileiros ainda enfrentam um risco de mortalidade significativamente maior em comparação com seus homólogos em países como a Espanha.

A relevância de estudos e pesquisas sobre segurança e educação de trânsito no Brasil é evidente diante dos altos índices de sinistros, mortes e lesões nas vias públicas do país. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o Brasil ocupa o quinto lugar entre os países com mais mortes no trânsito, contabilizando aproximadamente 40 mil óbitos por ano. Além do custo humano, os sinistros de trânsito geram um impacto econômico negativo estimado em 3% do PIB nacional, conforme o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Neste contexto, um estudo com motociclistas de motos de até 300 cilindradas no Brasil foi encomendado pela Fundación MAPFRE ao Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito (IST). Compreender o papel da motocicleta no cotidiano dos brasileiros, especialmente daqueles que dependem desse veículo para o trabalho, é essencial para abordar as particularidades econômicas e sociais envolvidas na utilização de motocicletas, além dos aspectos puramente relacionados à segurança no trânsito.

Entre os objetivos deste estudo está a melhor compreensão do perfil, dos hábitos, das dificuldades e das percepções, além dos fatores que contribuem para a alta sinistralidade entre os motociclistas brasileiros. Também é objetivo deste trabalho fornecer subsídios para o desenvolvimento de políticas públicas e campanhas educativas mais eficazes.

Para atender a estes objetivos, foram realizadas 4 fases com abordagens distintas e complementares:

- 1** Pesquisa quantitativa com coleta de dados por meio de painel online;
- 2** Pesquisa qualitativa com coleta dos dados por meio de grupos de discussão online;
- 3** Pesquisa qualitativa com coleta de dados por meio de entrevistas em profundidade;
- 4** Análise de dados secundários por meio do levantamento de informações em fontes oficiais.

Este relatório está estruturado para apresentar, em detalhes, os resultados da terceira fase, quando da abordagem qualitativa por meio de entrevistas em profundidade.

1.2 Metodologia

As entrevistas em profundidade (EP) têm objetivo de explorar desejos, crenças e vivências dos entrevistados. Nossa objetivo com essa etapa foi entender com mais profundidade como pensam os motociclistas, como pilotam e reagem aos riscos, como percebem os perigos. Para isso foram realizadas 12 entrevistas presenciais em profundidade.

1.2.1 Objetivo Geral

Compreender o perfil, os hábitos de condução, as dificuldades e as percepções dos motociclistas de até 300 cilindradas no Brasil, com foco em aspectos relacionados à segurança no trânsito, à formação prática e teórica, e à infraestrutura urbana, com o intuito de fornecer subsídios para o desenvolvimento de políticas públicas, campanhas educativas e melhorias na formação de motociclistas.

1.2.2 Objetivos Específicos

a) Analisar o processo de formação de motociclistas:

Avaliar as lacunas no treinamento teórico e prático oferecido pelas autoescolas, identificando desconexões entre o conteúdo ministrado e a realidade do trânsito.

b) Investigar o uso de equipamentos de segurança:

Examinar a frequência e as razões para o uso irregular de capacetes e outros equipamentos de proteção, especialmente em regiões com pouca fiscalização.

c) Estudar os fatores de risco no trânsito:

Identificar os principais comportamentos de risco adotados por motociclistas, como excesso de velocidade, consumo de álcool e condução sem habilitação.

d) Identificar barreiras ao acesso à CNH-A:

Explorar as dificuldades financeiras, educacionais e culturais que impedem muitos motociclistas de obterem a habilitação adequada.

e) Avaliar a influência da infraestrutura viária:

Examinar o impacto das condições das vias, como buracos, pavimentação irregular e sinalização insuficiente, na segurança dos motociclistas.

f) Investigar a relação entre motociclistas e motoristas:

Analisar a percepção dos motociclistas sobre a interação com outros condutores e como essa relação impacta a segurança no trânsito.

g) Propor melhorias no processo de formação e fiscalização:

Sugerir mudanças no treinamento e na fiscalização, com base nas percepções dos entrevistados, para tornar o trânsito mais seguro para motociclistas.

1.2.3 PÚBLICO-ALVO e Abrangência

O público-alvo desta pesquisa consiste em motociclistas e instrutores de motocicleta de diferentes regiões do Brasil, com uma faixa etária variando entre 17 e 58 anos. Eles representam tanto áreas urbanas quanto rurais, com diferentes níveis de escolaridade, desde o ensino fundamental até o superior. A amostra inclui tanto homens quanto mulheres, com predomínio de motociclistas que utilizam suas motos no dia a dia para trabalho e deslocamento pessoal, e instrutores de trânsito responsáveis pela formação de novos condutores.

Tabela 1 – Perfil dos Entrevistados segundo o gênero, a idade, a escolaridade, a região de moradia e o perfil.

ID	Gênero	Idade	Escolaridade	Região de Moradia	Perfil
1	Masculino	45	Ensino Médio	Cidade Ocidental/GO	Instrutor
2	Masculino	40	Ensino Médio	Maceió/AL	Instrutor
3	Feminino	38	Ensino Médio	Taguatinga/DF	Instrutora
4	Masculino	50	Fundamental	Anápolis/GO	Motociclista
5	Masculino	48	Ensino Médio	Formosa/GO	Motociclista
6	Masculino	45	Fundamental	Goiânia/GO	Motociclista
7	Feminino	33	Fundamental	Interior de Alagoas	Motociclista
8	Masculino	17	Ensino Médio	Interior de Alagoas	Motociclista
9	Masculino	49	Analfabeto	Interior de Alagoas	Motociclista
10	Masculino	58	Superior	Interior de Alagoas	Motociclista
11	Masculino	45	Fundamental	Interior de Alagoas	Motociclista
12	Masculino	40	Ensino Médio	Sobradinho/DF	Motociclista

Essa diversidade oferece uma visão abrangente sobre as percepções e os comportamentos dos motociclistas, permitindo uma análise mais detalhada das realidades de diferentes contextos sociais e regionais.

1.3 Resultados

Os resultados desta etapa do trabalho trazem um relato surpreendente do que se passa com a mobilidade por motocicletas no Brasil. Vai muito além do “Brasil oficial”, das leis. É a realidade nua e crua.

1.3.1 Início da Pilotagem

O início precoce na pilotagem de motocicletas foi uma característica comum entre os entrevistados. Grande parte deles começou a pilotar antes de atingir a idade mínima para obter a habilitação, o que indica uma aprendizagem informal, frequentemente sem qualquer instrução oficial ou educação adequada sobre as regras de trânsito. Esse aprendizado, muitas vezes realizado em ambientes desregulados, reforça a ausência de uma formação adequada desde os primeiros contatos com a moto.

Os relatos dos entrevistados evidenciam essa prática:

“Eu comecei a pilotar com 9 anos. Eu tinha uma cinquentinha. Eu aprendi com meu primo. Ele não era habilitado. Ele trocou de motos várias vezes, passando por diferentes modelos até hoje.”

(Motociclista – Interior)

“Comprei minha primeira moto com 13 anos e saí andando, ninguém me ensinou Eu aprendi na marra”.

(Motociclista – Interior)

“Aprendi a andar de moto com 17 anos. Meu irmão me ensinou. Ele é habilitado, então me passou o que sabia”.

(Motociclista – Interior)

“Eu comecei a andar de moto aos 12 anos. Um amigo me deixou dar uma volta, e desde então, nunca parei. Eu saí pilotando sem nunca ter feito isso antes”.

(Motociclista – Interior)

Esses depoimentos destacam a carência de um processo formal de instrução, o que pode gerar condutas inadequadas e aumentar os riscos no trânsito. A falta de preparo inicial pode resultar em desafios significativos quando esses motociclistas passam a circular em áreas mais movimentadas e complexas.

1.3.2 Motivos para Pilotar

Para a maioria dos entrevistados, a motocicleta é um meio de transporte fundamental, sendo amplamente utilizada para o trabalho ou para facilitar as atividades cotidianas. A moto oferece agilidade e acessibilidade, o que torna sua presença indispensável nas rotinas de quem a utiliza.

Entre os depoimentos colhidos, destaca-se o caráter utilitário da motocicleta:

“Eu sou comerciante, e a moto é necessária no meu dia a dia, para fazer minhas entregas e resolver minhas coisas”

(Motociclista – Interior)

“Eu trabalho na usina Porto Rico como tratorista, e uso a moto principalmente para o trabalho”.

(Motociclista – Interior)

Outros entrevistados relataram o uso da moto em momentos de lazer ou para deslocamentos dentro da cidade, mas com menor frequência para viagens:

“A moto pra mim... sempre foi pra final de semana... Raramente eu pego a moto pra viajar pra outra cidade... é mais pra cidade.”

(Motociclista – Interior)

Esses relatos evidenciam que, seja por necessidade de trabalho ou por conveniência pessoal, a motocicleta desempenha um papel crucial na mobilidade diária dos entrevistados, facilitando tanto as tarefas profissionais quanto as atividades pessoais.

1.3.3 A CNH-A e os Desafios na Obtenção

Entre os entrevistados, alguns possuem a habilitação categoria A, o que indica que passaram pelo processo formal de obtenção da CNH-A para pilotar motocicletas. No entanto, a maioria dos entrevistados não possui essa habilitação, sendo a falta dela um dos principais problemas observados. As razões para não possuírem a CNH-A variam, abrangendo desde barreiras financeiras até limitações educacionais e culturais.

Alguns entrevistados obtiveram a CNH-A há bastante tempo, antes da exigência de cursos formais de autoescola:

"Tirei minha carteira com 18 anos, em 1986, quando não era necessário passar por autoescola. Naquela época, a primeira coisa que fazíamos ao completar 18 anos era tirar a carteira, já pilotava desde os 12 anos".

(Motociclista - Interior)

Outros motociclistas já possuíam experiência de pilotagem antes de realizar o curso de habilitação, vendo-o apenas como uma formalidade:

"Eu já sabia andar de moto antes de tirar a habilitação. Quando fiz o curso, foi mais para cumprir o que precisava, porque já tinha prática".

(Motociclista - Interior - Mulher)

A falta de escolaridade é uma das maiores barreiras para muitos motociclistas, especialmente em áreas rurais. O analfabetismo impede muitos de obterem a habilitação, já que o exame teórico exige leitura e interpretação de textos:

"Nunca tirei habilitação porque sou analfabeto. Pensei em tentar, mas não consigo passar no exame teórico. É difícil para quem não sabe ler e escrever".

(Motociclista - Interior - Analfabeto)

Além disso, há motociclistas que estão em processo de obtenção da habilitação e perceberam que o processo é menos complicado do que imaginavam:

"Eu estou tirando a habilitação agora. Até hoje não tinha tirado por conta do trabalho e porque achava que seria mais difícil do que é, mas estou vendo que é algo mais tranquilo".

(Motociclista - Interior)

As principais dificuldades enfrentadas por aqueles que não possuem a CNH-A incluem:

Analfabetismo:

A exigência de passar no exame teórico é um grande obstáculo para quem não sabe ler e escrever, o que torna difícil a obtenção da habilitação.

“Eu sou bom motorista, nunca sofri acidente, mas a dificuldade de passar na prova teórica me impede de tirar a carteira.”

(Motociclista - Interior)

Fatores financeiros:

O custo para tirar a habilitação é outro fator limitante. O valor das aulas, exames e taxas é considerado alto, especialmente para quem vive em áreas rurais ou tem baixa renda.

“Muita gente aqui não tira habilitação porque é caro. Não é todo mundo que pode pagar as aulas e as taxas.”

(Motociclista - Interior)

Desinformação e medo:

O desconhecimento sobre o processo e a percepção equivocada de que seria mais difícil são desafios comuns.

“Eu achava que tirar a habilitação era um bicho de sete cabeças. Só agora estou vendo que é mais fácil do que pensava.”

(Motociclista - Interior)

1.3.4 Frequência e Uso da Motocicleta

De maneira geral, todos os entrevistados utilizam a motocicleta com frequência significativa, seja para o trabalho, lazer ou outras atividades cotidianas. Para muitos, a motocicleta é o principal ou até mesmo o único meio de transporte disponível, especialmente em cidades menores onde o transporte público é ineficiente ou inexistente.

Os relatos ilustram a importância da moto no dia a dia dos entrevistados:

"Eu preciso da moto todo dia para trabalhar, para resolver as coisas do meu comércio, fazer entregas".

(Motociclista - Interior- Analfabeto)

"Eu ando de moto todo dia, é o meu meio de transporte para tudo". Em muitos casos é a única forma de locomoção disponível."

(Motociclista - Interior)

"A moto é essencial para mim. Uso para trabalhar, para levar os meninos na escola, fazer compras. Não tem outra opção aqui".

(Motociclista - Interior- Mulher)

Os estilos de pilotagem entre os motociclistas variam consideravelmente. Enquanto alguns adotam uma postura mais cautelosa e defensiva, outros, especialmente os motociclistas mais jovens, preferem um estilo de pilotagem mais agressivo e arriscado.

Motociclistas mais experientes tendem a ser mais cuidadosos, como demonstrado nos depoimentos:

"Eu sou muito cauteloso, ando devagar, 20, 30 km/h. Nunca bati, nunca caí. Eu ando com cuidado, fico sempre atento, porque você tem que dirigir por você e pelos outros".

(Motociclista - Interior- Analfabeto)

Sua experiência de mais de 30 anos no trânsito fez com que desenvolvesse uma postura mais cuidadosa.

"Eu ando devagar, principalmente quando estou com os meninos. Não gosto de correr, é perigoso, então vou sempre com cuidado".

(Motociclista - Interior - Mulher)

Por outro lado, os motociclistas mais jovens frequentemente adotam comportamentos de risco, como empinar a moto, reconhecendo o perigo, mas sem perceber plenamente as consequências:

"Eu gosto de correr, fazer grau (empinar a moto). É mais divertido assim, mas sei que é perigoso".

(Motociclista - Interior)

Sua postura de risco reflete o comportamento de muitos jovens motociclistas, que muitas vezes não percebem o perigo até sofrerem um acidente.

Esse comportamento reflete uma atitude comum entre os jovens, que, muitas vezes, só compreendem os riscos depois de sofrerem um acidente. A combinação entre a frequência de uso da motocicleta e o estilo de pilotagem adotado pode ter impacto direto na segurança no trânsito.

1.3.5 Experiência com Acidentes

As entrevistas revelam uma diversidade de experiências relacionadas a acidentes de trânsito, que vão desde falhas na pilotagem até colisões com outros veículos. A imprudência, as condições precárias das vias e os comportamentos de risco são fatores recorrentes nos relatos.

Alguns acidentes ocorreram devido a problemas mecânicos ou decisões rápidas durante a pilotagem:

“Eu estava indo para um encontro de motos em Penedo quando, em uma curva, a moto travou o guidão. Tive que tomar uma decisão rápida, então decidi deitar a moto, porque senão eu ia cair num barranco. Na queda, quebrei a mão e duas costelas”.

(Motociclista - Interior)

Outros acidentes foram resultado da alta velocidade e perda de controle:

“Eu estava correndo a 140 km/h e não consegui fazer a curva. Passei direto e acabei batendo forte. Rachei a cabeça e fiquei dois meses sem andar de moto”.

(Motociclista - Interior)

Para alguns, as quedas foram causadas pelas más condições das vias, como buracos e pavimentação precária:

“Já caí de moto várias vezes por causa dos buracos na rua. Uma vez, minha roda da frente entrou em um buraco e eu perdi o controle. Cai, mas graças a Deus foi só um susto e alguns arranhões”.

(Motociclista - Interior - Mulher)

A infraestrutura viária, especialmente em áreas com calçamento ruim ou inexistente, é frequentemente apontada como causa de quedas e colisões. Mesmo em baixa velocidade, as condições das ruas representam um grande risco para os motociclistas:

"No tempo de chuva, as ruas ficam cheias de buracos. A pavimentação cede e fica difícil dirigir. Já vi muita gente cair porque a moto trava em um buraco ou a rua está cheia de lama".

(Motociclista – Interior)

Além de suas próprias experiências, muitos motociclistas relataram que já presenciaram acidentes, muitos dos quais envolvendo motos, destacando a frequência com que essas situações ocorrem e os comportamentos imprudentes que as causam:

"Já vi vários acidentes aqui, e em muitos deles o motorista estava bêbado. Uma vez, vi um cara que perdeu o controle e bateu na moto de um amigo meu. Ele estava completamente embriagado".

(Motociclista – Interior)

"Já vi vários amigos se acidentarem em rachas. A galera corre muito e não respeita nada. Uma vez, um amigo meu bateu porque não conseguiu fazer uma curva. Foi feio, ele quase morreu".

(Motociclista – Interior)

Esses relatos reforçam a ideia de que a combinação de comportamentos imprudentes e condições adversas no trânsito aumenta significativamente o risco de acidentes graves entre motociclistas.

1.3.6 Sugestões para Melhorar a Segurança

Os entrevistados ofereceram várias sugestões para melhorar a segurança no trânsito e reduzir o número de acidentes envolvendo motocicletas. As propostas incluem desde melhorias na infraestrutura até um aumento na fiscalização e a promoção de campanhas educativas.

Um ponto importante levantado foi a necessidade de reforçar a fiscalização, especialmente para coibir o consumo de álcool:

"Se houvesse mais fiscalização, principalmente para pegar quem está bêbado, já ajudaria muito. Muita gente anda bêbada de moto ou de carro e acaba causando acidentes".

(Motociclista - Interior)

A infraestrutura urbana, com destaque para a sinalização e a conservação das vias, também foi mencionada como uma área crítica a ser melhorada:

"Precisamos de mais quebra-molas e sinalização. Isso ajudaria a reduzir a velocidade e, consequentemente, os acidentes. Também precisamos de uma conservação melhor das ruas".

(Motociclista - Interior)

A conscientização sobre o uso de equipamentos de segurança e o respeito às regras de trânsito foi outro aspecto mencionado:

"É importante realizar campanhas educativas para conscientizar os motociclistas sobre a importância do uso do capacete e do respeito às regras de trânsito.

(Motociclista - Interior - Mulher)

Além disso, houve a sugestão de criar espaços específicos para atividades de alta velocidade, como rachas, para que esses comportamentos não coloquem a segurança de outros em risco:

"Se tivesse um lugar próprio para a galera fazer racha, sem prejudicar ninguém, seria melhor. Assim, ninguém ficava correndo nas ruas e colocando a vida dos outros em risco."

(Motociclista – Interior)

Os entrevistados destacaram que a má conservação das vias e a falta de sinalização adequada aumentam os riscos no trânsito urbano. Buracos, ruas estreitas e a ausência de redutores de velocidade tornam o ambiente urbano um local perigoso para motociclistas. Já nas rodovias, o excesso de velocidade e a falta de respeito de motoristas de veículos maiores, como caminhões e carros, foram apontados como fatores de risco significativos.

"Eu evito pegar rodovia porque o pessoal de carro e caminhão não respeita. Muitas vezes, jogam a moto para o acostamento, como se a gente não tivesse o direito de estar ali".

(Motociclista – Interior)

"Quando a gente pega rodovia, a galera gosta de correr, e aí acaba acontecendo acidente. Já vi muitos amigos meus se acidentarem assim, tentando correr demais".

(Motociclista – Interior)

Essas sugestões reforçam a necessidade de uma abordagem multidimensional para melhorar a segurança dos motociclistas, abrangendo tanto intervenções em infraestrutura quanto a promoção de comportamentos mais seguros por meio de fiscalização e educação.

1.3.7 Relação com Motoristas de Outros Veículos

A relação entre motociclistas e motoristas de carros foi descrita pelos entrevistados como tensa e muitas vezes perigosa. Muitos motociclistas relataram que motoristas, especialmente os que conduzem veículos maiores, frequentemente não respeitam as motocicletas, contribuindo para o aumento das situações de risco no trânsito.

Os entrevistados destacaram que a falta de atenção e consideração por parte dos motoristas é uma das principais causas de acidentes envolvendo motos, especialmente em cruzamentos e situações onde a prioridade de passagem é ignorada:

"Muitos motoristas de carro não olham para a moto. Já vi muitos acidentes acontecerem em cruzamentos porque o motorista de carro não deu a preferência ou simplesmente não viu a moto".

(Motociclista - Interior)

Apesar da frustração, a maioria dos motociclistas prefere evitar confrontos no trânsito, optando por uma postura defensiva para garantir a segurança:

"Não adianta brigar no trânsito. Se alguém me provoca ou faz uma besteira, eu respiro fundo e sigo em frente. É mais seguro assim."

(Motociclista - Interior)

Além disso, muitos motociclistas mencionaram que se sentem invisíveis no trânsito, pois os motoristas de carros frequentemente desrespeitam seu espaço e os fecham, sem se preocupar com as consequências:

"Parece que para eles a gente não existe, não respeitam o nosso espaço. Já tomei fechada várias vezes, e eles não ligam".

(Motociclista - Interior - Mulher)

Esses relatos evidenciam a percepção de vulnerabilidade dos motociclistas nas vias, especialmente quando interagem com veículos maiores, e reforçam a necessidade de promover maior conscientização e respeito mútuo entre todos os condutores.

1.3.8 Principais Causas dos Acidentes

Os motociclistas entrevistados identificaram diversas causas para os acidentes, tanto em áreas urbanas quanto em rodovias. Entre os fatores mais frequentemente mencionados estão:

Excesso de Velocidade:

O excesso de velocidade foi destacado como uma das principais causas de acidentes, especialmente entre motociclistas mais jovens, que gostam de correr e, consequentemente, se colocam em situações de alto risco.

Consumo de Álcool:

O consumo de álcool, tanto por motoristas de carros quanto por motociclistas, também foi mencionado como uma das causas recorrentes de acidentes. A combinação de álcool e direção coloca todos em perigo.

Falta de Infraestrutura e Conservação das Vias:

A má conservação das vias, especialmente em áreas urbanas, foi apontada como um fator importante para os acidentes. Buracos e pavimentação irregular frequentemente resultam em quedas e colisões.

Falta de Fiscalização:

A ausência de fiscalização adequada foi mencionada como uma das razões para o aumento dos acidentes. Sem uma fiscalização rigorosa, muitos se sentem à vontade para correr ou pilotar sob o efeito de álcool.

Os entrevistados expressaram opiniões majoritariamente positivas sobre as blitzes de trânsito, reconhecendo a importância dessas operações para melhorar a segurança e coibir comportamentos perigosos, como pilotar sem habilitação ou capacete. No entanto, muitos acreditam que as blitzes são insuficientes e ocorrem com pouca frequência.

"Acho as blitzes importantes. Se tivesse mais, pegariam muita gente dirigindo bêbada ou sem capacete. Aqui falta mais fiscalização". Segundo ele, se as blitzes fossem mais frequentes, muitos acidentes poderiam ser evitados.

(Motociclista – Interior)

"Se tivesse mais blitz, as pessoas iam respeitar mais as regras. Ninguém quer ser multado, então começariam a usar capacete e andar direito".

(Motociclista - Interior - Mulher)

Esses depoimentos reforçam a necessidade de uma abordagem mais ampla e consistente na fiscalização, além da melhoria das condições das vias, como forma de reduzir os acidentes e promover um trânsito mais seguro para motociclistas e outros usuários das vias.

1.3.9 Beber e Pilotar

Quando o tema é o consumo de álcool antes de pilotar, a maioria dos entrevistados relatou que não bebe antes de conduzir suas motos e reconhecem o perigo de pilotar sob o efeito de álcool. Muitos mencionaram já ter presenciado acidentes graves causados por motoristas ou motociclistas embriagados, refletindo a seriedade do problema.

Os depoimentos indicam uma conscientização generalizada sobre os riscos associados ao consumo de álcool e à pilotagem:

"Eu não bebo quando vou andar de moto. Já vi muitos acidentes por causa disso. O pessoal bebe, acha que está bem e acaba se envolvendo em acidentes graves".

(Motociclista - Interior)

"Eu nunca bebo se vou pilotar. É perigoso demais, ainda mais quando estou com meus filhos na moto. Já vi gente bêbada se acidentar feio".

(Motociclista - Interior - Mulher)

Apesar de muitos adotarem uma postura responsável, alguns relataram que conhecem outros motociclistas que ainda pilotam sob o efeito de álcool, acreditando que estão em condições de dirigir:

"Eu mesmo não bebo antes de pilotar, mas muitos amigos meus bebem e saem andando de moto. A galera acha que não vai acontecer nada, mas eu já vi vários acidentes assim".

(Motociclista - Interior)

O consenso entre os entrevistados é que beber e pilotar é uma combinação perigosa, com muitos associando os acidentes graves que testemunharam ao consumo de álcool. Esses relatos reforçam a necessidade de campanhas educativas e de uma fiscalização mais rigorosa para combater esse comportamento de risco no trânsito.

1.3.10 Uso de Capacetes e Outros Equipamentos de Proteção

O uso de capacetes e outros equipamentos de proteção é um tema que gera divergências entre os motociclistas entrevistados. Embora todos reconheçam a importância desses equipamentos para a segurança, a frequência de uso varia consideravelmente, especialmente em cidades menores, onde a fiscalização é quase inexistente e o capacete frequentemente não é utilizado nas rotinas diárias.

Alguns motociclistas admitiram que, embora saibam da importância do capacete, não o utilizam regularmente em trajetos curtos ou dentro de suas cidades:

"Eu sei que deveria usar capacete, mas aqui ninguém usa. A gente acaba se acostumando a andar sem. Só coloco quando vou para mais longe". Ele mencionou que, em cidades pequenas, usar capacete pode até ser visto como uma desconfiança por parte dos outros: "Se você usa capacete aqui, até te olham estranho, acham que você está escondendo o rosto por algum motivo".

(Motociclista - Interior)

Outros relataram que, apesar de conhecerem os riscos, muitas vezes negligenciam o uso do capacete, especialmente em trajetos curtos:

“Eu uso capacete de vez em quando, mas confesso que muitas vezes não uso, principalmente aqui na cidade, quando é um trajeto curto”.

(Motociclista – Interior - Mulher)

Por outro lado, alguns entrevistados afirmaram que sempre utilizam o capacete, tendo presenciado casos em que o uso do equipamento salvou vidas:

“Eu sempre uso capacete. Já vi gente morrer porque não estava usando. O capacete é a única coisa que pode te salvar se você cair”.

(Motociclista – Interior)

Além do capacete, o uso de outros equipamentos de proteção, como jaquetas, botas e luvas, é menos comum. Esses itens são geralmente utilizados apenas em viagens mais longas ou em situações específicas, enquanto no dia a dia o capacete, quando usado, é o único equipamento de proteção adotado pela maioria:

“Eu sempre ando com capacete e, se vou viajar, coloco bota e jaqueta. Já vi muitos acidentes em que o capacete salvou vidas”.

(Motociclista – Interior)

Esses depoimentos revelam que, embora a importância do capacete seja amplamente reconhecida, fatores como a falta de fiscalização e as pressões culturais em cidades pequenas influenciam o uso irregular desse equipamento essencial para a segurança dos motociclistas.

1.3.11 Comportamento dos Outros Motociclistas

Os entrevistados expressaram opiniões variadas sobre o comportamento de outros motociclistas, frequentemente associando comportamentos de risco à imprudência e à falta de habilitação. Muitos relataram a presença significativa de motociclistas que não possuem habilitação ou que não seguem as regras de trânsito, o que aumenta consideravelmente o risco de acidentes.

Uma das principais preocupações foi o comportamento dos motociclistas jovens, que muitas vezes adotam práticas arriscadas, como empinar motos e pilotar em alta velocidade sem o uso de capacete:

“Vejo muitos jovens empinando motos, correndo sem capacete, e isso aumenta o número de acidentes. Falta consciência e responsabilidade”.

(Motociclista – Interior)

Esse comportamento imprudente foi frequentemente relacionado à falta de fiscalização e à cultura local, onde muitos jovens aprendem a pilotar de forma informal, sem o devido preparo ou conhecimento das normas de segurança no trânsito. A ausência de campanhas educativas e de uma fiscalização efetiva contribui para perpetuar esses comportamentos arriscados, que colocam em perigo não apenas os motociclistas, mas também os outros usuários das vias.

1.3.12 Visão dos Instrutores para Aprendizagem de Pilotagem de Moto

Para compreender melhor a formação dos motociclistas, entrevistamos três instrutores de autoescolas. Suas percepções destacam deficiências significativas no treinamento teórico e prático oferecido aos alunos.

Deficiências na Formação Teórica e Prática

Os instrutores apontam que o conteúdo teórico ensinado nas autoescolas não prepara adequadamente os motociclistas para a realidade do trânsito. Segundo um instrutor: "Os alunos aprendem as leis, mas a realidade do trânsito nas ruas é bem diferente. Eles precisam de mais treinamento prático, que simule o dia a dia." O exame de habilitação, que se concentra em manobras básicas, como o "oito", é criticado por não preparar os alunos para situações reais. Um instrutor comentou: "No circuito fechado ele não tem de passar marcha nem nada. Faz todo o circuito de primeira marcha. Quando ele vai para o trânsito real, está pronto pra morrer."

Falta de Tempo e Treinamento Insuficiente

Os instrutores também mencionaram que o número de horas de aula prática é insuficiente. Como um deles afirmou: "O aluno passa muito pouco tempo na moto. Algumas aulas e pronto, ele já está autorizado a pilotar no trânsito." Muitos ainda não se sentem preparados para enfrentar o trânsito de forma segura e autônoma. Além disso, os instrutores acreditam que o treinamento deveria ocorrer em diferentes condições de via, trânsito e clima, simulando cenários reais.

Equipamentos e Segurança

Outro ponto destacado pelos instrutores é a falta de atenção ao uso de equipamentos de segurança durante a formação. "Muitos alunos nem usam capacetes de qualidade durante as aulas," comentou um dos entrevistados, ressaltando que, se o uso de equipamentos não for enfatizado desde o início, os motociclistas tendem a negligenciá-los no futuro.

Falta de Adaptação ao Trânsito Real

Os instrutores concordam que o treinamento atual não prepara os motociclistas para lidar com as condições reais do trânsito urbano, que envolvem a interação com carros, ônibus e pedestres. Um instrutor comentou: "A realidade do trânsito, com carros, ônibus, pedestres e tudo mais, é muito diferente do que eles veem na autoescola." Outro instrutor destacou que muitos alunos, mesmo após passarem no exame, evitam pilotar em vias movimentadas:

“Muitos passam no teste, mas depois evitam andar em vias movimentadas porque não se sentem preparados.” Em uma análise mais crítica, um instrutor afirmou: “Quem não sabia pilotar antes, sai sem saber nada depois de passar no exame do Detran.” Ele complementa: “Depois de um ano ou dois, eles acham que aprenderam a pilotar, ficam mais ousados e aí morrem.”

1.4 Conclusão

O processo de formação de motociclistas no Brasil, conforme revelado pelas entrevistas com motociclistas e instrutores, possui deficiências significativas que contribuem para a alta taxa de acidentes envolvendo motocicletas. A maioria dos motociclistas começa a pilotar de forma informal, sem passar por uma formação teórica ou prática adequada, o que aumenta os riscos no trânsito. As barreiras educacionais e financeiras impedem muitos de obter a CNH-A, deixando-os despreparados para lidar com as complexidades e perigos do trânsito urbano.

Além disso, o treinamento oferecido pelas autoescolas é criticado por sua desconexão com a realidade do trânsito. As aulas práticas são limitadas a manobras básicas, como o “oito”, sem abordar de forma eficaz os desafios diários, como a convivência com outros veículos e as situações de risco. A negligência com o uso correto de equipamentos de segurança e a ausência de fiscalização eficaz agravam ainda mais os problemas de segurança nas vias.

A relação entre motociclistas e motoristas de veículos maiores é marcada pela tensão e falta de respeito, o que, somado à má conservação das vias e à imprudência no trânsito, resulta em um cenário de alto risco para os motociclistas. Melhorias na infraestrutura, maior fiscalização e campanhas educativas foram sugeridas pelos entrevistados como medidas para reduzir esses riscos.

Em resumo, muitos motociclistas começam a pilotar antes dos 18 anos, fora do sistema formal de ensino, sem conhecimento adequado sobre os riscos e as técnicas de pilotagem. Os exames de habilitação realizados pelos Detrans não avaliam de forma completa as capacidades dos motociclistas, sendo apenas uma formalidade para a obtenção da CNH. Além disso, a infraestrutura precária das cidades e a relação tensa com outros condutores aumentam os perigos no trânsito, refletidos nas elevadas estatísticas de acidentes no Brasil.

Diante desse cenário, é fundamental que o processo de formação dos motociclistas seja reestruturado, com maior ênfase na prática em condições reais de trânsito e na conscientização sobre segurança, de modo a reduzir os índices de acidentes e melhorar a convivência no trânsito.

Resultados por Objetivo Específico

A seguir, os resultados detalhados ponto a ponto frente aos objetivos específicos deste trabalho.

a) Analisar o processo de formação de motociclistas:

A pesquisa revelou que o processo de formação nas autoescolas é inadequado para preparar os motociclistas para o trânsito real. O treinamento prático é restrito a manobras simples, sem abordar situações complexas como cruzamentos, ultrapassagens e frenagens de emergência. Como resultado, muitos motociclistas obtêm a habilitação sem estarem devidamente preparados para enfrentar os desafios do trânsito urbano, aumentando os riscos de acidentes.

b) Investigar o uso de equipamentos de segurança:

Embora todos os motociclistas reconheçam a importância do uso de capacetes e outros equipamentos de segurança, o uso efetivo é irregular, especialmente em cidades menores, onde a fiscalização é insuficiente. Muitos motociclistas só utilizam capacete em viagens mais longas e negligenciam seu uso no dia a dia. Além disso, o uso de outros equipamentos, como jaquetas e botas, é ainda menos frequente, o que agrava os riscos em caso de quedas ou colisões.

c) Estudar os fatores de risco no trânsito:

Os principais fatores de risco identificados pelos motociclistas foram o excesso de velocidade, o consumo de álcool e a falta de habilitação. Jovens motociclistas, em particular, tendem a adotar comportamentos imprudentes, como empinar motos e correr em vias urbanas, o que aumenta o número de acidentes. O consumo de álcool, tanto por motociclistas quanto por motoristas de carros, também foi apontado como um dos principais responsáveis por acidentes graves.

d) Identificar barreiras ao acesso à CNH-A:

A pesquisa identificou que as barreiras educacionais, como o analfabetismo, e as dificuldades financeiras impedem muitos motociclistas de obterem a habilitação. O exame teórico, que exige leitura e compreensão de textos, é uma barreira intransponível para aqueles com baixa escolaridade, enquanto o custo do processo de habilitação, incluindo aulas e taxas, dificulta o acesso para motociclistas de baixa renda, principalmente em áreas rurais.

e) Avaliar a influência da infraestrutura viária:

A má conservação das vias, com buracos, pavimentação irregular e falta de sinalização adequada, foi apontada como uma das principais causas de acidentes. Em áreas urbanas e rurais, os motociclistas enfrentam riscos diários devido à infraestrutura inadequada, especialmente durante o período chuvoso, quando as condições das vias se deterioram ainda mais, levando a quedas frequentes.

f) Investigar a relação entre motociclistas e motoristas:

A relação entre motociclistas e motoristas de veículos maiores foi descrita como tensa e muitas vezes hostil. Os motociclistas relataram que não se sentem respeitados no trânsito, sendo frequentemente fechados e forçados a sair da pista por motoristas de carros e caminhões. Essa falta de respeito aumenta a vulnerabilidade dos motociclistas, que já enfrentam altos riscos nas vias.

g) Propor melhorias no processo de formação e fiscalização:

Com base nos relatos dos entrevistados, há uma necessidade urgente de reformular o processo de formação dos motociclistas, com ênfase em situações reais de trânsito e no uso de equipamentos de segurança. Além disso, a fiscalização deve ser intensificada, tanto para garantir o uso correto dos equipamentos quanto para coibir comportamentos imprudentes, como pilotar sem habilitação ou sob o efeito de álcool. Campanhas educativas contínuas também são essenciais para conscientizar os motociclistas sobre a importância da segurança no trânsito.



Conclusões Finais

1.1 Introdução

O presente estudo tem como objetivo geral compreender o perfil, os hábitos, as dificuldades e as percepções dos motociclistas brasileiros que utilizam motos de até 300 cilindradas, com especial ênfase nas questões de segurança viária e no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação – Categoria A (CNH-A). A pesquisa busca identificar os fatores que contribuem para a elevada sinistralidade entre motociclistas, propondo, a partir disso, algumas ações e políticas públicas voltadas para a melhoria da formação, da conscientização e da segurança desses condutores. Assim, esse estudo pretende fornecer um diagnóstico sobre o cenário atual da mobilidade por motocicletas no país.

Para alcançar os objetivos propostos, a pesquisa foi estruturada em quatro etapas complementares:

Análise de dados secundários

Um levantamento extensivo de informações foi realizado a partir de fontes oficiais, com o intuito de mapear o cenário atual e identificar tendências relacionadas à sinistralidade entre motociclistas de baixa cilindrada.

Pesquisa quantitativa

Dados foram coletados por meio de um painel online, com 1211 participantes, permitindo uma análise robusta das características, hábitos e percepções de um número significativo de motociclistas brasileiros.

Pesquisa qualitativa – grupos de discussão

Para aprofundar a compreensão dos desafios e percepções dos motociclistas, foram conduzidos cinco grupos de discussão online, para detalhar as experiências e dificuldades enfrentadas no cotidiano desses condutores.

Entrevistas em profundidade

Doze entrevistas foram realizadas, incluindo a participação de instrutores de autoescola, para explorar, de maneira detalhada, o processo de formação de novos condutores de motocicleta e os principais entraves enfrentados no treinamento prático e teórico.

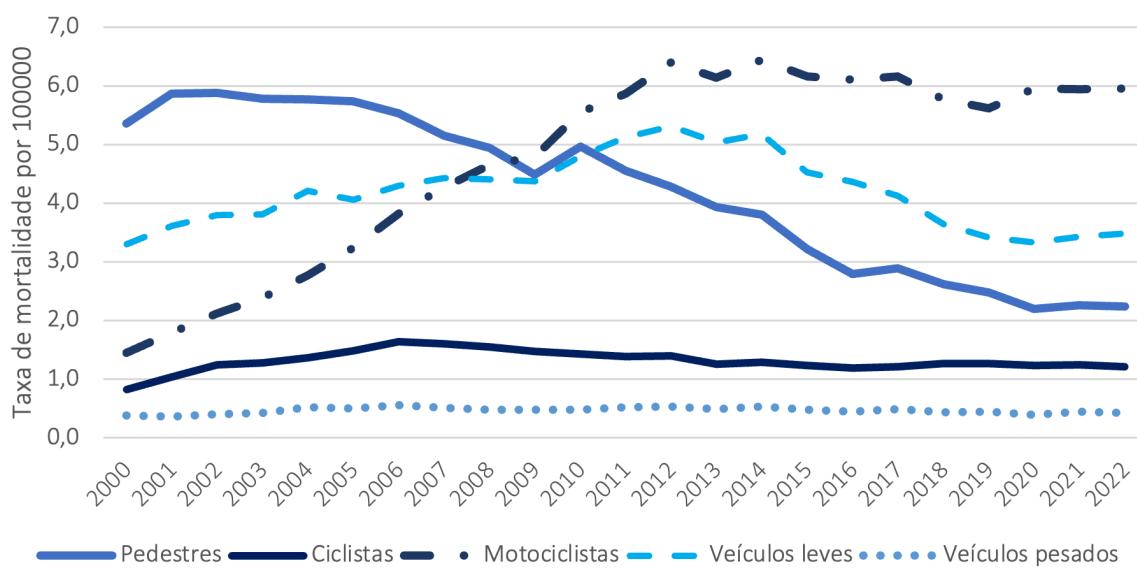
Essas quatro fases de pesquisa oferecem uma visão complementar sobre o universo da mobilidade por motocicletas no Brasil. A partir dela é possível o desenvolver propostas que visam a redução de acidentes e a melhoria das condições de segurança dos motociclistas.

1.2 Pesquisa Com Dados Secundários

A violência no trânsito é um dos maiores problemas do país. No trânsito de hoje, são os motociclistas enfrentam os maiores riscos. O número de mortos e feridos entre os motociclistas brasileiros supera amplamente o de outras categorias de usuários das vias. Diversos fatores explicam essa realidade, e é essencial compreendê-los para elaborar políticas públicas que possam mitigar esse problema.

O crescimento vertiginoso da frota de motocicletas no Brasil, especialmente nas últimas duas décadas, está entre os principais fatores que explicam o aumento da mortalidade e da morbidade entre os motociclistas. O Brasil, que tinha cerca de 4 milhões de motocicletas no início dos anos 2000, viu esse número crescer para 35 milhões em 2023. O baixo custo, sua eficiência em termos de combustível e facilidade de locomoção e a precariedade do transporte público explicam em grande medida a popularização da motocicleta como meio de transporte. Como o expressivo aumento da frota não foi acompanhado por políticas públicas adequadas, um dos resultados foi o vertiginoso crescimento no número de motociclistas mortos e feridos. A evolução das taxas de mortalidade expressas na Figura 1 mostra claramente o fenômeno: entre as categorias comparadas, a única que cresce é a dos motociclistas.

Figura 1 - Taxa de mortalidade padronizada por idade por categoria e ano, Brasil, 2000 - 2022.



Os motociclistas enfrentam inúmeros desafios. O mau estado de conservação das vias e a precariedade da sinalização colocam os motociclistas em risco constante. Em muitas cidades, principalmente nas regiões Norte e Nordeste, as vias não estão adaptadas para o uso seguro de motocicletas.

O alto preço para tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) faz com que grande parte dos motociclistas pilotem sem CNH, não tenham um treinamento mínimo adequado e corram riscos desnecessários. Com a fiscalização insuficiente muitas pessoas conduzem motocicletas sem habilitação. Evidentemente a falta de preparo dos condutores aumenta significativamente a probabilidade de acidentes, principalmente em áreas rurais e cidades menores, onde a informalidade no uso de motocicletas é predominante.

As Figuras 2 A e 2 B mostram a precocidade das mortes de motociclistas e as diferenças entre os sexos. Jovens do sexo masculino são muito mais vulneráveis, principalmente pelo estilo de condução da motocicleta. Os dados mostram que os homens têm cinco vezes mais chances de morrer em acidentes de moto do que as mulheres.

Figura 2 A - Taxa de mortalidade padronizada por idade, sexo masculino.

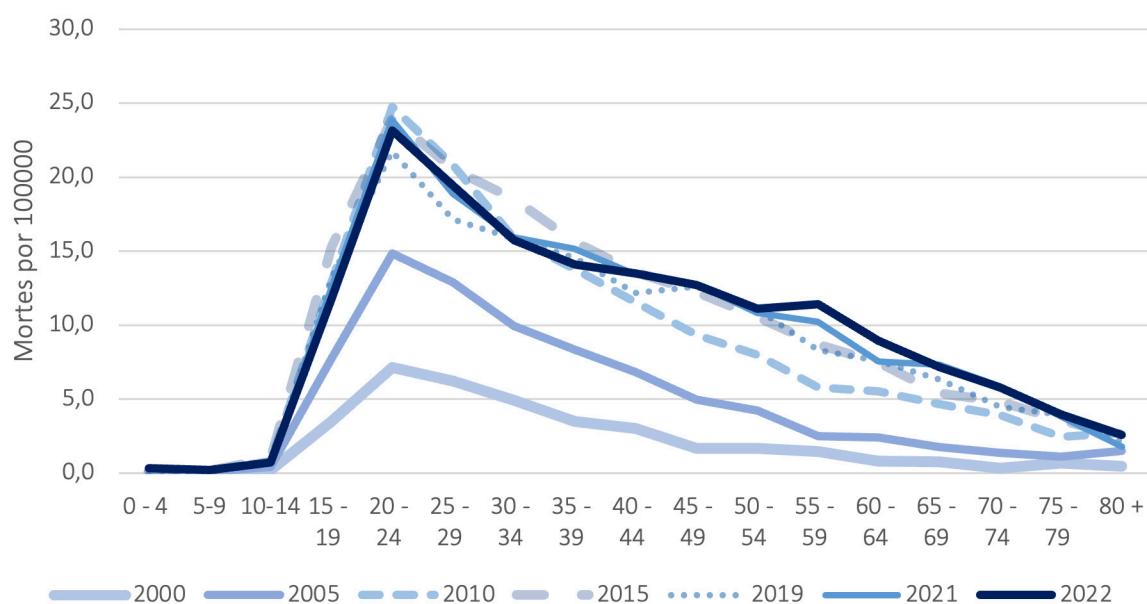
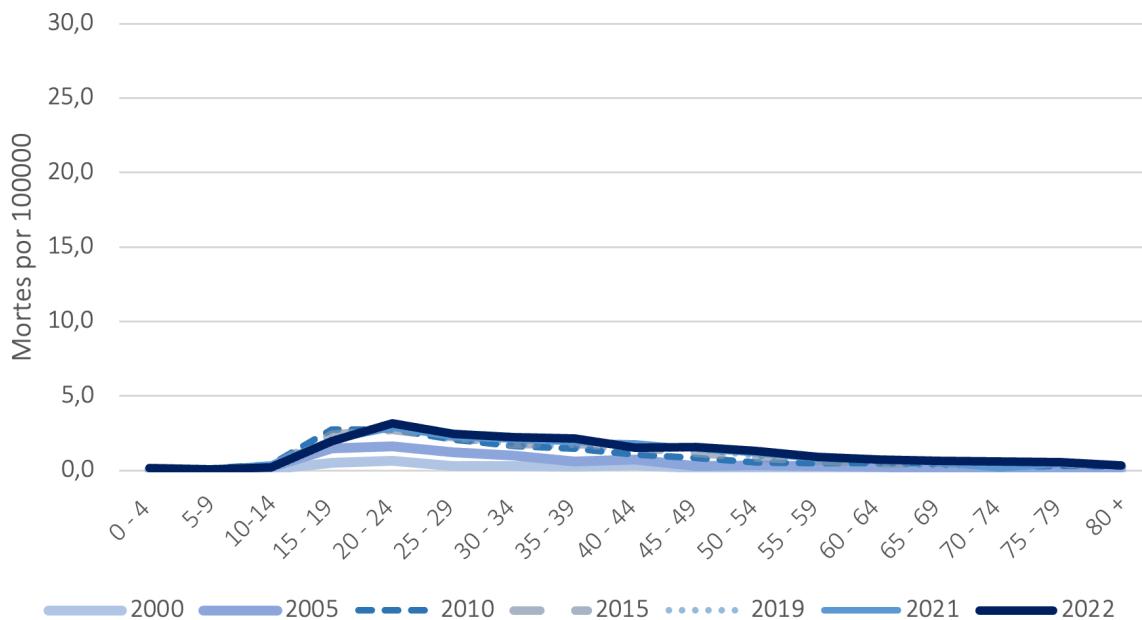


Figura 2 B - Taxa de mortalidade padronizada por idade, sexo feminino.

Outro aspecto é a utilização das motocicletas como ferramenta de trabalho. O aumento da demanda por serviços de entrega, impulsionado pela expansão das plataformas digitais, fez com que milhões de motociclistas se lançassem às ruas, muitas vezes sem o treinamento adequado para pilotar com segurança. Esses trabalhadores estão expostos a longas jornadas, prazos apertados e condições adversas de trânsito, o que aumenta consideravelmente os riscos de acidentes. A natureza do trabalho de entregas com as motos – mototáxi, entregas e outros serviços – no qual o motociclista ganha pela quantidade de viagens, coloca em risco a integridade física dos motociclistas. Os inúmeros acidentes com motociclistas sobrecarregam o sistema de saúde pública, que enfrenta os altos custos associados ao tratamento de vítimas de acidentes graves. Uma pesquisa publicada pela InfoMoney dá conta que os motociclistas acidentados ficaram, em média, 41 dias afastados do trabalho em 2023. Entre os motociclistas que trabalham com entregas, o observatório de Segurança e Saúde no Trabalho estimou que há 362 acidentes por 10 mil empregos.

O problema da mortalidade dos motociclistas no Brasil é agravado pela fragilidade da legislação de segurança e pela ineficiência na fiscalização de normas básicas, como o uso de capacetes e outros equipamentos de proteção. Embora o uso de capacetes seja obrigatório, o uso inadequado ou o descumprimento dessa norma ainda são recorrentes, especialmente

nas áreas rurais e periféricas das cidades. A fiscalização falha faz com que muitos condutores deixem de adotar medidas básicas de proteção, expondo-se a lesões graves ou fatais em caso de acidente.

Do ponto de vista da saúde pública, os acidentes de motocicleta no Brasil têm um impacto devastador. Cerca de 40% dos motociclistas que sofrem acidentes graves morrem no hospital, o que reflete a gravidade das lesões e o alto custo de tratamento dessas vítimas. Internações prolongadas, intervenções cirúrgicas e tratamentos intensivos são frequentes entre os motociclistas acidentados, o que sobrecarrega o sistema de saúde pública brasileiro. Além disso, os altos índices de mortalidade nas vias geram um custo humano incalculável, com famílias inteiras sendo devastadas pela perda de entes queridos ou pela invalidez permanente de seus provedores. Vale destacar que, em muitos casos, as vítimas de acidentes são jovens entre 15 e 29 anos, o que acentua ainda mais o impacto social e econômico dessas tragédias.

A alta taxa de invalidez permanente resultante dos acidentes com motocicletas também merece atenção especial. No Brasil, oito em cada dez pessoas que ficam invalidez permanente após acidentes de trânsito são motociclistas. Isso representa um impacto social profundo, pois muitas dessas pessoas, antes economicamente ativas, tornam-se dependentes de cuidados, sobrecarregando suas famílias e o sistema de segurança social. A invalidez permanente, muitas vezes decorrente de lesões na coluna ou amputações, impede que essas vítimas retornem ao mercado de trabalho, gerando um ciclo de pobreza e dependência em suas famílias.

Antes de promover uma fiscalização e intensa com ênfase no combate à condução sem habilitação é fundamental que se estude as razões dessa prática e as soluções para o problema. No treinamento de habilitação voltado ao motociclista deve-se focar no cumprimento das normas de segurança e na pilotagem defensiva.

O problema envolvendo os motociclistas no Brasil vai além das cifras de mortos e feridos. É um problema social, de saúde pública e de segurança que precisa ser tratado com uma abordagem ampla. São milhões de motociclistas que trabalham com entregas, como mototáxi, com serviços os mais diversos. O crescimento exponencial da frota de motocicletas no país não pode ser visto apenas como necessidade de mobilidade acessível, mas também como fonte de renda, emprego, deslocamento familiar. Não é incomum os pais levarem os filhos à escola utilizando a motocicleta. Assim, o motociclismo no Brasil é um desafio complexo que demanda respostas coordenadas por parte das autoridades públicas.

1.3 Pesquisa Quantitativa

A pesquisa conduzida com 1.211 motociclistas condutores de motos com até 300 cilindradas em todo o Brasil oferece uma visão sobre diversos aspectos que envolvem esses condutores, desde a obtenção da habilitação até os comportamentos de risco e sugestões para melhorar a segurança no trânsito. Este estudo revela importantes aspectos sobre o perfil dos motociclistas, o que é útil para melhorar a segurança viária e conhecer as necessidades dos transeuntes.

A pesquisa identificou obstáculos enfrentados para a obtenção da CNH-A, especialmente os altos custos, a burocracia e a dificuldade dos exames. Esses desafios são mais acentuados entre certos perfis, como jovens e motociclistas de menor renda.

Mais da metade dos motociclistas entrevistados já se envolveu em sinistros, sendo que muitos relataram ferimentos e períodos de afastamento do trabalho. Mulheres e motociclistas que pilotam esporadicamente ou para lazer têm menor incidência de sinistros, destacando a importância do uso frequente e das condições de pilotagem na segurança.

O uso da motocicleta para trabalho é significativo entre os entrevistados, refletindo a importância desse veículo como ferramenta profissional. A percepção sobre a formação nas autoescolas é majoritariamente positiva, com muitos motociclistas afirmado que essa formação melhorou significativamente suas habilidades de pilotagem.

As sugestões dos motociclistas para melhorar a formação e a segurança no trânsito enfatizam a importância de cursos de direção defensiva, simulações de risco e campanhas educativas. A melhoria das condições de infraestrutura, como a criação de faixas exclusivas para motocicletas e a manutenção das estradas, também foi destacada.

Algumas características são fatores de intensidade do risco. Os primeiros são o sexo e a idade: homens jovens, com menos de 35 anos têm um risco muito maior de sofrerem acidentes com motocicletas. Em outro patamar estão as condições da via e das cidades. Nas Regiões Norte e Nordeste as vias são piores, há mais buracos e menos sinalização. A fiscalização é também menor, o que favorece a condução de menores de idade e de inabilitados.

1.4 Grupos De Discussão

Os motociclistas compõem uma tribo com códigos e comportamentos próprios. Independente de sexo, idade e localização geográfica, todos percebem particularidades que os destacam frente aos demais segmentos veiculares, desde a compra até a forma de pilotar e se relacionar com seu veículo.

O desejo e a compra da moto envolvem elementos racionais de custo x benefício, mas também elementos subjetivos como o sentimento de liberdade e autonomia. O baixo custo de aquisição, manutenção e rendimento de combustível tornam a moto um veículo acessível a uma boa parte da população que, de outra maneira, deveria obrigatoriamente usar o transporte público com todas as agruras que isso significa na maioria das cidades brasileiras, especialmente no interior do País.

No Brasil, comprar uma moto é um investimento rentável para boa parte da população. É um veículo de locomoção, de lazer e de trabalho, características válidas também para as mulheres.

Esse uso híbrido, locomoção / instrumento de trabalho, combinado ao baixo custo de aquisição e manutenção, fazem da moto um veículo único, adaptável às necessidades econômicas de uma classe social cuja instabilidade financeira parece ser mais a norma que a exceção. Foram realizados 5 grupos de discussão segmentados com base em especificidades detectadas na etapa 1 da pesquisa quantitativa.

- G1** Mulheres motociclistas de diferentes regiões do Brasil.
- G2** Motociclistas homens que utilizam a motocicleta para trabalho.
- G3** Motociclistas homens que já sofreram acidentes.
- G4** Motociclistas do interior do Brasil.
- G5** Motociclistas do Norte e Nordeste que não possuem habilitação.

Os principais achados nos grupos foram:

Riscos no Trânsito:

Todos os grupos de discussão indicaram uma forte percepção de vulnerabilidade no trânsito, independentemente do perfil do motociclista. Imprudência no estilo de conduzir, condições adversas das vias, e a falta de fiscalização adequada, especialmente em áreas rurais e regiões menos desenvolvidas, como o Norte e Nordeste são fatores sempre mencionados.

Desigualdade de Gênero:

As motociclistas mulheres se sentem mais seguras sobre uma motocicleta que no transporte público ou nas ruas, onde se sentem mais expostas à violência, acosso, roubos e assaltos. Sabem que são uma minoria sobre duas rodas, o que lhes confere um sentido de pioneirismo. Possuem uma maneira mais prudente e defensiva de condução.

Barreiras Econômicas e Legalização:

A regularização dos motociclistas, especialmente no que diz respeito à obtenção da CNH, é comprometida por barreiras econômicas significativas. Isso é particularmente evidente entre os motociclistas das regiões Norte e Nordeste, onde a percepção de burocracia e o alto custo associado à habilitação impedem muitos de se legalizarem. No entanto, essa não é a única razão. Frouxidão nas regras de trânsito e falta de fiscalização faz com que a carteira de habilitação seja apenas um custo a mais, desnecessário e inútil.

Cultura de Apoio Mútuo:

A cultura entre motociclistas, caracterizada por uma forte solidariedade e espírito de corpo, emerge como um aspecto positivo da comunidade, especialmente entre os moto-entregadores. Essa cultura ajuda a mitigar alguns dos riscos enfrentados no trânsito, criando uma rede de apoio que é única entre os usuários de veículos de duas rodas.

Pilotagem Defensiva:

A conscientização sobre os riscos associados à pilotagem é alta entre os motociclistas, especialmente entre aqueles que já sofreram acidentes. Há uma clara adoção de práticas de pilotagem defensiva, embora existam limitações no treinamento oferecido pelas autoescolas, que não preparam adequadamente os motociclistas para as realidades do trânsito.

1.5 Entrevistas em Profundidade

Foram feitas doze entrevistas individuais e presenciais. Essas entrevistas foram realizadas em Alagoas, Goiás e no Distrito Federal. A ênfase das entrevistas foi dada ao processo de formação e habilitação.

O processo de formação de motociclistas no Brasil, conforme revelado pelas entrevistas com motociclistas e instrutores, possui deficiências significativas que contribuem para a alta taxa de acidentes envolvendo motocicletas. A maioria dos motociclistas começa a pilotar de forma informal, sem passar por uma formação teórica ou prática adequada, o que aumenta os riscos no trânsito. As barreiras educacionais e financeiras impedem muitos de obter a CNH-A, deixando-os despreparados para lidar com as complexidades e perigos do trânsito urbano.

Além disso, o treinamento oferecido pelas autoescolas é criticado por sua desconexão com a realidade do trânsito. As aulas práticas são limitadas a manobras básicas, como o “oito”⁵, sem abordar de forma eficaz os desafios diários, como a convivência com outros veículos e as situações de risco. A negligência com o uso correto de equipamentos de segurança e a ausência de fiscalização eficaz agravam ainda mais os problemas de segurança nas vias. Os exames de habilitação realizados pelos Detrans não avaliam de forma completa as capacidades dos motociclistas, sendo apenas uma formalidade para a obtenção da CNH. Enfim, a pesquisa revelou que o processo de formação nas autoescolas é inadequado para preparar os motociclistas para o trânsito real. O treinamento prático é restrito a manobras simples, sem abordar situações complexas como cruzamentos, ultrapassagens e frenagens de emergência.

A informalidade está presente sob muitos aspectos, por exemplo, muitos motociclistas começam a pilotar antes dos 18 anos, fora do sistema formal de ensino, sem conhecimento adequado sobre os riscos e as técnicas de pilotagem.

⁵ “Oito” é uma manobra comum nos testes de habilitação para os motociclistas que consiste em fazer duas curvas em círculo como se estivessem escrevendo um oito.

A formação ruim se propaga para outros domínios, como por exemplo o uso de equipamentos de proteção individual. Embora muitos motociclistas reconheçam a importância do uso de capacetes e outros equipamentos de segurança, o uso efetivo é irregular, especialmente em cidades menores, onde a fiscalização é insuficiente. Há regiões onde o uso do capacete é mal-visto por conferir anonimato a quem o porta. “Não uso porque posso ser confundido com um ladrão”. Além disso, o uso de outros equipamentos, como jaquetas e botas, é ainda menos frequente, o que agrava os riscos em caso de quedas ou colisões.

A relação entre motociclistas e motoristas de veículos maiores é marcada pela tensão e falta de respeito. Motoristas que não dão seta, a imprudência no trânsito, resulta em um cenário de alto risco para os motociclistas.

A conservação das vias é um fator de risco. Buracos, especialmente em períodos chuvosos representam riscos para os motociclistas, muito mais que para os carros. Melhorias na infraestrutura, maior fiscalização e campanhas educativas foram sugeridas pelos entrevistados como medidas para reduzir esses riscos.

1.6 Recomendações

Com base nos achados desta pesquisa, várias recomendações podem ser feitas para melhorar a segurança e a qualidade de vida dos motociclistas no Brasil. Eis-las:

Implementação de Programas de Educação e Conscientização no Trânsito:

É essencial desenvolver campanhas de conscientização focadas em todos os usuários do trânsito, com ênfase na vulnerabilidade dos motociclistas. Essas campanhas devem abordar temas como respeito mútuo e o impacto de comportamentos imprudentes. Programas com técnicas de Pilotagem Defensiva devem ser estendidos para todos os motociclistas, habilitados ou não.

Acessibilidade Econômica para a Obtenção de CNH:

Programas como a CNH Social devem ser expandidos e divulgados amplamente. Simplificar os processos burocráticos e reduzir os custos associados à habilitação são passos cruciais para legalizar mais motociclistas, aumentando a segurança no trânsito.

Melhoria da Infraestrutura Viária:

Investimentos significativos em infraestrutura, especialmente em regiões menos desenvolvidas, são necessários para melhorar as condições das vias. Isso inclui melhorar a pavimentação, a sinalização e a instalação de equipamentos de segurança, como faixas exclusivas para motociclistas nas grandes avenidas.

Reestruturação da Formação e o Treinamento Prático nas Autoescolas:

O currículo das autoescolas deve incluir mais treinamento prático em situações reais de trânsito, preparando melhor os motociclistas para lidar com os desafios diários. A pilotagem defensiva e o uso correto de equipamentos de segurança devem ser enfatizados.

Educar para Evitar Fatores de Risco:

Os principais fatores de risco identificados pelos motociclistas foram o excesso de velocidade, o consumo de álcool e a falta de habilitação. Jovens motociclistas, em particular, tendem a adotar comportamentos imprudentes, como empinar motos e correr em vias urbanas, o que aumenta o número de acidentes.

Melhoria da Fiscalização:

A fiscalização deve ter também características de apoio e orientação, não apenas de punição.

Fundación
MAPFRE



