



Un estudio realizado para la Fundación MAPFRE sobre

HÁBITOS Y COMPORTAMIENTOS DE LOS MOTOCICLISTAS EN BRASIL

Fecha

Noviembre de 2024

Autores

Fundación MAPFRE e IST (Instituto Brasileño de Seguridad de Tránsito)

Coordinadores

En nombre de la **Fundación MAPFRE**: Maria De Fátima Mendes de Lima

En nombre del **IST**: David Duarte Lima, Ana Maria Nogales, Alexandre Lima, Carlos André Almeida Machado y Alexandre de Araújo Garcia

Trabajo de campo

(Grupos focales, entrevistas en profundidad y entrevistas cuantitativas) realizado por el IST con apoyo logístico de Opinião – Informação Estratégica

Agradecimientos

Patrícia A. C. Reis Bley (moderación de los grupos, entrevistas en profundidad y análisis cualitativos)

Diagramación: Gilson Leal – Zona Criativa

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

La información contenida en este documento puede ser utilizada citando como sigue:
“ESTUDIO SOBRE HÁBITOS Y COMPORTAMIENTOS DE LOS MOTOCICLISTAS EN BRASIL”.
Fundación MAPFRE, 2024.

Presentación

El motociclismo en Brasil se presenta actualmente como una de las formas de movilidad motorizada más ampliamente difundidas y económicamente accesibles. En casi la mitad de los estados brasileños, la flota de motocicletas ya supera a la de automóviles. Si bien esto representa una mejora en la movilidad de las personas, también incrementa desafíos a los que las instituciones frecuentemente no están preparadas para responder de manera adecuada, como, por ejemplo, el entrenamiento adecuado de los motociclistas y la reducción del nivel de siniestralidad. Este trabajo, titulado “Estudio sobre Hábitos y Comportamientos de los Motociclistas en Brasil”, se configura como uno de los análisis más amplios y profundos realizados hasta ahora sobre el tema en el contexto nacional.

Para ofrecer una comprensión detallada y, al mismo tiempo, amplia, el estudio se estructuró en cuatro niveles distintos, cada uno abordando diferentes aspectos y fuentes de datos. El primer nivel consistió en el análisis de datos secundarios provenientes de tres importantes instituciones: el Sistema de Información sobre Mortalidad (SIM) del Ministerio de Salud, Seguradora Líder, responsable de la gestión del seguro DPVAT (Daños Personales Causados por Vehículos Automotores Terrestres), y la Policía Federal de Carreteras (PRF). Estos datos proporcionaron una base cuantitativa sólida sobre la mortalidad y morbilidad de los motociclistas en Brasil.

El segundo nivel de análisis se llevó a cabo mediante una encuesta cuantitativa aplicada directamente a motociclistas propietarios de vehículos de hasta 300 cilindradas. Este levantamiento se centró en investigar las percepciones, prácticas y hábitos de los conductores, con el objetivo de identificar patrones de comportamiento y actitudes en diferentes contextos de uso de la motocicleta.

En el tercer nivel, se realizaron cinco investigaciones focalizadas, organizadas en grupos de discusión que permitieron una exploración más detallada de las percepciones y experiencias cotidianas de los motociclistas. Los grupos fueron formados por segmentos específicos seleccionados estratégicamente: motociclistas accidentados, mujeres motociclistas, conductores de ciudades del interior, motociclistas sin licencia y repartidores que utilizan la motocicleta como principal herramienta de trabajo. Este enfoque permitió captar matices y peculiaridades que no serían evidentes únicamente con métodos cuantitativos.

Finalmente, el cuarto nivel del estudio involucró entrevistas individuales en profundidad, realizadas con doce motociclistas, algunos de los cuales eran instructores de conducción. El objetivo de esta etapa fue profundizar la comprensión sobre la formación, las prácticas diarias, los siniestros y otros aspectos relacionados con la experiencia del motociclista, buscando una visión más detallada del fenómeno.

Cada uno de estos niveles de investigación se describió detalladamente en los capítulos del estudio. Se optó por estructurar el trabajo de manera que cada nivel se presentara de forma independiente, con sus respectivas metodologías y conclusiones. Sin embargo, aunque independientes en términos de análisis, estos niveles se complementan, permitiendo una triangulación de datos que enriquece la comprensión general del fenómeno investigado.

Al final del estudio, en las conclusiones generales, se destacan los principales hallazgos y evidencias resultantes de los diferentes enfoques metodológicos empleados. Estos resultados ofrecen una visión integrada sobre los hábitos y comportamientos de los motociclistas en Brasil, contribuyendo significativamente al debate y a la formulación de políticas orientadas a la seguridad y movilidad en el tránsito.

Prólogo

La seguridad vial ha sido un tema recurrente en los debates diarios de Brasil durante varias décadas, cuando la sociedad comenzó a reconocer el alto número de siniestros en las calles y carreteras del país. En este contexto, los siniestros que involucran motocicletas representan una parte cada vez más significativa de este problema.

En el año 2000, había 4 millones de motocicletas circulando en Brasil. Para 2023, este número había aumentado a 35 millones, consolidando a las motocicletas como uno de los principales medios de transporte en el país. Sin embargo, esta popularización ha llevado a un aumento alarmante de la siniestralidad.

Mientras que entre los años 2000 y 2004 se registraron 18,000 muertes de motociclistas, este número se triplicó entre 2015 y 2019, alcanzando casi 60,000 muertes. Actualmente, los motociclistas representan el 52% de las muertes en el tránsito y el 85% de las víctimas incapacitadas en siniestros viales.

Para identificar los factores que contribuyen al aumento de la siniestralidad entre los conductores de motocicletas y, a partir de ahí, proponer acciones orientadas a mejorar la formación, la concienciación y la seguridad de este público, la Fundación MAPFRE desarrolló este estudio sobre Conductores de Motocicletas en Brasil, en colaboración con el Instituto Brasileño de Seguridad Vial (Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito – IST).

La investigación, realizada con 1,211 motociclistas de todo Brasil, revela aspectos importantes sobre el perfil de estos conductores. Los datos presentados ayudan a elaborar un diagnóstico sobre el panorama actual de la movilidad en motocicletas en el país, con sugerencias para mejorar la seguridad vial.

Este es el camino en el que creemos: la difusión de información e iniciativas capaces de contribuir a la seguridad vial. Conscientes de que los temas relacionados con la seguridad vial están presentes en el día a día de la sociedad, la Fundación MAPFRE dirige sus esfuerzos a la implementación de programas inclusivos y educativos orientados a niños y adolescentes. Para generar información confiable que pueda ayudar en la difusión del conocimiento y en la elaboración de políticas públicas que hagan el tránsito más humano y seguro, también promovemos la publicación de estudios e investigaciones relacionadas con la seguridad vial, reforzando nuestro papel como difusores de conocimiento y contribuyendo a la concienciación sobre la importancia de la seguridad vial en la vida diaria de la sociedad.

Con la realización de estas iniciativas, que han beneficiado a más de medio millón de personas en todo Brasil durante la última década, la Fundación MAPFRE ha logrado sensibilizar a la sociedad y a las autoridades sobre la importancia de la seguridad vial, fortaleciendo su posicionamiento como referencia en educación vial.

La Fundación MAPFRE cree que la seguridad vial es responsabilidad de todos. Por ello, seguiremos trabajando para sensibilizar a la sociedad sobre esta cuestión y para que la educación en seguridad vial se convierta en un tema de interés público, incluyendo a la sociedad en este debate para promover la concienciación sobre los derechos y deberes de cada uno en la construcción de un tránsito más seguro.

Felipe Nascimento

*CEO de MAPFRE Brasil
y Representante de la Fundación MAPFRE en Brasil*

Resumen

ANÁLISIS DE DATOS SECUNDARIOS SOBRE MORTALIDAD Y MORBILIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS.....10

1.1	Introducción Y Contexto.....	11
1.1.1	Evolución.....	13
1.1.2	Tendencias de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito en Brasil por Género.....	14
1.1.3	Tendencias de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito en Brasil por Grupo de Edad.....	17
1.2	Motos en Brasil.....	23
1.2.1	Flota de motos.....	24
1.2.2	Mortalidad.....	25
1.2.3	Seguro DPVAT.....	33
1.2.4	Carreteras Federales (PRF - Policía Federal de Carreteras)...	35
1.3	Discusión.....	38
1.4	Conclusiones.....	42
1.5	Referencias Bibliográficas.....	46

INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA SOBRE HÁBITOS Y COMPORTAMIENTOS DE LOS MOTOCICLISTAS EN BRASIL.....47

1.1	Introducción.....	48
1.2	Metodología.....	50
1.2.1	Objetivo General.....	50
1.2.2	Objetivos Específicos.....	51
1.2.3	Público Objetivo y Alcance.....	52
1.2.4	Métodos de Muestreo y Recopilación de Datos.....	53
1.2.5	Ponderación.....	53
1.3	Perfil De Los Encuestados.....	54

1.4	Resultados De La Búsqueda.....	62
1.4.1	Licencia y Registro de Motocicleta.....	62
1.4.2	Hábitos de Uso de Motocicletas.....	69
1.4.3	Formación y Cualificación.....	80
1.4.4	Seguridad y Accidentes.....	97
1.4.5	Sugerencias y Recomendaciones.....	138
1.5	Conclusión Y Recomendaciones.....	143

INVESTIGACIÓN CUALITATIVA SOBRE HÁBITOS Y COMPORTAMIENTOS DE LOS MOTOCICLISTAS EN BRASIL – GRUPOS DE DISCUSIÓN.....151

1.1	Introducción.....	152
1.2	Metodología.....	154
1.2.1	Objetivo General.....	154
1.2.2	Objetivos Específicos.....	155
1.2.3	Público Objetivo y Alcance.....	156
1.3	Motocicleta: Contexto General, Percepciones y Significados...158	
1.3.1	Riesgos.....	160
1.3.2	Las Mujeres.....	165
1.3.3	Los Accidentes.....	168
1.3.4	El Interior.....	173
1.3.5	Los Que No Tienen CNH-A.....	177
1.3.6	Los Moto-Repartidores.....	180
1.4	Conclusión Y Recomendaciones.....	186

INVESTIGACIÓN CUALITATIVA SOBRE HÁBITOS Y COMPORTAMIENTOS DE LOS MOTOCICLISTAS EN BRASIL – ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD.....191

1.1	Introducción.....	192
1.2	Metodología.....	194
1.2.1	Objetivo General.....	194
1.2.2	Objetivos Específicos.....	194
1.2.3	Público Objetivo y Alcance.....	195
1.3	Resultados.....	196
1.3.1	Inicio del Pilotaje.....	196

1.3.2 Razones para Montar.....	197
1.3.3 La CNH-A y los Desafíos para su Obtención.....	198
1.3.4 Frecuencia y Uso de la Motocicleta.....	200
1.3.5 Experiencia con Accidentes.....	202
1.3.6 Sugerencias para Mejorar la Seguridad.....	204
1.3.7 Relación con Conductores de Otros Vehículos.....	206
1.3.8 Principales Causas de Accidentes.....	207
1.3.9 Bebe y Monta.....	208
1.3.10 Uso de Cascos y Otros Equipos de Protección.....	209
1.3.11 Comportamiento de Otros Motociclistas.....	211
1.3.12 La Visión de los Instructores Sobre Aprender a Andar en Motocicleta	212
1.4 Conclusión General.....	214
CONCLUSIONES FINALES.....	217
1.1 Introducción.....	218
1.2 Investigación Con Datos Secundarios.....	219
1.3 Investigación Cuantitativa.....	223
1.4 Grupos De Discusión.....	224
1.5 Entrevistas En Profundidad.....	226
1.6 Recomendaciones	228



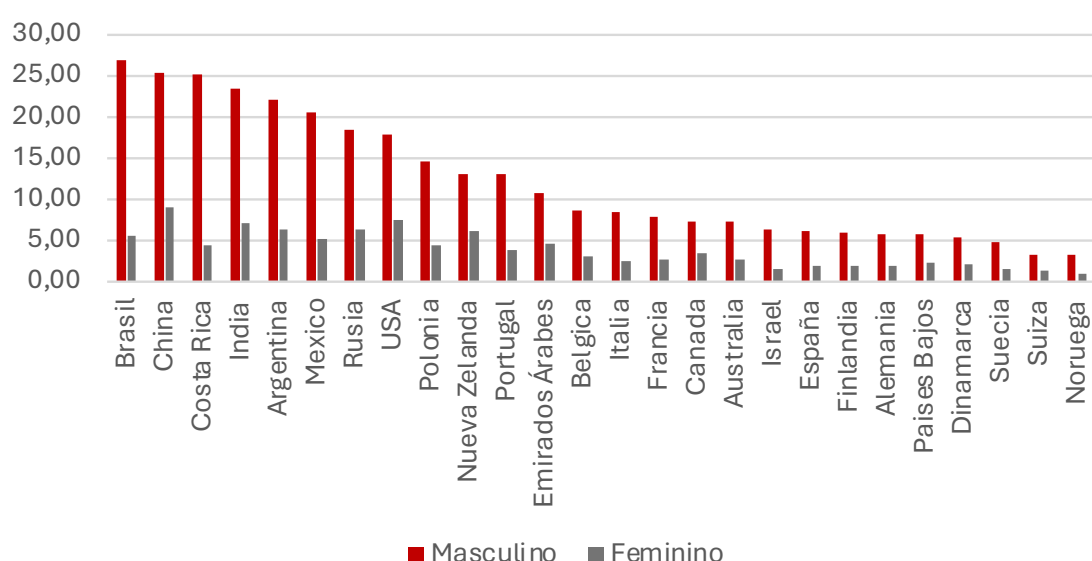
Análisis de Datos Secundarios Sobre Mortalidad y Morbilidad de los Motociclistas

1.1 Introducción Y Contexto

Las estadísticas de mortalidad publicadas por el Ministerio de Salud y la Organización Mundial de la Salud (OMS) arrojan luz sobre la alarmante situación de los accidentes de tránsito en Brasil. En valores absolutos o relativos, el país presenta altos niveles de mortalidad y morbilidad en el tráfico. Las tasas de mortalidad son significativamente más altas que las de muchos otros países, especialmente las más desarrolladas, e incluso superan las de Argentina, Costa Rica y México, como se ilustra en la Figura 1. Sin embargo, las disparidades son más sorprendentes entre la población masculina. En 2019, la tasa de mortalidad masculina por accidentes de tránsito en Brasil por cada 100 mil habitantes fue 30% mayor que en México, 50% mayor que en Estados Unidos, el doble que en Portugal, el triple que la observada en Italia, cuatro veces mayor que en Canadá y ocho veces mayor que en Noruega.

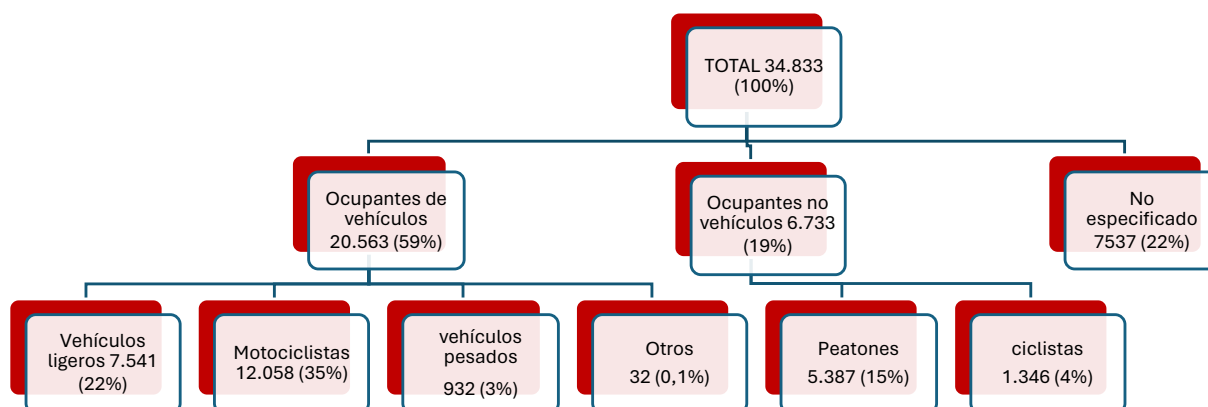
Aunque menos importantes que las tasas de mortalidad masculina, las diferencias en las tasas de mortalidad femenina también merecen atención. Aunque son más bajas que en algunos países presentados en la Figura 1, la tasa de mortalidad femenina en Brasil es comparable a la de los países mejor ubicados. El exceso de mortalidad masculina es una característica común de los accidentes de tráfico. En Brasil, en 2019, la tasa de mortalidad entre los hombres fue 4,8 veces mayor que la de las mujeres, solo superada por Costa Rica, que tuvo una tasa de 5,9 ese año.

Figura 1 – Tasa de mortalidad por sexo en algunos países seleccionados, 2019



Fuente: Organización Mundial de la Salud (OMS), base de datos de mortalidad, 2019.

Figura 2– Distribución de Muertes por Accidentes de Tráfico Según Categoría de Usuario. Brasil. 2022.

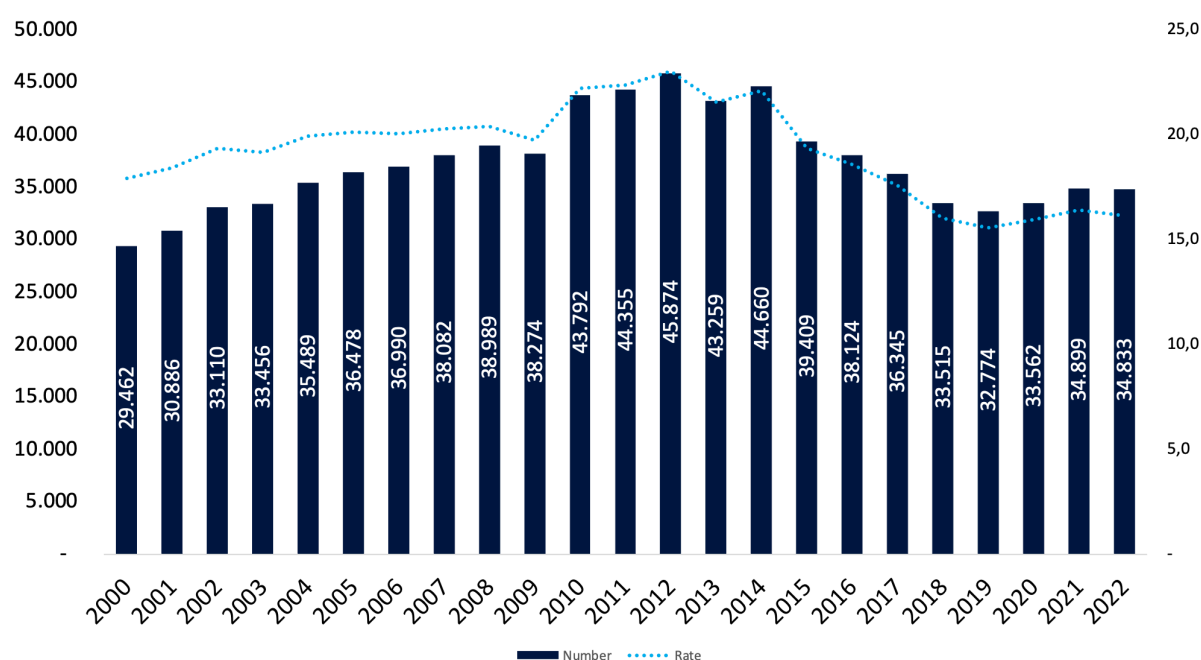


En 2022, Brasil fue testigo de casi 35.000 muertes por accidentes de tránsito, de las cuales el 59% ocurrieron entre personas en vehículos motorizados y el 19% afectaron a peatones y ciclistas (Figura 2). Los motociclistas representaron la mayor proporción, con aproximadamente 12.000 muertes, seguidos por los ocupantes de vehículos ligeros como automóviles y camiones, con más de 7.000 muertes. Una proporción significativa de los casos en la categoría “No especificado” en la Figura 2, que constituye el 22% del total de muertes, comprende muertes relacionadas con el tránsito cuyas circunstancias, incluido el tipo de vehículo involucrado, se desconocen. Esto implica que falta información en una de cada cinco muertes registradas. Esta alta proporción de muertes por lesiones de tránsito en las que no se especifica a los usuarios pone de relieve las deficiencias en la calidad de los datos sobre causas específicas de muerte en el Sistema de Información de Mortalidad (SIM) del Ministerio de Salud. Cuando excluimos la categoría “No especificado”, las proporciones cambian significativamente. Los motociclistas representan cerca de la mitad de la proporción, el 44% del total de muertes, los vehículos ligeros el 28% y los peatones aproximadamente el 20%. Estas estadísticas resaltan la alta tasa de mortalidad y las características distintivas de las muertes relacionadas con el tránsito en Brasil, tanto en términos de números absolutos como de proporciones.

1.1.1 Evolución

En las últimas dos décadas, después del año 2000, la mortalidad por accidentes de tránsito mostró tendencias diferentes. De 2000 a 2012, exhibieron un crecimiento continuo, alcanzando un máximo histórico con solo una pequeña reducción en 2009. Posteriormente, a partir de 2013, hubo una disminución constante de las muertes (como se ilustra en la Figura 3). Durante el primer período, hubo un aumento del 55% en las muertes entre 2000 y 2012, seguido de una reducción de aproximadamente el 25% hasta 2022. En cambio, la tasa de mortalidad durante el período inicial aumentó de 18 a 23 muertes por 100.000 habitantes. Sin embargo, de 2015 a 2022 volvió al nivel de 16 muertes por 100.000 habitantes.

Figura 3 – Número de Muertes por Accidentes de Tránsito y por Año, Tasa Estandarizada por Edad. Brasil. 2000 - 2022



Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022. IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

Nota: Para los años intercensales, las estimaciones de población por sexo y edad se obtuvieron mediante interpolación lineal.

1.1.2 Tendencias de la mortalidad por accidentes de tránsito en Brasil por género

En seguridad vial, es esencial analizar datos para comprender mejor la dinámica de las muertes, especialmente cuando se analizan por género. En Brasil, durante las últimas dos décadas, las muertes relacionadas con accidentes de tránsito han mostrado tendencias intrigantes, con patrones distintos entre hombres y mujeres ¹v.

En números absolutos, la mortalidad general por accidentes de tráfico aumentó un 18% entre 2000 y 2022. Sin embargo, un examen más detenido revela que este aumento fue mucho más pronunciado entre los hombres, con un aumento significativo del 21% (Figura 4). En marcado contraste, entre las mujeres, el crecimiento de la mortalidad fue del 6%. Es esencial señalar que este análisis abarca dos décadas y tiene una dinámica multifacética. Sin embargo, al profundizar en los datos, surge un hallazgo particularmente sorprendente cuando nos centramos en 2000 y 2012. Durante este período limitado, se produjo un notable aumento del 56% en la mortalidad. Este aumento en las muertes durante estos 12 años sirve como un claro recordatorio de los desafíos que enfrentó Brasil para mitigar las muertes relacionadas con el tránsito, particularmente en la primera década del siglo XXI (Figuras 3 y 4).

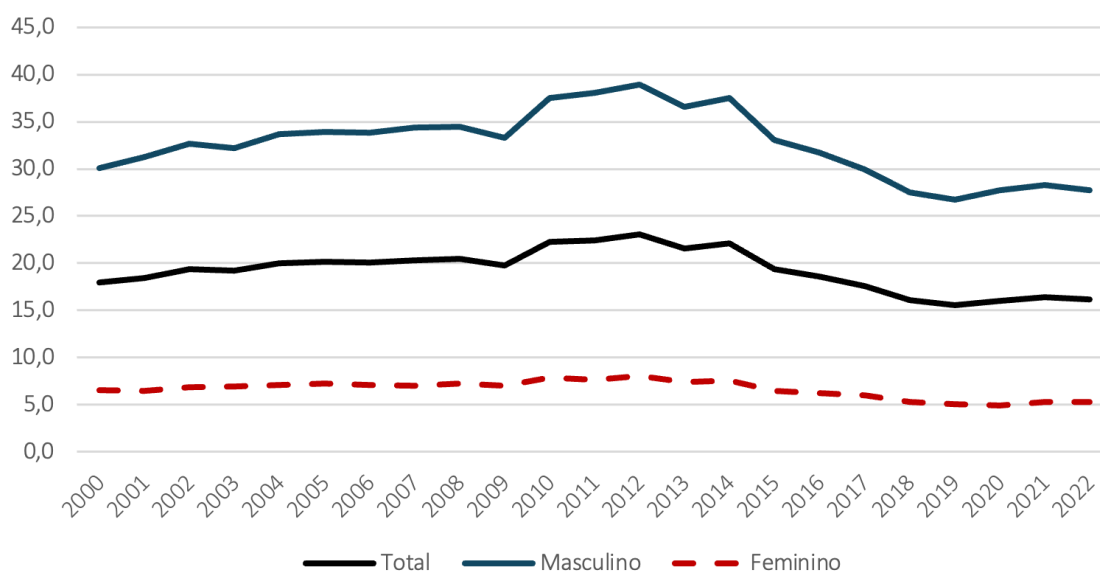
Las tasas de mortalidad pintan un panorama ligeramente diferente. Aunque el número absoluto de muertes aumentó, las tasas mostraron una tendencia contrastante. Entre los hombres, hubo una reducción del 8% en la tasa de mortalidad de 2000 a 2022, lo que indica que, aunque más hombres han estado involucrados en colisiones de tránsito, el riesgo de morir por estos accidentes ha sido menor en los últimos años. En el caso de las mujeres, la reducción fue aún más sustancial, del 19%, lo que refleja una mejora notable en los resultados de seguridad vial para las mujeres (Figura 4).

¹ Este desequilibrio de género en las muertes por accidentes de tráfico es una cuestión multifacética que merece especial atención. Puede atribuirse a varios factores, incluidas diferencias en el comportamiento al volante, exposición ocupacional e incluso variaciones fisiológicas entre hombres y mujeres. Además, el tipo de vehículo conducido, como motocicletas, bicicletas y vehículos pesados, que son conducidos con mayor frecuencia por hombres y, por lo tanto, un mayor tiempo de exposición al riesgo, contribuyen a la mayor tasa de mortalidad entre este grupo (Figura 6).

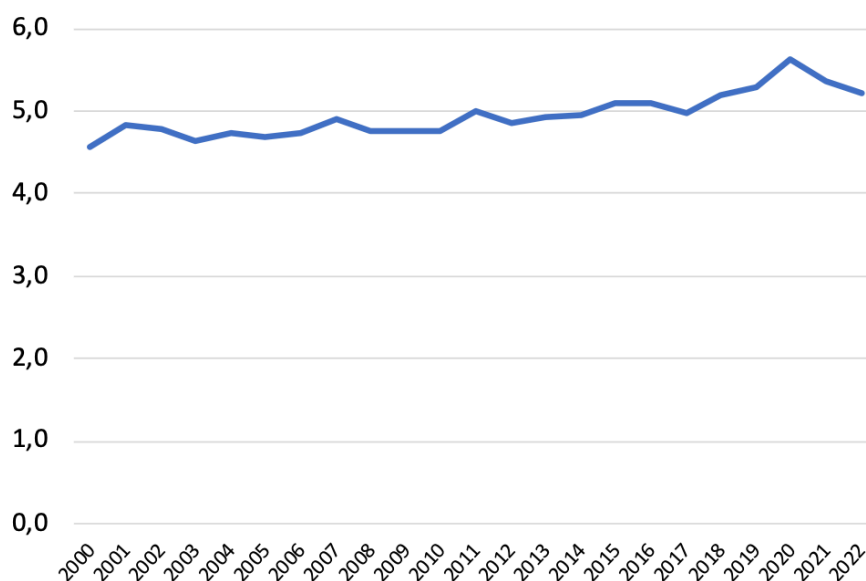
Si bien Brasil ha logrado avances en la reducción de las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, todavía existe una brecha de género significativa en estas estadísticas. Los hombres siguen siendo más vulnerables a las muertes relacionadas con el tráfico, a pesar de una reducción general de las tasas de mortalidad. Estos datos resaltan la importancia de los esfuerzos y políticas encaminadas a mejorar la seguridad vial, abordando las necesidades específicas y los factores de riesgo de diferentes grupos y géneros. También destaca la necesidad de continuar con la investigación y el análisis para obtener conocimientos más profundos sobre las causas fundamentales de estas disparidades y desarrollar estrategias efectivas para reducir las muertes por accidentes de tránsito para todos.

La disparidad de género en las tasas de mortalidad por accidentes de tráfico es sin duda evidente, con un predominio significativo de las muertes masculinas respecto a las femeninas. En 2022, esta proporción alcanzó el 5,2, lo que implica que el riesgo de morir por lesiones de tránsito entre los hombres es más de cinco veces mayor que entre las mujeres. Esta proporción ha mostrado una trayectoria ascendente constante (Figura 5), aumentando de 4,6 en 2000 a 5,6 muertes de hombres por cada muerte de mujeres en 2020.

Figura 4 – Mortalidad por sexo y edad estandarizada, Brasil, 2000 – 2022

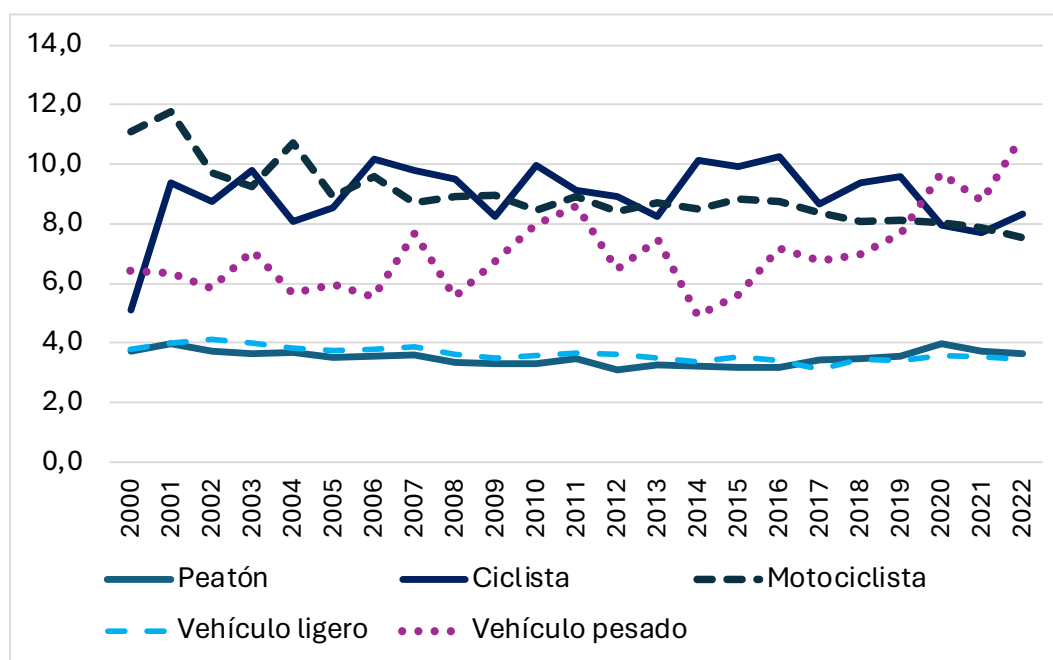


Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

Figura 5 - Relación de tasas de mortalidad por género, Brasil, 2000 - 2022

Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

Nota: La razón de la tasa de mortalidad por género es la razón entre las tasas de mortalidad masculina y femenina.

Figura 6 - Tasa de mortalidad por género por categoría, Brasil, 2000 - 2022

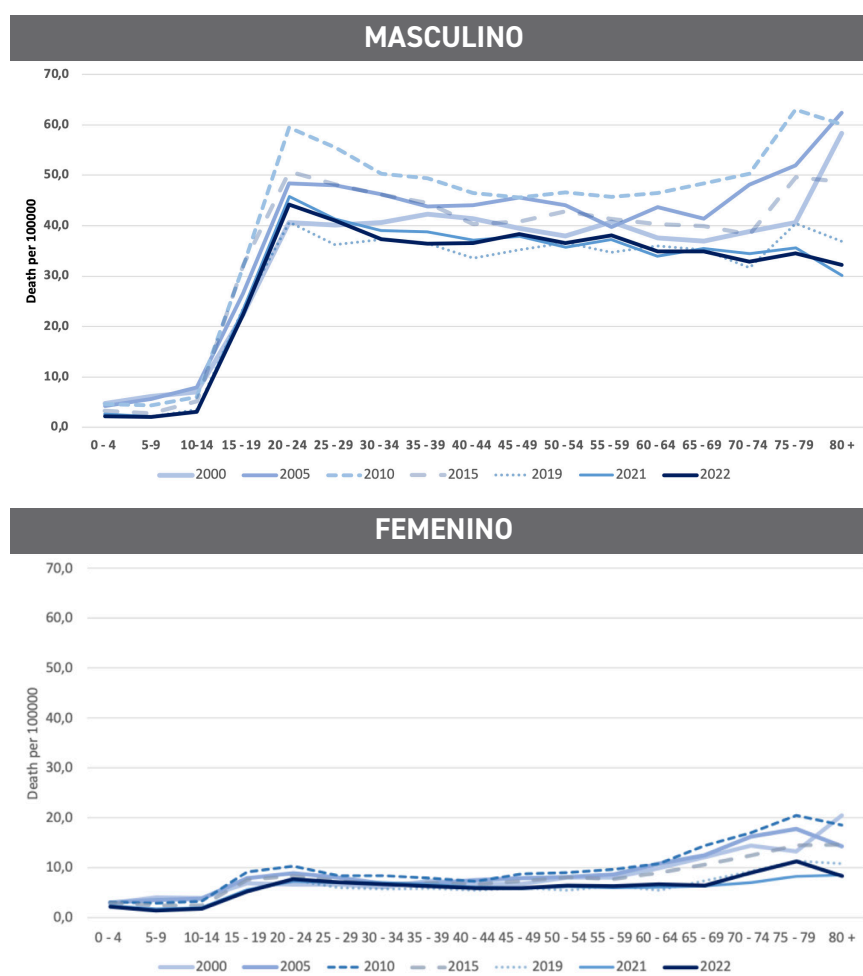
Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

1.1.3 Tendencias de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito en Brasil por Grupo de Edad

Así como es crucial analizar los riesgos de mortalidad por sexo, también lo es describir los riesgos de muerte por accidentes de tráfico por edad.

Considerando todas las causas, los riesgos de muerte tienen un patrón de edad muy similar en todos los países y a lo largo del tiempo. El riesgo de muerte es máximo poco después del nacimiento, disminuye hasta los 5 o 10 años y luego aumenta a medida que avanza la edad (Grupo de Foz, 2021). Sin embargo, al considerar los accidentes de tráfico como causa de muerte, este patrón de edad cambia.

Figura 7 - Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito, por edad y sexo, Brasil, 2000-2022 (años seleccionados)



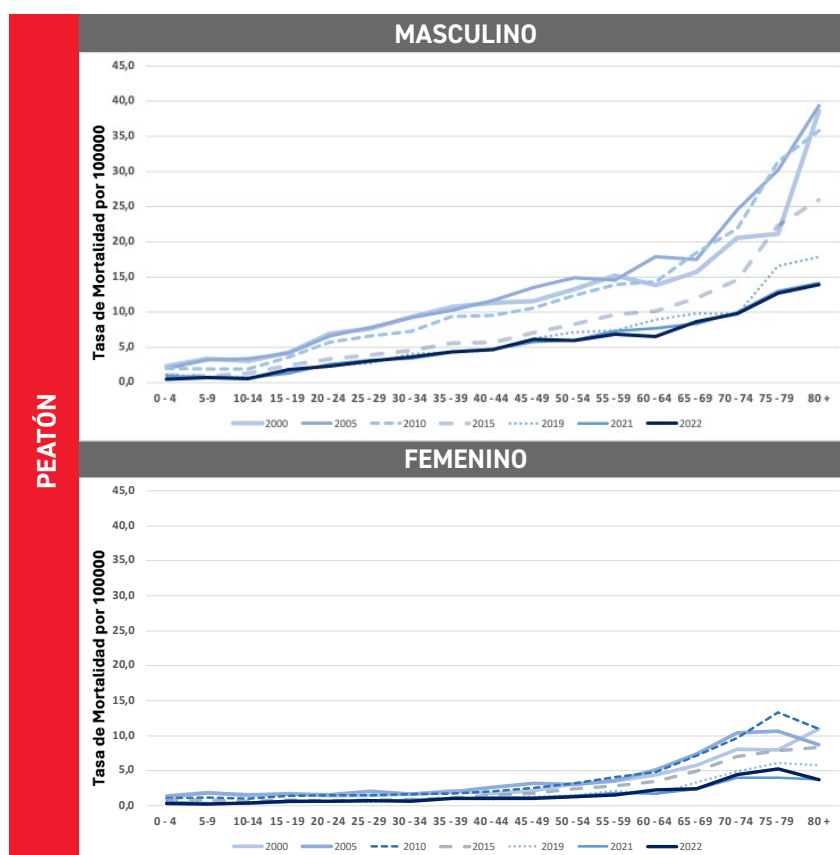
Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

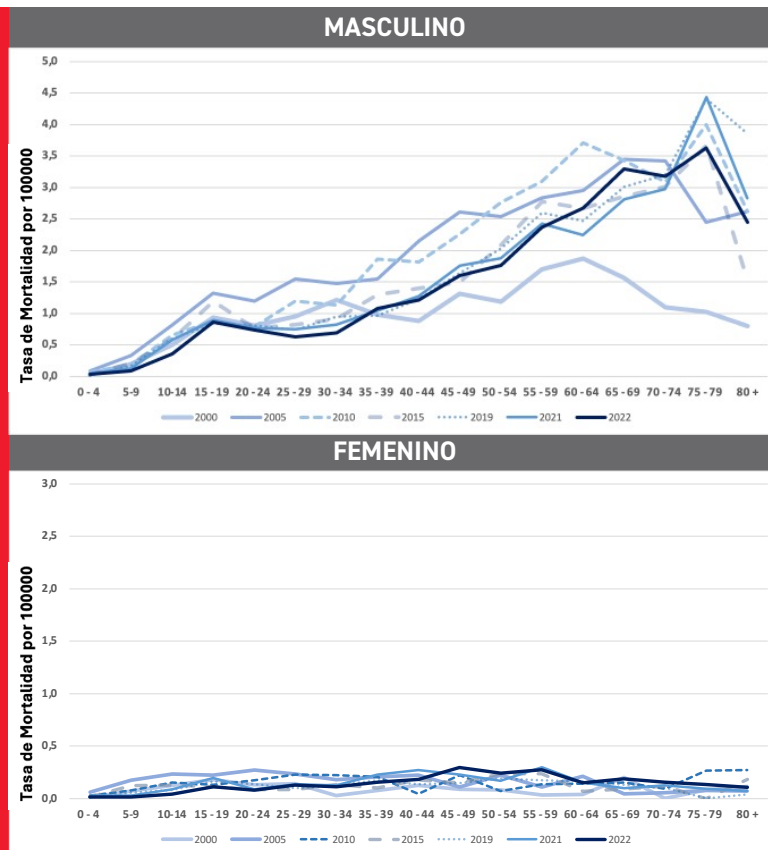
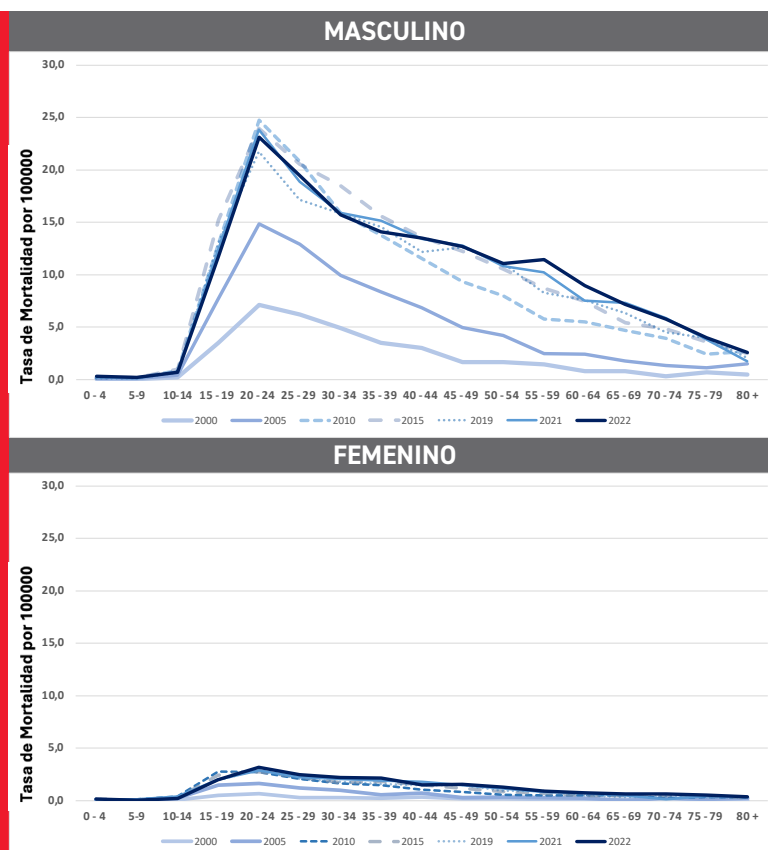
La Figura 7 muestra patrones de edad muy diferentes en el riesgo de muerte por accidentes de tráfico entre hombres y mujeres. Además, el patrón de edad ha cambiado con el tiempo. Entre los hombres, hay un aparente aumento del riesgo de muerte a partir de los 15 años, con un máximo entre los 20 y los 24 años. En 2022, la tasa de mortalidad en el grupo de 15 a 19 años fue siete veces mayor que en el grupo de 10 a 14 años. De los 20 a los 24 años, los niveles disminuyen ligeramente y vuelven a aumentar entre los adultos mayores. A edades más avanzadas, hasta 2015, había mayor riesgo de muerte por accidentes de tráfico. Desde entonces, se ha producido una importante reducción de las tasas de mortalidad por accidentes de tráfico en estas edades. Entre 2010 y 2022, la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico entre hombres mayores de 70 años disminuyó más de un 40%.

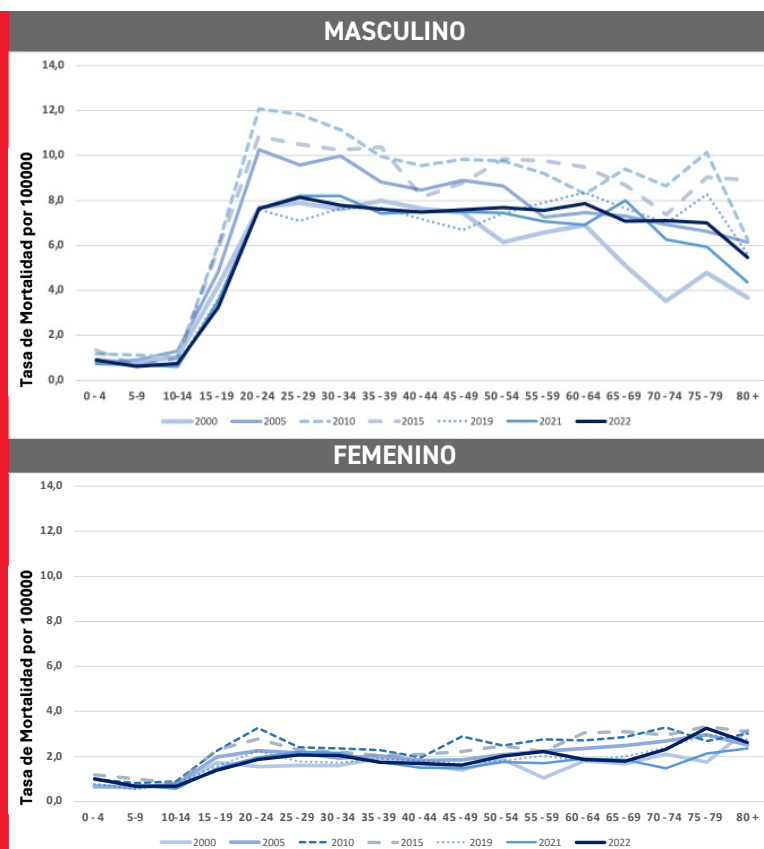
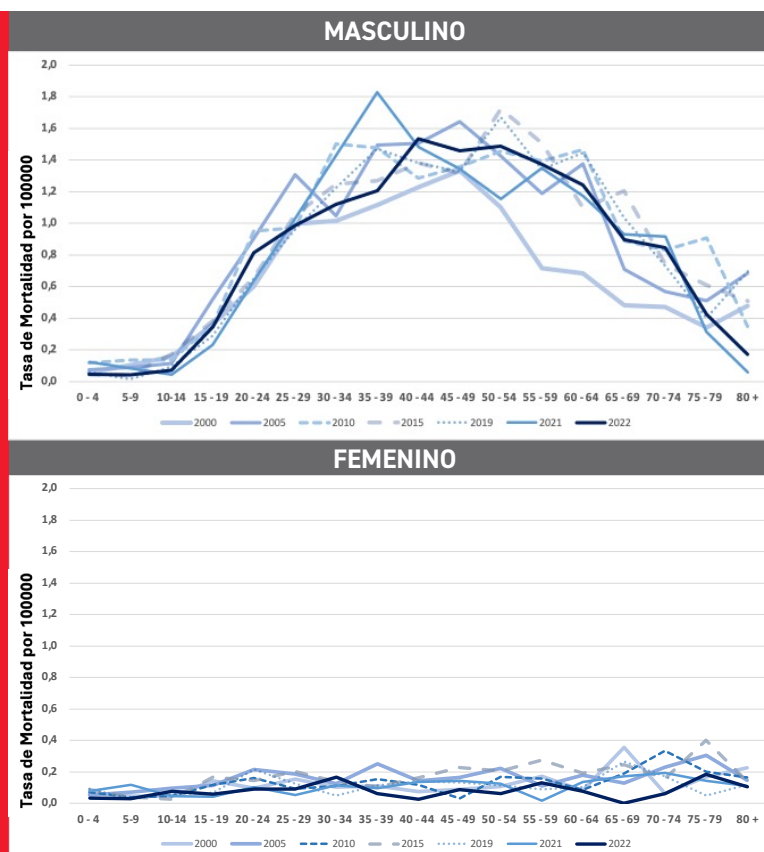
Entre las mujeres, el riesgo de muerte por accidentes de tráfico aumenta con la edad. Asimismo, pero mucho menos pronunciado, el riesgo de muerte aumenta marcadamente entre los 15 y los 19 años, manteniéndose en ese nivel hasta los 60 años. A partir de esa edad, las tarifas vuelven a subir. En años más recientes, el aumento de las tasas de mortalidad es menor y tardío. Entre 2010 y 2022, la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico entre mujeres mayores de 60 años se redujo en más de un 50%.

El patrón de edad de la mortalidad por accidentes de tráfico también difiere según las categorías. Estas diferencias son mucho más marcadas entre los hombres que entre las mujeres. Entre peatones y ciclistas, el riesgo de muerte aumenta con la edad. Entre los peatones, tanto hombres como mujeres, el riesgo más significativo de muerte a edades más avanzadas está relacionado con la pérdida de capacidad funcional y los obstáculos enfrentados para la movilidad en las ciudades brasileñas (Fundación MAPFRE, 2019). Se observa, sin embargo, que la mortalidad entre los peatones se ha reducido significativamente a lo largo de los años en más del 50% entre los mayores de 70 años (Figura 8).

Figura 8 - Tasa de mortalidad por 100.000, por edad, sexo y categoría, Brasil, 2000-2022 (años seleccionados)



CICLISTAS**MOTOCICLISTAS**

VEHÍCULO LIGERO**VEHÍCULO PESADO**

Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

El patrón de mortalidad por edad de los ocupantes de vehículos ligeros sigue el observado para todas las categorías de usuarios del tráfico. Hay un aumento significativo entre los hombres a partir de los 15 años y aumenta aún más a partir de los 20 años, y este nivel se mantiene a medida que aumenta la edad. Entre las mujeres, se observa un aumento del riesgo con la edad.

En cuanto a las categorías de motociclistas y ocupantes de vehículos pesados, el patrón de edad muestra una mortalidad joven, especialmente entre los hombres. Estas categorías están asociadas a actividades laborales y mayor exposición al riesgo; en estas edades activas el riesgo de muerte es más marcado. Se debe prestar especial atención a los motociclistas, cuya mortalidad alcanza su punto máximo en el grupo de edad de 20 a 24 años, con un aumento con los años. Entre las mujeres de esta categoría también hay una mortalidad muy joven, pero en niveles mucho más bajos.

Otro aspecto importante para observar es la variación de proporciones según categorías de usuarios. Lo que más llama la atención son las importantes discrepancias en la mortalidad proporcional entre los motociclistas en las Grandes Regiones. Mientras que la proporción promedio nacional de muertes de motociclistas es del 37%, en las regiones Norte y Nordeste estas cifras alcanzan el 43% y el 47%, respectivamente. En las regiones Sur y Sudeste, del total de muertes por accidentes de tránsito, el 29,5% son motociclistas y en la región Centro-Oeste llega al 37% (Cuadro 1). Si, por un lado, estas proporciones tienen que ver con la composición del parque automotor, por otro, revelan claramente la ausencia o ineficiencia de políticas de seguridad dirigidas a este segmento.

Tabla 1 - Número de muertes por categoría y región principal de Brasil - 2023

	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Medio Oeste	Total
Peatonal	394	1329	2192	940	496	5351
Ciclista	76	343	502	304	185	1410
Motociclista	1506	5118	3177	1663	1447	12911
Vehic. ligero	390	1595	2465	1893	880	7223
Vehic. pesado	71	169	285	260	103	888
Otros y NE	1041	2374	2144	575	687	6821
TOTAL	3478	10928	10765	5635	3798	34604



1.2 Motos en Brasil

Desde 2000, el riesgo de muertes relacionadas con motocicletas en Brasil ha ido aumentando, superando otras categorías de muertes por accidentes de tránsito en 2009 (Figura 9). Esta alarmante tendencia puede atribuirse a dos factores principales: el rápido crecimiento del parque de motocicletas y la falta de políticas adecuadas para abordar las preocupaciones de seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas.

1.2.1 Flota de Motos

El notable crecimiento del parque de motocicletas de Brasil se aceleró significativamente desde principios de la década de 2000. En ese año, el país tenía alrededor de 4 millones de motocicletas registradas, pero para 2024 se espera que esta cifra alcance casi 35 millones (Brasil, Ministerio de Transporte, 2024). Este impresionante aumento puede atribuirse a varios factores, incluido el desarrollo económico, la urbanización y la popularización de las motocicletas como un medio de transporte asequible y conveniente, especialmente en regiones con transporte público limitado (Vasconcellos, EA, 2013).

La Tabla 2 muestra el crecimiento significativo del parque de motocicletas en Brasil entre los años 2000 y 2024. En los primeros 10 años el crecimiento fue exponencial. En 2000, Brasil tenía aproximadamente 4 millones de motocicletas matriculadas. Diez años después, esta cifra se cuadruplicó, superando los 16 millones. Este aumento está representado por un crecimiento del 102,1% entre 2000 y 2005 y del 308,8% hasta 2010. Esto sugiere que ha habido una rápida y creciente aceptación del uso de las motocicletas como medio de transporte, posiblemente impulsada por el desarrollo económico y las necesidades cambiantes. de movilidad.

Después de 2010 hubo una reducción en la tasa de crecimiento. Entre 2010 y 2020, la tasa de crecimiento se desaceleró, pero siguió siendo significativa. En 2015, la flota ya había superado los 24 millones de unidades. En 2020, esta cifra superó los 28 millones. El crecimiento quinquenal (cada cinco años) muestra una notable desaceleración, cayendo del 100% en los primeros diez años (2000-2010) al 50% entre 2010 y 2015, y finalmente al 20% en los siguientes periodos hasta 2024.

En muchos estados brasileños, el número de motocicletas ya supera al de automóviles. Este cambio refleja el papel cada vez más central que desempeñan las motocicletas en la movilidad urbana y rural del país.

Tabla 2 - Crecimiento del parque de motocicletas. Brasil, 2000-24

Años	Flota	Crecimiento de cinco años
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

Fuente: Ministerio de Infraestructura.
Nota 1: Se incluyen motocicletas, scooters y ciclomotores.
Nota 2: Se tomó el año 2000 como 1,0.

Como se puede observar en la Tabla 2, el crecimiento del parque de motocicletas se cuadruplicó en sólo diez años, entre 2000 y 2010, y creció más del 80% en la década siguiente. En varios estados brasileños, el parque de motocicletas es mayor que el de automóviles. A pesar de haber reducido el ritmo de crecimiento, el parque de motos sigue aumentando.

1.2.2 Mortalidad

El aumento significativo del número de motociclistas en Brasil ha traído una serie de consecuencias, entre las cuales la más preocupante es el aumento significativo del número de muertos y heridos en accidentes de tránsito. Hoy en día, los motociclistas representan la categoría más vulnerable y afectada en términos de mortalidad por tránsito. De hecho, casi la mitad de las muertes por accidentes de tránsito en Brasil involucran a motociclistas, además de ser, con diferencia, la categoría con más heridos en accidentes.

Un dato aún más preocupante es que ocho de cada diez personas que quedan discapacitadas permanentemente como consecuencia de accidentes de tráfico son motociclistas. Estos datos resaltan el impacto devastador de los accidentes de motocicleta no solo en términos de mortalidad, sino también en lo que respecta a la calidad de vida de quienes sobreviven a los accidentes.

El Cuadro 3 detalla la evolución del número de muertes en accidentes de motocicletas en Brasil, dividido por sexo, en quinquenios (cinco años), a partir de 2000. El análisis de este cuadro revela una tendencia preocupante:

Lo primero que se hace evidente es el fuerte aumento observado en la serie, triplicando el número de muertes. Entre el primer y el último período (2000-2004 y 2020-2023), el número de muertes aumentó más que el triple. En el primer periodo se registraron 18.622 muertes relacionadas con motocicletas, mientras que en el cuatrienio más reciente (2020-2023), el total de defunciones fue de 48.723. Este aumento está directamente relacionado con el aumento del número de motocicletas en circulación durante este período, pero también con la ausencia de políticas de protección a los motociclistas. En sólo 20 años, el parque de motos creció casi un 850%, y el número de muertes siguió esta tendencia.

Otro aspecto que se muestra en la tabla es la importante disparidad entre el número de motociclistas y motociclistas que perdieron la vida en accidentes. Aunque el número de muertes de mujeres ha aumentado, sigue siendo mucho menor en comparación con el nú-

mero de muertes de hombres. Por ejemplo, en el primer quinquenio (2000-2004), 16.900 hombres murieron en accidentes de moto, frente a 1.722 mujeres, una proporción de sexos de 9,81, es decir, por cada muerte femenina tenemos casi todas las muertes masculinas. En el período 2020-2023, la proporción de sexos fue de 7,54. Esta diferencia puede explicarse en parte por la mayor participación de los hombres en el uso de motocicletas en Brasil, pero también por el estilo de conducción. El aumento de las muertes de mujeres a lo largo del tiempo es una indicación de que el número de mujeres motociclistas ha aumentado, lo que explica, al menos parcialmente, la reducción de la proporción de sexos.

El cuadro demuestra claramente que, a pesar del continuo crecimiento del parque de motocicletas, el número de muertes en accidentes que involucran a motociclistas ha comenzado a mostrar una ligera disminución en los últimos años. Sin embargo, el número de muertes sigue siendo alarmantemente alto, especialmente entre los hombres, que siguen siendo la abrumadora mayoría de las muertes.

Tabla 3 - Número de muertes por sexo y quinquenios, Brasil, 2000 - 2023

Año	Masculino	Femenino	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

Fuente: SIM - Ministerio de Salud

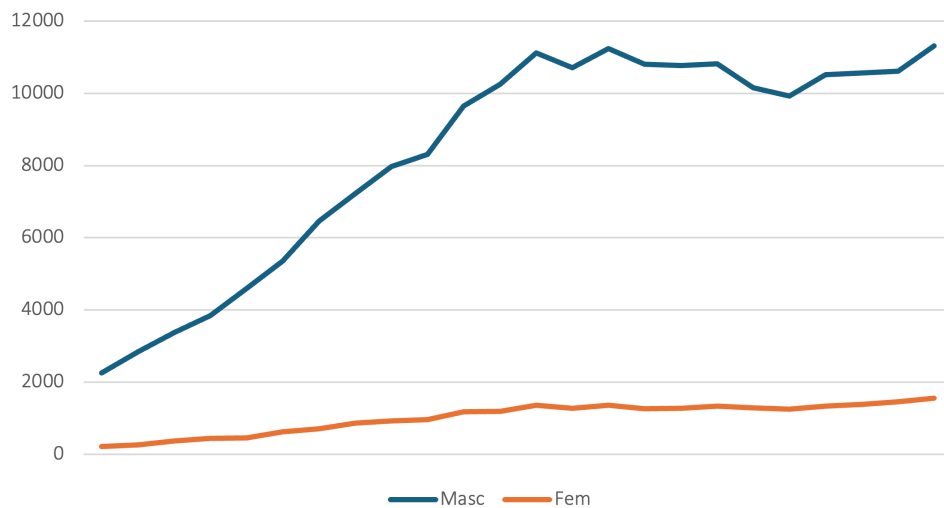
Nota: El último período es de un año menos.

El crecimiento del número de motociclistas en Brasil ha tenido numerosas consecuencias. El desastre más importante fue el aumento del número de muertos y heridos en el tráfico. Hoy en día, los motociclistas son la categoría con más muertes en el tránsito –casi la mitad– y, con diferencia, la que sufre más heridos. Ocho de cada diez personas que quedan discapacitadas permanentemente como consecuencia de un accidente de tráfico son motociclistas. Durante este período, las muertes de motociclistas aumentaron de menos de 2.500 muertes a más de 12.000.

El aumento en el número de muertes también queda claro en la Figura 9, en números absolutos y en la Figura 10, donde se expresa la tasa de mortalidad por 100 mil habitantes para

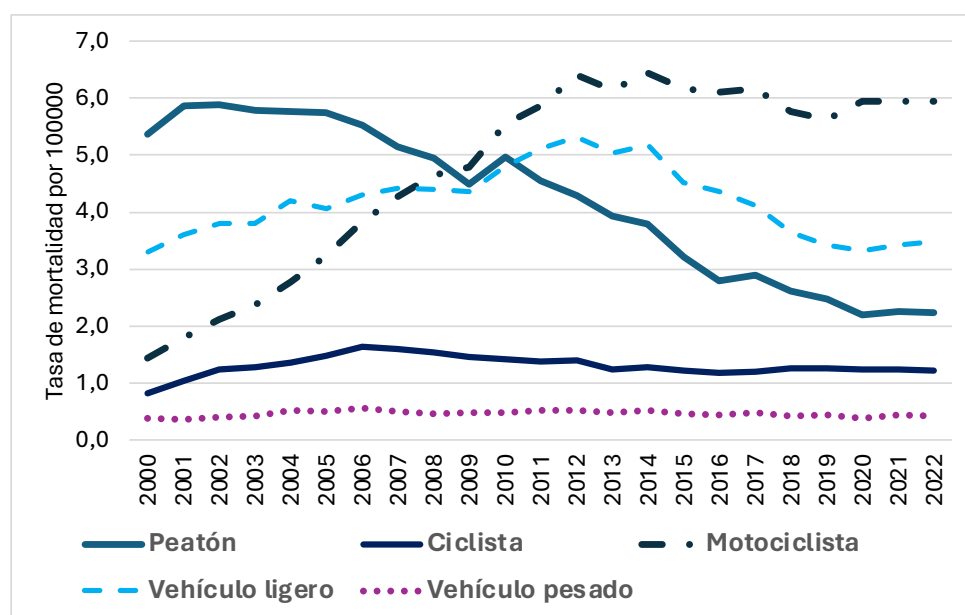
grupos de usuarios del tránsito. Esta métrica muestra que ha habido una disminución de muertes en relación con el número de motocicletas en las carreteras. En 2000, la tasa de mortalidad era de 6,18; en 2021 cayó a 4,13, lo que representa una reducción de alrededor de un tercio (Brasil, 2023; Brasil, 2021). El gráfico muestra la tendencia al alza de las muertes de motociclistas, que supera a todos los demás grupos.

Figura 9 - Número de muertes de motociclistas por sexo, Brasil, 2000 - 2023



Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

Figura 10 - Tasa de mortalidad estandarizada por categoría y año, Brasil, 2000 - 2022



Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

Las Figuras 11 A y 11 B muestran las tasas de mortalidad por edad para hombres y mujeres, respectivamente. El gráfico con las tasas de varones muestra claramente que los grupos de edad comprendidos entre 15 y 29 años son los más afectados por la mortalidad en accidentes de moto. Es evidente que el patrón de riesgo (tasas) se mantiene a lo largo de los años. Después de un fuerte aumento de edades a partir de los 15 años, el pico de mortalidad se produce en el grupo de edad de 20 a 24 años, donde la tasa de mortalidad supera las 25 muertes por cada 100 mil habitantes en algunos años. Este patrón indica que los motociclistas jóvenes, particularmente aquellos en la edad adulta temprana, son los más vulnerables a accidentes fatales.

Otra observación relevante al analizar las distintas curvas es la tendencia a la baja de la tasa de mortalidad en edades más avanzadas. Este hecho se debe a dos factores básicos. En primer lugar, porque los motociclistas más “experimentados” reconocen los riesgos y tienen más habilidades de conducción. En cuanto al segundo aspecto, aunque no hay datos al respecto, es justo suponer que existe una diferencia en la exposición: los motociclistas de mayor edad tienden a recorrer distancias más cortas en promedio. En años más recientes, las curvas muestran tasas de mortalidad significativamente más altas en casi todos los grupos de edad, especialmente entre los jóvenes de 20 a 29 años. Esto muestra que el agravamiento del fenómeno difiere según la edad, es decir, cuando hay un aumento de la mortalidad, los grupos de edad más vulnerables sufren más que aquellos con menores tasas de mortalidad. Esto se puede ver claramente en las Figuras 11 A y 11 B.

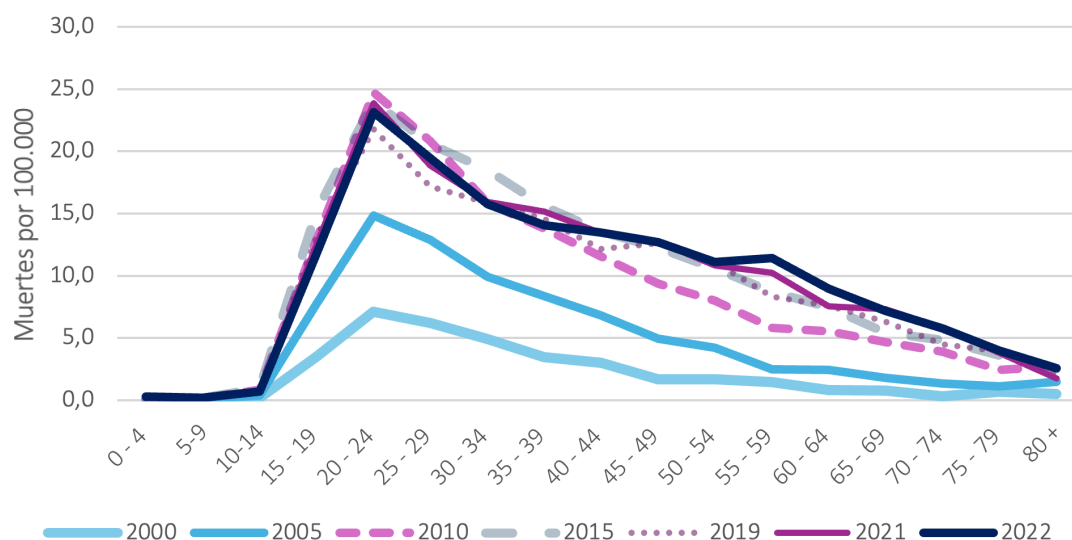
En los grupos de edad mayores de 30 años, los gráficos muestran una tendencia gradual a la baja en las tasas de mortalidad. Entre los hombres de 30 a 49 años, las tasas de mortalidad siguen siendo considerables, pero mucho más bajas que entre los jóvenes. Para los motociclistas de 50 años o más, las tasas caen aún más drásticamente, alcanzando valores aún más bajos después de los 60 años.

El Gráfico 11 B, que presenta las tasas de mortalidad por cada 100 mil habitantes de las mujeres motociclistas, revela un patrón claramente diferente al observado para los hombres motociclistas. Las tasas de mortalidad de las mujeres son notablemente más bajas en todos los grupos de edad, lo que refleja un perfil de exposición al riesgo más bajo, además de posibles diferencias en el comportamiento o el estilo de conducción. Mientras que en los hombres vemos picos que superan las 25 muertes por 100 mil habitantes, la gráfica femenina muestra un pico máximo de aproximadamente 5 muertes por 100 mil, lo que se da entre las mujeres más jóvenes, de 20 a 24 años. Este valor es significativamente menor, lo que indica que, en general, las mujeres son menos propensas a sufrir accidentes mortales de motocicleta.

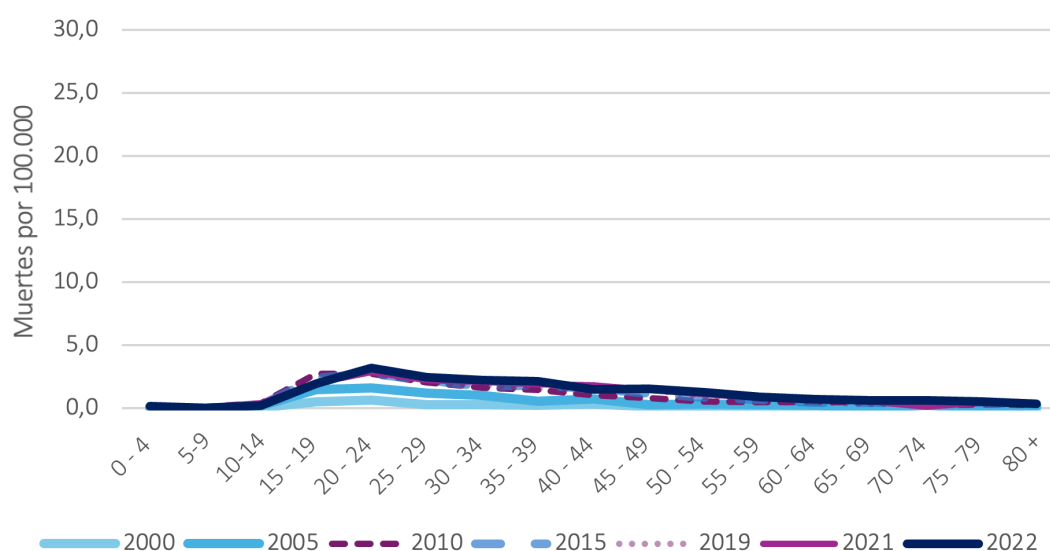
Al igual que en el gráfico masculino, el pico de mortalidad se produce en los grupos de edad más jóvenes, especialmente entre los 15 y los 29 años. Este grupo de edad parece ser el más vulnerable tanto entre hombres como entre mujeres, aunque, en el caso de los motociclistas, las cifras son mucho menores. El pico se produce entre los 20 y 24 años, al igual que en el gráfico masculino, lo que sugiere que la inexperiencia y las conductas de riesgo también afectan a las mujeres jóvenes que utilizan motocicletas, aunque de forma menos letal. Después del pico, la mortalidad entre las motociclistas disminuye significativa y continuamente a medida que avanza la edad. A partir de los 30 años, las tasas de mortalidad siguen siendo bajas, con valores que se acercan a 0,5 muertes por 100.000 habitantes o menos en los grupos de mayor edad. La fuerte caída sugiere que las mujeres mayores, además de tener menos probabilidades de usar motocicletas, adoptan un comportamiento más cauteloso en el tráfico, lo que resulta en menos accidentes fatales.

Una vez más, se puede observar que el aumento en la intensidad del fenómeno difiere según la edad. Al igual que en el caso de los hombres, los últimos años con mayor número de muertes se manifiestan con mayor intensidad en las tasas en edades jóvenes. El aumento de la mortalidad es más intenso en los grupos de edad más “vulnerables”, es decir, entre las mujeres jóvenes.

La comparación entre los gráficos masculinos y femeninos pone de relieve una diferencia llamativa: las mujeres, en todos los grupos de edad y en todos los años analizados, tienen tasas de mortalidad mucho más bajas que los hombres. Esto es resultado de varios factores, como el menor uso de motocicletas por parte de las mujeres en comparación con los hombres, la adopción de comportamientos más cautelosos y una menor exposición al riesgo en situaciones de tráfico más peligrosas. Los estilos de conducción entre hombres y mujeres son muy diferentes.

Figura 11 A - Tasa de mortalidad estandarizada por edad, masculina.

Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

Figura 11 B - Tasa de mortalidad estandarizada por edad, mujeres

Fuente: Ministerio de Salud, SIM, 2000-2022; IBGE, Censos Demográficos, 2000, 2010 y 2022.

El impacto de los accidentes que involucran a motociclistas es devastador, tanto para las víctimas como para el sistema de salud público. Aproximadamente el 40% de los motociclistas que mueren tras un accidente mueren en el hospital. Estos datos permiten inferir que, si bien por un lado hay buena eficiencia en el rescate y atención inicial a las víctimas, por otro lado, los costos para el sistema público de salud son inmensos. El intento de salvar las vidas de motociclistas gravemente heridos implica un gran gasto de recursos médicos y hospitalarios, lo que representa un desafío adicional para el ya sobrecargado sistema sanitario.

Aún más alarmante es el hecho de que alrededor de la mitad de los motociclistas que mueren en accidentes fallecen en el lugar de la colisión, antes incluso de recibir cualquier tipo de asistencia médica hospitalaria. Estos datos ponen de relieve la gravedad y la violencia de los accidentes que involucran motocicletas. La vulnerabilidad del motociclista, combinada con la falta de una estructura de protección física, significa que las colisiones a menudo tienen consecuencias fatales instantáneas.

Las altas tasas de mortalidad en el lugar del accidente son un fuerte indicio de que los accidentes de motocicleta son especialmente letales. La velocidad con la que se producen las muertes sugiere que muchos de estos accidentes implican impactos de alta energía o múltiples traumatismos que dificultan, o incluso imposibilitan, cualquier tipo de asistencia inmediata eficaz. Esto también pone de relieve la urgencia de adoptar medidas preventivas y un control del tráfico más estricto, especialmente en zonas con una alta concentración de motociclistas.

El costo humano de estas tragedias es enorme, pero el impacto financiero en la sociedad también es significativo. El tratamiento intensivo de las víctimas de accidentes de moto, especialmente de aquellos que acaban siendo hospitalizados, impone una elevada carga al sistema de salud pública. Las hospitalizaciones prolongadas, las intervenciones quirúrgicas y la necesidad de rehabilitación consumen recursos que podrían asignarse a otras áreas de la salud.



1.2.3 Seguro DPVAT

El DPVAT (Daños Personales Causados por Vehículos Automotores Terrestres), o popularmente “seguro obligatorio”, fue diseñado para brindar apoyo financiero a las personas afectadas por accidentes automovilísticos en Brasil. Este seguro cubre los daños personales causados por vehículos a motor terrestres, independientemente de que las víctimas sean pasajeros o peatones y sin importar la culpa. Administrado por un consorcio de empresas financieras llamado Seguradora Líder, el seguro DPVAT es una red de seguridad vital para las víctimas de accidentes en todo el país. Las estadísticas del DPVAT son muy útiles para comprender los desafíos que enfrentan los motociclistas.

El principal objetivo de DPVAT es brindar asistencia financiera a personas que sufren lesiones o muertes en accidentes de tránsito, independientemente de quién sea el culpable. Este enfoque garantiza que las víctimas reciban el apoyo que necesitan durante su recuperación.

En 2020, el seguro DPVAT administrado por Seguradora Líder fue fundamental para atender a las víctimas de accidentes de tránsito en Brasil. Un total de más de 310.000 personas han recibido compensación a través de este programa de seguro. Entre estos beneficiarios, el 77% fueron hombres, destacando la prevalencia de víctimas masculinas en accidentes de tránsito (Seguradora Líder, 2020).

Las estadísticas de indemnización se pueden dividir en tres categorías: indemnización por muerte, incapacidad permanente y apoyo a la asistencia médica complementaria. En 2020, hubo más de 33.000 reclamaciones por muerte y 210.000 reclamaciones por incapacidad permanente, lo que pone de relieve el importante impacto de los accidentes de tráfico en las personas y sus familias.

Tabla 3 – Número de Defunciones, Incapacidad Permanente y Gastos de Asistencia Médica y Suplementaria (DAMS), 2020

CATEGORÍA	Número de muertes		Incapacidad permanente		Asistencia Médica		TOTAL
	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	
Vehículos ligeros	11.241	33.53	25.670	12.22	10.611	15.81	47.522
Autobús	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
Camiones	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

Fuente: Seguradora Líder, DPVAT, 2020.

La gravedad de la situación de los motociclistas se hace evidente cuando analizamos quiénes reciben la indemnización del seguro DPVAT. En 2020, el 79% de todas las indemnizaciones estuvieron relacionadas con accidentes de motocicleta: prácticamente ocho de cada diez. Los motociclistas enfrentan riesgos únicos en las carreteras y estas estadísticas resaltan la necesidad urgente de tomar medidas para aumentar su seguridad.

Entre las indemnizaciones realizadas por fallecimiento, más de la mitad (51,9%) fueron dirigidas a los familiares de los motociclistas. Esta estadística destaca las devastadoras consecuencias de los accidentes de motocicleta y el efecto dominó en las familias que quedan atrás.

En cuanto a las indemnizaciones por incapacidad permanente, el 83,5% de los beneficiarios eran motociclistas. Este impresionante número apunta a la gravedad de las lesiones de los motociclistas y su impacto a largo plazo en sus vidas (Seguradora Líder, DPVAT, 2020).

1.2.4 Carreteras Federales (PRF - Policía Federal de Carreteras)

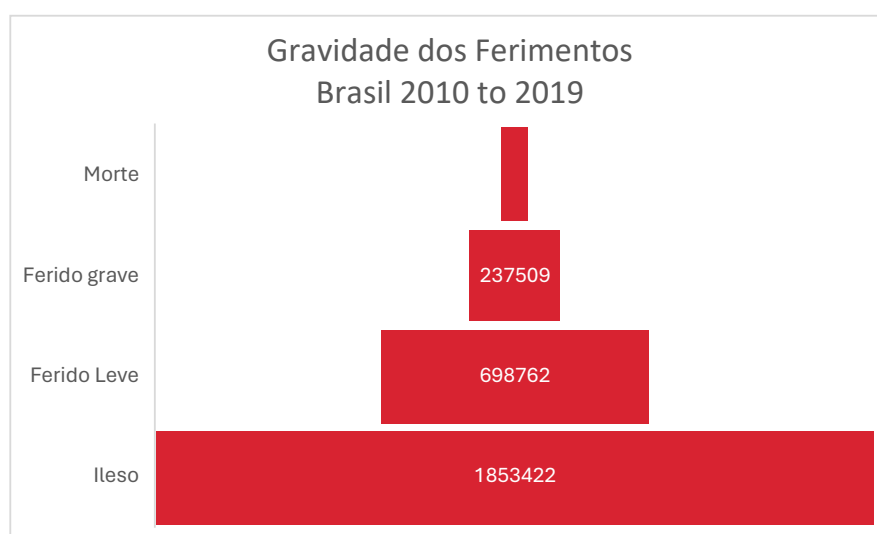
Brasil enfrenta un gran desafío en relación con la infraestructura de transporte por carretera. El país tiene una vasta extensión territorial, con alrededor de 1,7 millones de kilómetros de carreteras, pero una porción muy pequeña de este total está pavimentada. Según datos de 2023 de la Confederación Nacional del Transporte (CNT), sólo se encuentran pavimentados 213,5 mil kilómetros de vías, lo que representa una fracción aproximada del 12,5% del total de la red vial.

La investigación de la CNT realizada en 2023 evaluó 111 mil kilómetros de carreteras pavimentadas en todo el país, de los cuales 85 mil kilómetros son carreteras federales, las principales vías que conectan estados y regiones. La calidad de la infraestructura vial resultó insatisfactoria. De los 111 mil kilómetros analizados, el 67,5% fueron calificados como regulares, malos o muy malos. Además de ser un problema en el aumento de los costos de transporte, el precario estado de las carreteras contribuye a un aumento en el número de accidentes, especialmente entre motociclistas que son más susceptibles a sufrir accidentes.

Los datos de la Policía Federal de Caminos (PRF) brindan información valiosa sobre la seguridad vial, especialmente en las carreteras federales. PRF emplea un sistema de recopilación de datos especializado y un marco de análisis para comprender las reclamaciones de manera integral. Durante la década de 2010 a 2019, el PRF respondió a aproximadamente 1,4 millones de reclamos, recopilando detalles y consecuencias de estos eventos.

En 2023, aproximadamente 2.000 motociclistas perdieron la vida en accidentes en carreteras federales, mientras que 8.253 resultaron gravemente heridos y otros 19.992 sufrieron lesiones menos graves. Estas cifras reflejan la vulnerabilidad de los motociclistas en el tráfico rodado, particularmente de las motocicletas de baja cilindrada que se mezclan con vehículos grandes y otros que circulan a altas velocidades.

La mayoría de los accidentes que involucran a motociclistas en las carreteras federales ocurren en las afueras de las ciudades, zonas donde las carreteras terminan funcionando como vías urbanas. En estas regiones, el tráfico local utiliza las autopistas para viajes de corta distancia, a menudo a velocidades más bajas. Las motocicletas de baja cilindrada, muy utilizadas para el transporte local, están en constante riesgo en estas situaciones. La combinación de vehículos ligeros, lentos y menos protegidos con camiones, autobuses y coches de alta velocidad crea un escenario propicio a colisiones, muchas de las cuales tienen consecuencias mortales o provocan lesiones graves.

Figura 12 - Número de muertes y heridos en carreteras federales en 2023.

Fuente: Polícia Federal de Caminhos (PRF), Anuario 2022.

Estas afirmaciones dieron lugar a una variedad de resultados durante este período, y las estadísticas son a la vez esclarecedoras y preocupantes. Entre los incidentes registrados, el 2,54% fueron mortales, lo que provocó 72.744 muertes trágicas (Figura 12). Se produjeron lesiones graves en el 8,3% de los casos, afectando a 237.509 personas. Otro 24,41% de las reclamaciones resultaron en lesiones leves, dejando a 698.762 personas afrontando las consecuencias físicas y emocionales. Sorprendentemente, aproximadamente el 64,75% de los casos tuvieron personas que salieron ilesas de estos accidentes, un testimonio de las medidas de seguridad y la resistencia de los vehículos modernos (PRF, 2022).

Los vehículos ligeros, como los turismos, son los más implicados en colisiones mortales, representando el 41,7% de los accidentes. Las motocicletas ocupan el segundo lugar, representando el 25,6% de las colisiones mortales. Estas estadísticas revelan una idea de la naturaleza de los accidentes en las carreteras federales.

Según datos proporcionados por el PRF y observaciones realizadas por las concesionarias viales, una nueva norma ha ido tomando forma (PRF, 2022). Las colisiones mortales tienden a ocurrir cerca de las ciudades, y a menudo involucran motocicletas de pequeña cilindrada que utilizan de manera inapropiada la autopista como vía urbana. Este comportamiento es particularmente preocupante ya que sugiere una discrepancia significativa en los estilos de conducción y velocidades entre los vehículos que viajan largas distancias y el tráfico local, lo que plantea un desafío de seguridad sustancial.

Un aspecto para destacar es que muchas carreteras están integradas al tráfico urbano en Brasil. A menudo se convierten en la “avenida principal” de las ciudades más pequeñas. Cuando el problema se vuelve demasiado grave, la solución del gobierno suele implicar la construcción de una carretera de circunvalación alrededor del área urbana. Esta solución pretende paliar el problema del tráfico de paso redirigiéndolo hacia el entorno.

1.3 Discusión

Brasil tiene un exceso de violencia vial. Desde la década de 1980, alrededor de dos millones de brasileños han perdido la vida en accidentes y otros 50 millones han resultado heridos. En 2023, las estadísticas indican alrededor de 35.000 muertes en accidentes de tránsito, de las cuales el 44% son motociclistas, lo que demuestra la vulnerabilidad de esta categoría.

El número de motocicletas en el país ha crecido significativamente en las últimas dos décadas, pasando de 4 millones a principios de la década de 2000 a 35 millones en 2023. Este aumento no ha ido acompañado de medidas de seguridad eficaces. Los datos sobre heridos y fallecidos ponen de relieve el desprecio por la seguridad de los motociclistas.

Varios factores contribuyeron al crecimiento del uso de motocicletas en Brasil. Entre ellos se encuentran la insuficiencia o inexistencia de transporte público en muchas ciudades, especialmente en las medianas y pequeñas, del interior y en las zonas rurales. En las grandes ciudades, el transporte público se caracteriza por la ineficiencia, lo que provoca largas esperas y sistemas sobrecargados, lo que convierte a las motocicletas en una alternativa interesante. La falta de inversión en infraestructura de transporte ha llevado a la dependencia de los vehículos individuales, lo que convierte a las motocicletas en una solución económicamente viable, especialmente para las poblaciones de zonas que carecen de servicios públicos. Cabe señalar que los profesionales que trabajan de noche o en horarios no convencionales prácticamente no tienen acceso al transporte público. El camarero de un restaurante no tiene forma de volver a casa a las 2 de la madrugada, cuando no hay autobuses.

La agilidad que ofrece la moto es otro factor relevante. En el tráfico caótico de las grandes ciudades, donde los atascos son frecuentes, las motocicletas pueden circular más rápido, especialmente porque la legislación brasileña permite a los motociclistas circular entre vehículos en carriles adyacentes ("corredor"), algo que les da una ventaja competitiva frente a otros medios de transporte.

Las motocicletas también se utilizan para transportar carga. Con la incorporación de remolques, muchas motocicletas se adaptan para transportar mercancías, materiales de construcción y otros artículos. La popularidad de las motocicletas como herramientas de trabajo ha crecido, impulsada por el aumento de los servicios de entrega, especialmente después del auge de las plataformas de entrega digitales.

Otro punto crucial para el crecimiento del parque de motos es la accesibilidad económica. El coste de una motocicleta es sustancialmente menor que el de un coche, y el consumo de combustible también es mucho menor, especialmente en los modelos de baja cilindrada. Con condiciones de financiación fáciles, plazos largos y cuotas asequibles, la compra de motocicletas por parte de poblaciones de bajos ingresos se ha convertido en un fenómeno. En las regiones Norte y Nordeste, las motocicletas han sustituido en gran medida a los medios de transporte tradicionales, revolucionando la movilidad.

Otro aspecto importante es que la motocicleta en Brasil no es sólo un medio de transporte, sino también una herramienta de trabajo. El incremento de la flota está muy relacionado con el uso de motocicletas para actividades profesionales, como mototaxis y servicios de reparto.

Con todos estos factores favorables que impulsaron el aumento del parque de motocicletas, no hubo una preocupación coordinada por parte de los gobiernos para mitigar los riesgos y mantener bajo control el número de accidentes. Una de las mayores dificultades es la aplicación deficiente e inadecuada del tráfico. En muchas zonas del país, especialmente en el interior, hay poca o ninguna supervisión, lo que permite a muchas personas conducir motocicletas sin licencia y casi sin conocimientos técnicos de conducción defensiva. En varios estados como Maranhão y Piauí, por ejemplo, hay más motocicletas registradas que conductores con licencia de conducir, lo que revela un uso informal y riesgoso de estos vehículos.

Comparando los datos brasileños con los de otros países, la diferencia es significativa. En España, con un parque de 3,7 millones de motocicletas, se produjeron 251 muertes de motociclistas en 2022, una cifra que, proporcionalmente, representa un riesgo seis veces menor que el que enfrentan los motociclistas brasileños. Los países con sistemas de tráfico más desarrollados, como Noruega y Suecia, tienen tasas de mortalidad mucho más bajas, gracias a la formación de conductores, inspecciones rigurosas, infraestructuras adaptadas y campañas de sensibilización.

La discrepancia entre Brasil y otros países también se debe a la infraestructura vial y a la legislación de seguridad. En los países europeos, las carreteras son generalmente más seguras para los motociclistas y la formación para obtener una licencia es más rigurosa. Además, la supervisión del uso de cascos y otros equipos de protección es estricta, mientras en Brasil, aunque el uso de cascos es obligatorio, el cumplimiento de ésta y otras medidas de seguridad aún es muy deficiente.

El impacto de este escenario va más allá de las estadísticas de mortalidad. Alrededor del 40% de los motociclistas que mueren en accidentes mueren en el hospital, generando un coste enorme para el sistema sanitario. En países con menores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, la presión sobre los servicios de salud es significativamente menor, lo que permite una mejor asignación de recursos.

La disparidad de género también es un factor relevante: en Brasil, la mortalidad entre los motociclistas varones es cinco veces mayor que entre las motociclistas mujeres. Además, ocho de cada diez personas que quedan incapacitadas permanentemente por accidentes de tránsito en el país son motociclistas. Estas lesiones, como la paraplejia, crean enormes dificultades para las familias.

En 2020, más de 200.000 personas sufrieron lesiones incapacitantes e irreversibles. Ocho de cada diez eran motociclistas. Como muestran los datos, la mayoría de las víctimas son hombres y jóvenes. Un joven en estas condiciones, además de dejar de contribuir económicamente al sustento del hogar, también requiere de un cuidador, generalmente una mujer, madre, esposa o hermana, que interrumpe sus actividades profesionales para cuidar de la víctima. En otras palabras, el hogar pierde dos fuentes de ingresos (“salarios”) y gana un gran costo adicional en medicamentos, equipos como sillas de ruedas y adaptación de la casa para la accesibilidad.

Todas estas cuestiones son un tormento para la salud pública. Los principales hospitales públicos de Brasil están llenos de motociclistas heridos que ocupan camas y esperan costosas cirugías, y que compiten con los escasos recursos de salud pública.

Brasil enfrenta un escenario de alto riesgo para los motociclistas, agravado por la falta de programas de seguridad y la mala infraestructura. La adopción de medidas como capacitación y educación vial, mejora de la inspección, políticas de seguridad más efectivas y concienciación vial es esencial para reducir muertes, lesiones y garantizar una mayor seguridad en las carreteras brasileñas. Nuestra negligencia histórica no puede continuar.



1.4 Conclusiones

La situación de los motociclistas en Brasil es alarmante y requiere de un análisis profundo e integral y de soluciones efectivas. La violencia vial es uno de los mayores problemas de seguridad pública del país y los motociclistas, en particular, enfrentan los mayores riesgos. Como se demuestra a lo largo de este trabajo, el número de muertes y lesiones entre los motociclistas brasileños supera con creces el de otras categorías de usuarios de la vía. Varios factores explican esta realidad, y es fundamental entenderlos para desarrollar políticas públicas que puedan mitigar este problema.

El vertiginoso crecimiento del parque de motocicletas en Brasil, especialmente en las últimas dos décadas, está entre los principales factores que explican el aumento de la mortalidad y la morbilidad entre los motociclistas. Brasil, que tenía alrededor de 4 millones de motocicletas a principios de la década de 2000, ha visto crecer este número a casi 35 millones en 2023. Este aumento refleja la popularidad de la motocicleta como medio de transporte debido a su costo asequible, eficiencia de combustible y facilidad de movimiento, especialmente en las grandes ciudades donde el tráfico está congestionado y el transporte público es ineficiente. Sin embargo, este importante aumento de la flota no estuvo acompañado de políticas públicas adecuadas para garantizar la seguridad de los motociclistas.

Otro desafío que enfrentan los motociclistas brasileños es la falta de supervisión e infraestructura adecuada. En muchas ciudades, especialmente en las regiones Norte y Nordeste, las carreteras no están adaptadas para el uso seguro de las motocicletas. El mal estado de las vías y la mala señalización ponen en constante riesgo a los motociclistas. Además, una inspección insuficiente permite a muchas personas conducir motocicletas sin permiso, lo que empeora aún más la situación. La falta de preparación de los conductores aumenta significativamente la probabilidad de accidentes, especialmente en zonas rurales y ciudades más pequeñas, donde predomina el uso informal de motocicletas.

Otro aspecto es la informalidad y el uso de la motocicleta como herramienta de trabajo. El aumento de la demanda de servicios de reparto, impulsado por la expansión de las plataformas digitales, ha llevado a que miles de motociclistas salgan a las calles, a menudo sin

la formación adecuada para circular con seguridad. Esto es especialmente problemático porque estos trabajadores están expuestos a largas jornadas, plazos ajustados y condiciones de tráfico adversas, lo que aumenta considerablemente el riesgo de accidentes. La naturaleza del trabajo de reparto con motocicletas –mototaxis, repartos y otros servicios– en el que el motociclista gana en función del número de viajes, y que requiere rapidez, rapidez y eficiencia, pone en riesgo la integridad física de los motociclistas. Los innumerables accidentes que involucran a motociclistas abruma al sistema de salud pública, que enfrenta los altos costos asociados con el tratamiento de las víctimas de accidentes graves.

Además, el problema de la mortalidad de motociclistas en Brasil se ve agravado por la debilidad de la legislación de seguridad y la ineficiencia en el control de normas básicas, como el uso de cascos y otros equipos de protección. Si bien el uso del casco es obligatorio, el uso inadecuado o el incumplimiento de esta norma aún es común en varias regiones del país, especialmente en zonas rurales y periféricas de las grandes ciudades. La inspección fallida significa que muchos conductores no adoptan medidas de protección básicas, exponiéndose a lesiones graves o mortales en caso de accidente.

Al comparar los datos brasileños con los de los países desarrollados, las disparidades son aún más evidentes. En 2022, considerando el parque de motos, el riesgo para los motociclistas en Brasil era seis veces mayor que en España. Países como Noruega y Suecia, donde existe una política coherente de seguridad vial, registran aún menos muertes. Estos países adoptan estrictas medidas de inspección, invierten en infraestructuras viarias adaptadas y promueven campañas de sensibilización dirigidas específicamente a los motociclistas. El contraste con la realidad brasileña es marcado y muestra que Brasil todavía tiene mucho que aprender de estas naciones.

Desde una perspectiva de salud pública, los accidentes de motocicleta en Brasil tienen un impacto devastador. Alrededor del 40% de los motociclistas que sufren accidentes graves mueren en el hospital, lo que refleja la gravedad de las lesiones y el elevado coste del tratamiento de estas víctimas. Las hospitalizaciones prolongadas, las intervenciones quirúrgicas y los tratamientos intensivos son comunes entre los motociclistas heridos, lo que sobrecarga el ya frágil sistema de salud pública brasileño. Además, las altas tasas de mortalidad en las carreteras generan un costo humano incalculable, con familias enteras devastadas por la pérdida de seres queridos o la discapacidad permanente de sus cuidadores. Cabe señalar que, en muchos casos, las víctimas de accidentes son jóvenes de entre 15 y 29 años, lo que acentúa aún más el impacto social y económico de estas tragedias.

Los datos de DPVAT de 2020 muestran un aspecto impresionante del motociclismo en Brasil: más de la meta (52%) dos que no mueren en el tráfico brasileño para motociclistas. Para colmo de la tragedia, el 84% de las víctimas de accidentes de tránsito dejaron a los motociclistas con discapacidad permanente.

Otro hecho alarmante que surge del análisis es la disparidad de género en las muertes. Los hombres son, con diferencia, las mayores víctimas de los accidentes de motocicleta, lo que puede atribuirse a una mayor exposición al riesgo y a un comportamiento más agresivo en el tráfico. En contraste, las mujeres, aunque representan una porción menor de la población motociclista, también sufren de falta de seguridad, especialmente en regiones donde el uso de motocicletas es más común entre los trabajadores informales. Sin embargo, los datos muestran que los hombres tienen cinco veces más probabilidades de morir en accidentes de motocicleta que las mujeres. Esto sugiere que las políticas de concientización y capacitación dirigidas a audiencias específicas pueden tener un impacto significativo en la reducción de las muertes, particularmente entre los hombres jóvenes.

También merece especial atención la elevada tasa de invalidez permanente derivada de accidentes de motocicleta. Ocho de cada diez personas que quedan con discapacidad permanente tras accidentes de tránsito en Brasil son motociclistas. Esto representa un profundo impacto social, ya que muchas de estas personas, que antes eran económicamente activas, se vuelven dependientes de los cuidados, lo que supone una carga para sus familias y el sistema de seguridad social. La incapacidad permanente, a menudo resultante de lesiones en la columna o amputaciones, impide a estas víctimas regresar al mercado laboral, generando un ciclo de pobreza y dependencia en sus familias.

Ante este escenario, es imperativo que Brasil adopte un enfoque más proactivo y eficaz para gestionar la seguridad del tráfico. La implementación de políticas públicas enfocadas a la formación de motociclistas, con programas adecuados de educación y capacitación, es fundamental para reducir las tasas de mortalidad y lesiones graves. Además, es necesario invertir en infraestructura, especialmente en mejorar las condiciones de las carreteras para los motociclistas.

Antes de promover una inspección severa e intensa con énfasis en combatir la conducción sin licencia, es fundamental estudiar las razones de esta práctica y las soluciones al problema. En la formación para la obtención de licencias dirigida a motociclistas se debe poner foco en el cumplimiento de las normas de seguridad y la conducción defensiva.

Las tres esferas de gobierno desempeñan un papel esencial en la mejora de la seguridad vial brasileña, promoviendo campañas de sensibilización que apuntan a cambiar los comportamientos de riesgo de los motociclistas. El enfoque de la campaña debería fomentar la conducción defensiva, el uso de equipos de protección y el respeto de las leyes de tránsito para reducir la morbilidad y la mortalidad.

La tragedia que involucra a los motociclistas en Brasil va más allá del número de muertos y heridos. Es un problema social, de salud pública y de seguridad que debe abordarse con urgencia. El crecimiento exponencial del parque de motos en el país no puede verse como el reflejo de una solución de movilidad accesible, sino como un desafío complejo que exige respuestas efectivas y coordinadas por parte de las autoridades públicas.

1.5 Referencias Bibliográficas

Brasil, Ministerio de Salud, Sistema de información sobre mortalidad, 2000-2022.

Disponible en:

<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/obt10uf.def>.

(Consultado en diciembre de 2023)

Brasil, Policía Federal de Caminos, Anuario Estadístico, 2022.

Disponible en:

https://www.gov.br/prf/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/diest-files/anuario-2022_final.html. (Consultado en septiembre de 2023)

Fundación Mapfre, 2019. Conductores de motocicletas.

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

CNT – Confederación Nacional del Transporte. Anuario de Transportes de la CNT, Estadística Consolidada.

Disponible en:

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

IBGE (Instituto Brasileño de Geografía y Estadística), Censos Demográficos, 2000, 2010, 2022.

Disponible en:

<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html> . (Consultado en agosto de 2024)

Seguradora Líder, 2019.

Disponible en:

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

Vasconcellos, Eduardo A., Movilidad urbana: lo que hay que saber, Ed. Companhia das Letras, São Paulo, 2013.

Organización Mundial de la Salud (OMS), Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018. Ginebra: 2018.

Disponible en:

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



Investigación Cuantitativa Sobre Hábitos y Comportamientos de los Motociclistas en Brasil

1.1 Introducción

Brasil ha sido testigo de un crecimiento notable en el parque de motocicletas, de alrededor de 4 millones en 2000 a más de 30 millones en 2021. Este aumento significativo ha sido impulsado tanto por la conveniencia de las motocicletas como medio de transporte como por su uso como herramienta de trabajo. Sin embargo, este crecimiento también ha traído consigo un preocupante aumento del número de accidentes mortales que involucran a motociclistas. Si bien la tasa de mortalidad por cada 10.000 motocicletas ha caído de 6,18 en 2000 a 4,13 en 2021, los motociclistas brasileños todavía enfrentan un riesgo de mortalidad significativamente mayor en comparación con sus homólogos de países como España.

La relevancia de los estudios e investigaciones sobre seguridad y educación vial en Brasil es evidente dadas las altas tasas de accidentes, muertes y lesiones en la vía pública del país. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), Brasil ocupa el quinto lugar entre los países con más muertes por accidentes de tránsito, con aproximadamente 40 mil muertes por año. Además del costo humano, los accidentes de tránsito generan un impacto económico negativo estimado en el 3% del PIB nacional, según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

la Fundación MAPFRE encargó al Instituto Brasileño de Seguridad Vial (IST) un estudio con motociclistas de motocicletas de hasta 300 cilindradas en Brasil. Comprender el papel de las motocicletas en el cotidiano de los brasileños, especialmente de aquellos que dependen de este vehículo para trabajar, es fundamental para abordar las particularidades económicas y sociales involucradas en el uso de motocicletas, además de aspectos puramente relacionados con la seguridad vial.

Entre los objetivos de este estudio está una mejor comprensión del perfil, hábitos, dificultades y percepciones, además de los factores que contribuyen para la alta tasa de accidentabilidad entre los motociclistas brasileños. El objetivo de este trabajo es también proporcionar subsidios para el desarrollo de políticas públicas y campañas educativas más efectivas.

Para cumplir estos objetivos se llevaron a cabo 4 fases con enfoques distintos y complementarios:

- 1 Investigación cuantitativa con recolección de datos a través de un panel en línea;
- 2 Investigación cualitativa con recolección de datos a través de grupos de discusión en línea;
- 3 Investigación cualitativa con recolección de datos mediante entrevistas en profundidad;
- 4 Análisis de datos secundarios mediante la recopilación de información de fuentes oficiales.

Este informe está estructurado para presentar, en detalle, los resultados de la primera fase, al utilizar un enfoque cuantitativo a través de un panel en línea. Describe la metodología utilizada, el perfil de los encuestados y los principales resultados de la investigación. También se abordan los desafíos y problemas que enfrentan los motociclistas, con énfasis en temas de seguridad e infraestructura vial. Finalmente, se presentan conclusiones y recomendaciones basadas en los datos recopilados, con el objetivo de contribuir a la promoción de una cultura de conducción responsable y la mejora de la seguridad vial de los motociclistas en Brasil.



1.2 Metodología

1.2.1 Objetivo General

El objetivo general de la investigación es comprender el perfil, hábitos, dificultades y percepciones de los motociclistas brasileños que utilizan motocicletas de hasta 300 cilindradas, con énfasis en la seguridad vial y el proceso de obtención de la CNH-A (Permiso Nacional de Conducir - Categoría A). La investigación tiene como objetivo identificar los factores que contribuyen a la alta tasa de accidentabilidad entre motociclistas, así como proponer acciones y políticas públicas para mejorar la formación, sensibilización y seguridad de estos conductores, promoviendo una movilidad más segura y sostenible en Brasil.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Estimar la proporción de motociclistas sin licencia de conducir;
- b) Estimar la proporción de motociclistas que aprenden a conducir sin asistir a una escuela de manejo;
- c) Estimar la proporción de motociclistas que comenzaron a conducir antes de la edad legal (18 años);
- d) Comprender los principales obstáculos que enfrentan los motociclistas para obtener una CNH-A, como altos costos, falta de tiempo, falta de información, entre otros.;
- e) Evaluar los factores que ayudan a los motociclistas a obtener una CNH-A, como el apoyo de familiares/amigos, la disponibilidad de escuelas de manejo, costos asequibles, etc.;
- f) Analizar la frecuencia y gravedad de los accidentes que involucran a motociclistas, incluido el impacto en la salud y la vida profesional;
- g) Comparar tasas de accidentabilidad según género, edad, tiempo de conducción diario, forma de aprendizaje;
- h) Conocer la proporción de motociclistas que utilizan la motocicleta como vehículo de trabajo;
- i) Evaluar la percepción de los motociclistas sobre la efectividad de la capacitación recibida en las autoescuelas;
- j) Identificar conductas de riesgo comunes entre los motociclistas, como desobedecer las leyes de tránsito, usar casco y conducir bajo la influencia del alcohol o drogas;
- k) Recoger sugerencias de los propios motociclistas sobre cómo mejorar la formación y la seguridad vial.

1.2.3 Público Objetivo y Alcance

El público objetivo de la investigación estuvo formado por motociclistas de todo Brasil que utilizan motocicletas con hasta 300 cilindradas. La muestra incluye propietarios y no propietarios de motocicletas, con y sin permiso de conducir, y abarca diversos fines de uso, como trabajo y ocio. La encuesta fue diseñada para asegurar la representación proporcional por región geográfica, género y grupo de edad, incluyendo capitales, regiones metropolitanas e interior.

Tabla 1 – Datos sobre el universo de motociclistas clasificados en la categoría A por región geográfica, edad y sexo – Brasil.

Región	Edad	Femenino	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
Noreste	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
Sur	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

Fuente: Registro Nacional de Conductores Calificados, junio /2024, Senatran /Ministerio de Transporte.

1.2.4 Métodos de Muestreo y Recopilación de Datos

Las entrevistas se realizaron mediante recogida vía Panel Online. Se utilizó una metodología de investigación no probabilística, aplicada a través de un panel en línea representativo de la población brasileña, utilizando el método CAWI (Computer Assisted Web Interviewing).

En total, se realizaron 1.211 entrevistas a motociclistas de motocicletas de hasta 300 cilindradas en todo Brasil. El muestreo se diseñó con asignación proporcional por región geográfica, con control de cuotas por sexo, grupo de edad y naturaleza del municipio (capital, región metropolitana e interior).

Los datos fueron recolectados mediante la aplicación de un cuestionario estructurado (ANEXO I) que contiene 46 preguntas, desarrollado por el equipo del Instituto Brasileño de Seguridad del Tránsito (IST). Fue previamente probado y validado para asegurar la claridad y relevancia de las preguntas.

1.2.5 Ponderación

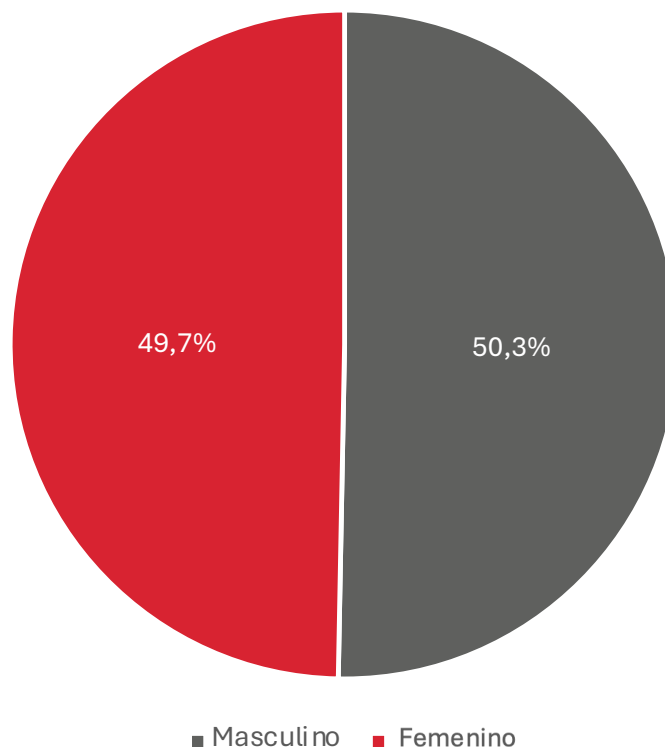
Los datos de la encuesta fueron ponderados según la variable género para reconstruir el perfil del universo de motociclistas de motocicletas de hasta 300 cilindradas. Para garantizar la representatividad de los resultados se aplicó un factor de ponderación de 1,48 para hombres y 0,5 para mujeres. Esta ponderación ajusta la distribución de la muestra recopilada para reflejar adecuadamente la composición demográfica del público objetivo.

1.3 Perfil De Los Encuestados

Los datos que se presentan a continuación representan la distribución de las entrevistas sin ponderación de datos y reflejan las características de la muestra en torno a las variables descriptivas de esta investigación.

El gráfico 1 muestra la distribución de los motociclistas por sexo, el 50,3% de los encuestados son hombres, mientras que el 49,7% son mujeres. El análisis entre sexos permite comprender mejor las diferencias y similitudes en las experiencias y desafíos que enfrentan los motociclistas de ambos géneros, brindando conocimientos valiosos para el desarrollo de políticas y acciones dirigidas a la seguridad vial de manera segmentada.

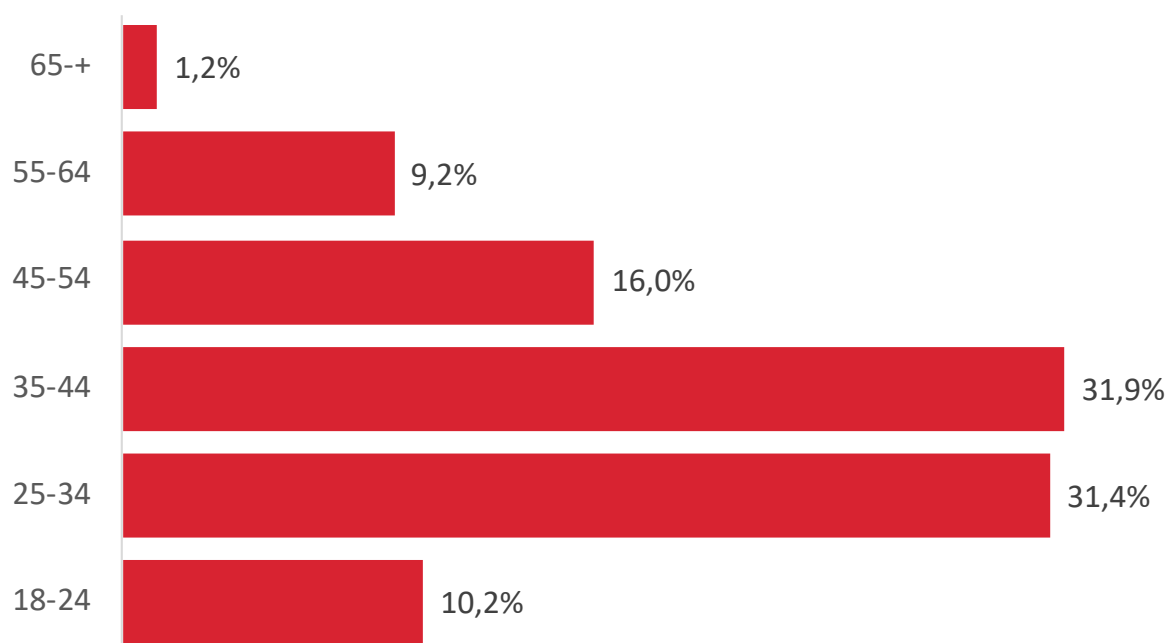
Gráfico 1 – Sexo de los motociclistas.



El gráfico 2 muestra la distribución de motociclistas por grupo de edad. La mayoría de los encuestados se concentra en los grupos de edad de 35 a 44 años (31,9%) y de 25 a 34 años (31,4%), lo que representa una parte importante de los participantes. A continuación, el grupo de edad de 45 a 54 años comprende el 16% de los motociclistas, mientras que el grupo de edad de 55 a 64 años representa el 9,2%. Sólo el 1,2% de los encuestados tiene 65 años o más, y el 10,2% tiene entre 18 y 24 años.

La edad media general de los encuestados fue de 38,2 años. Al segmentar por sexo, la edad promedio entre los hombres fue de 39,8 años, mientras que entre las mujeres fue de 36,6 años. Esto sugiere que, en promedio, los motociclistas masculinos son ligeramente mayores que las motociclistas femeninas. Analizar esta distribución por edades es importante para comprender las diferentes necesidades y comportamientos de los motociclistas en las diferentes etapas de la vida, lo que permite la creación de políticas e iniciativas de seguridad más específicas y efectivas.

Gráfico 2 – Grupo de edad de los motociclistas.

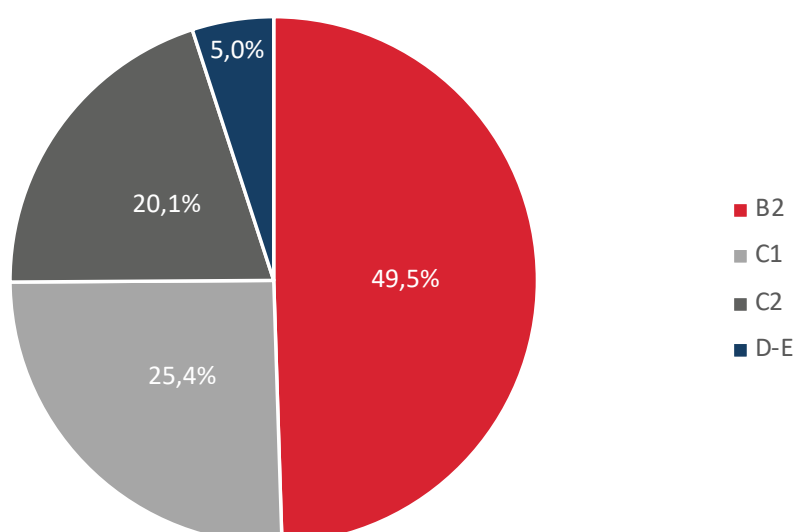


Según el Gráfico 3, por el Critério de Classificação Econômica Brasil - CCEB adotado por la Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa - ABEP, la mayoría de los motociclistas pertenecen a la clase económica B², representando el 49,5% de los encuestados. Las clases C1 y C2 también están bien representadas, con un 25,4% y un 20,1%, respectivamente. Sólo el 5,0% de los encuestados pertenece a las clases DE, lo que indica una menor participación de las clases económicas más bajas.

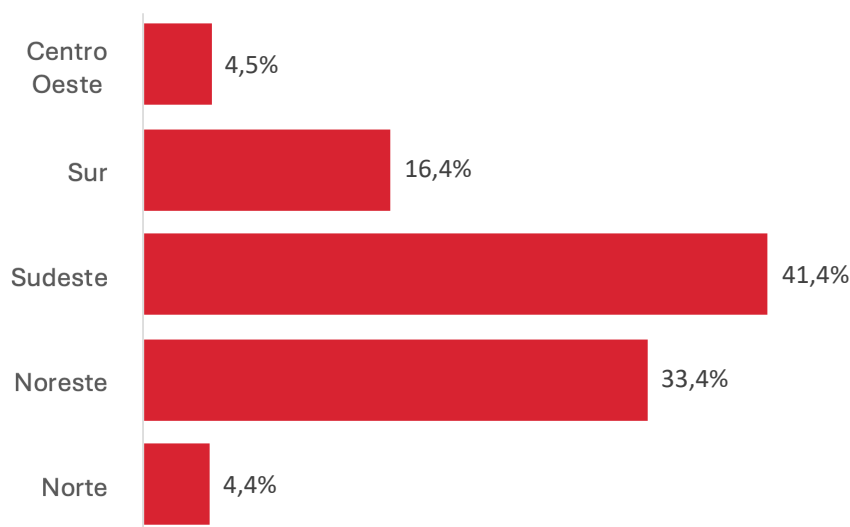
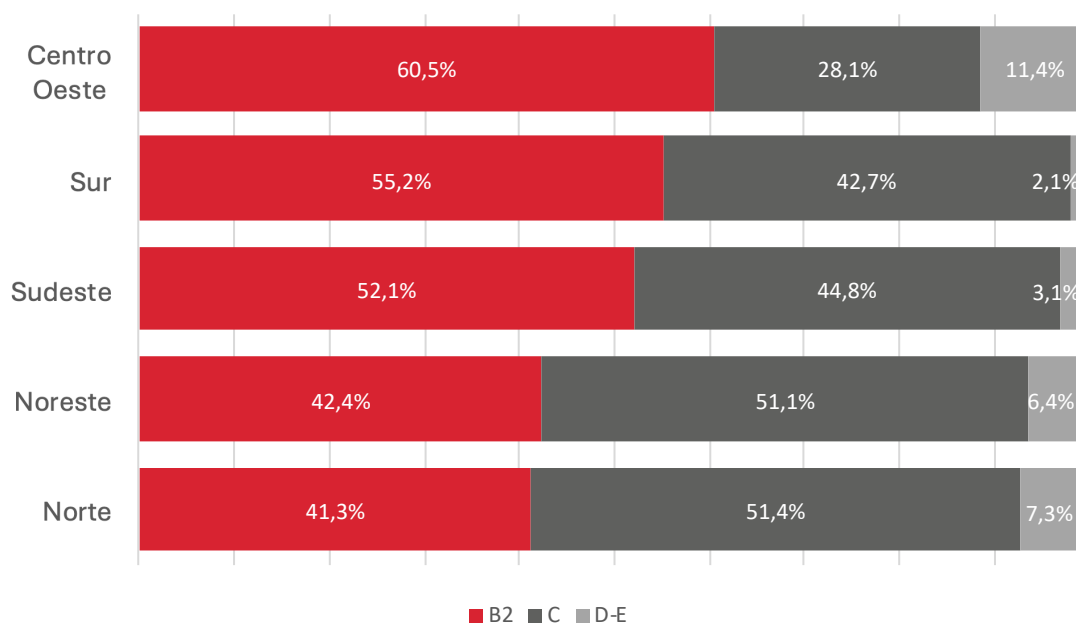
El Gráfico 4 muestra que la mayoría de los entrevistados provienen de las regiones Sudeste (41,4%) y Noreste (33,4%). Las regiones Sur, Centro-Oeste y Norte tienen menor representación, con 16,4%, 4,5% y 4,4%, respectivamente. Esta distribución refleja la concentración de población y la densidad de motociclistas en estas regiones.

El gráfico 5 revela diferencias significativas en la distribución económica de los motociclistas por región. Las regiones Norte y Noreste tienen mayor proporción de motociclistas en las clases económicas C y D-E, mientras que las regiones Centro-Oeste, Sur y Sudeste concentran la mayoría de sus motociclistas en la clase B2. Estos datos reflejan disparidades económicas regionales y pueden influir en el acceso a la formación, la seguridad y la infraestructura dirigida a los motociclistas.

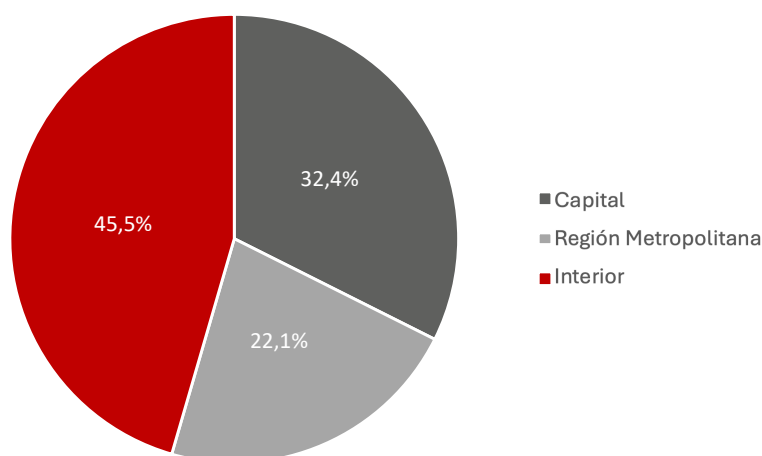
Gráfico 3 – Clases económicas de motociclistas, según los Criterios de Clasificación Económica Brasileña – CCEB.



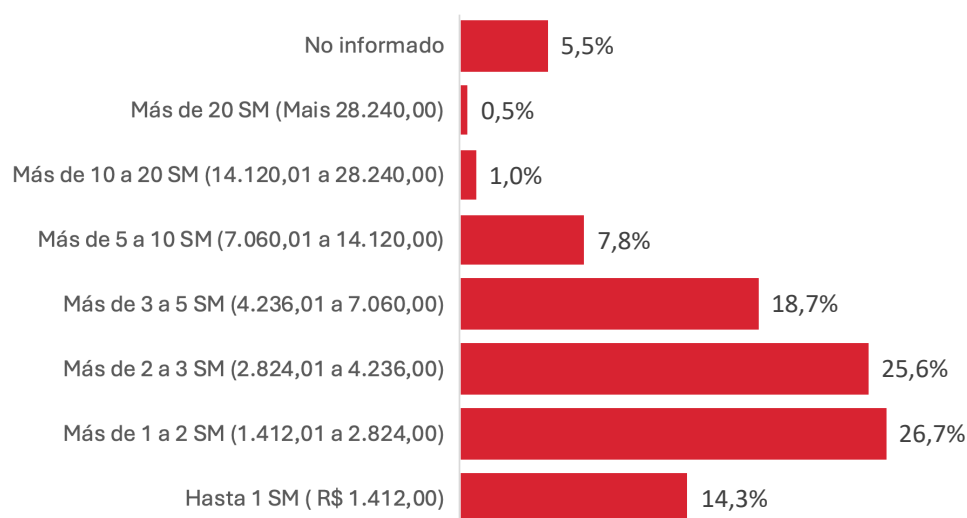
² Las estimaciones de renta media mensual de los hogares para los estratos socioeconómicos se basaron en el PNADC/IBGE ²⁰²¹ y representan aproximaciones de los siguientes valores: clase B² (R\$ 5.755,²³); clase C¹ (R\$ 3.276,76); clase C² (R\$ 1.965,87); clases D-E (R\$ 900,60).

Gráfico 4 – Región geográfica de residencia de los motociclistas.**Gráfico 5 – Clases económicas por región geográfica de residencia de los motociclistas.**

Como se ilustra en el Gráfico 6, la mayoría de los motociclistas viven en el interior (45,5%), seguida de las capitales (32,4%) y las regiones metropolitanas (22,1%). Es conocida la importancia de las motocicletas como medio de transporte en zonas menos urbanizadas.

Gráfico 6 – Naturaleza del municipio de residencia de los motociclistas.

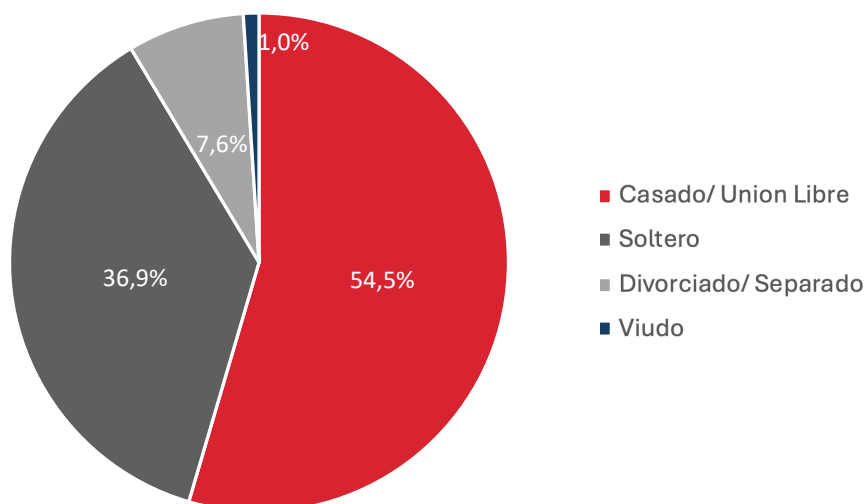
El Gráfico 7 indica que el ingreso familiar mensual de los encuestados varía, con una concentración significativa en el rango de más de 1 a 2 salarios mínimos (26,7%) y más de 2 a 3 salarios mínimos (25,6%). Otro 18,7% de los motociclistas tienen ingresos familiares superiores a 3 a 5 salarios mínimos. Los tramos de ingresos más bajos (hasta 1 salario mínimo) y más altos (más de 20 salarios mínimos) representan el 14,3% y el 0,5%, respectivamente. Este resultado muestra que el perfil de los motociclistas de motocicletas de hasta 300 cilindradas se concentra en las clases de menores ingresos familiares.

Gráfico 7 – Ingreso familiar mensual de los motociclistas³.

³ El salario mínimo en Brasil se reajustó a R\$ 1.412,00 en 2024 y equivale aproximadamente a 266,42 € o 1,51 € por hora con una jornada laboral de 176 horas mensuales (1,00 € aproximadamente 5,30 R \$). El salario mínimo (SM) es el monto más bajo que los empleadores pueden pagar legalmente a sus empleados y sirve como referencia para determinar el piso salarial para diversas categorías profesionales.

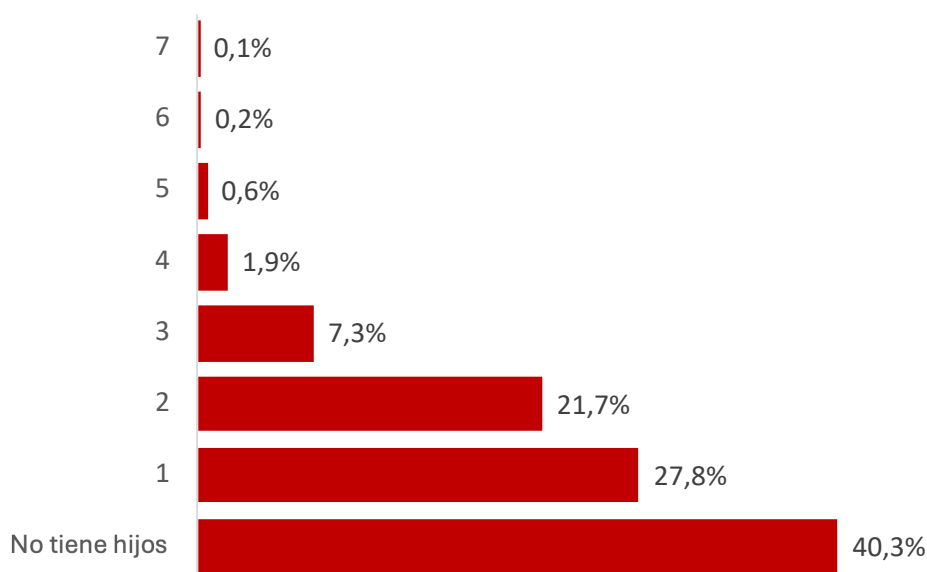
Según el Gráfico 8, la mayoría de los motociclistas están casados o viven juntos (54,0%). Un número importante son solteros (36,5%), mientras que los divorciados o separados representan el 7,5%. Sólo el 1,0% de los encuestados son viudos.

Gráfico 8 – Estado civil de los motociclistas.



El gráfico 9 revela que el 40,3% de los motociclistas no tienen hijos. Entre los que tienen hijos, el 27,8% tienen un hijo y el 21,7% tienen dos hijos. Los encuestados con tres hijos representan el 7,3%, mientras que aquellos con cuatro o más hijos constituyen una pequeña porción.

Gráfico 9 – Número de filhos entre os motociclistas.



El Gráfico 10 muestra que la mayoría de los motociclistas tienen un empleo formal registrado (41,0%). Otros 11,0% son funcionarios y un 8,9% son autónomos habituales. Las categorías de desempleados que buscan trabajo y asalariados sin registro representan el 4,3% cada una. Las otras categorías ocupacionales, como estudiantes, jubilados, empresarios y autónomos, tienen una representación menor, que oscila entre el 0,8% y el 5,9%.

Gráfico 10 – Situación laboral de los motociclistas.



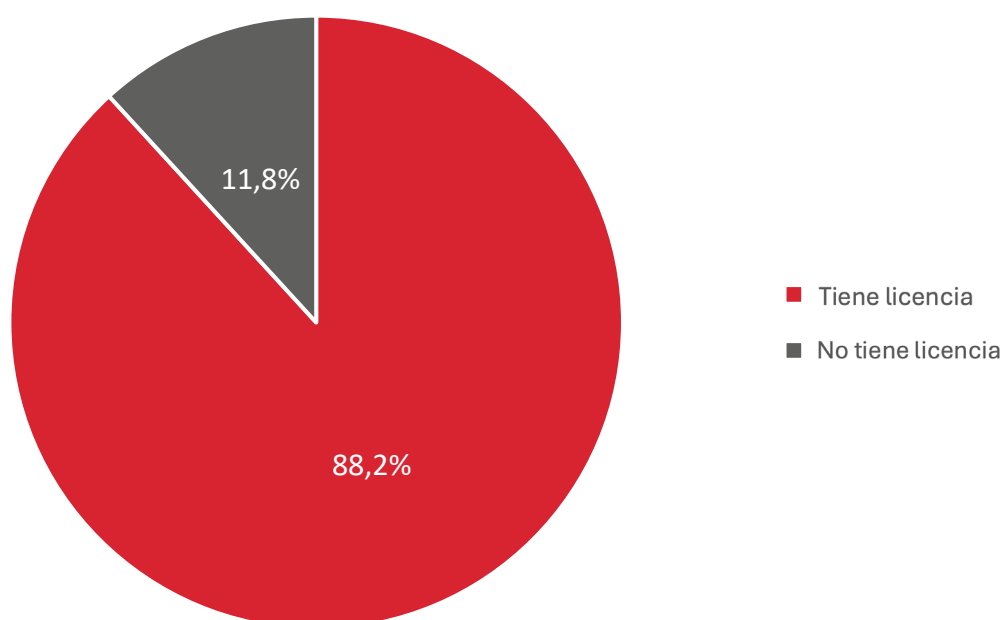


1.4 Resultados De La Búsqueda

1.4.1 Licencia y Registro de Motocicleta

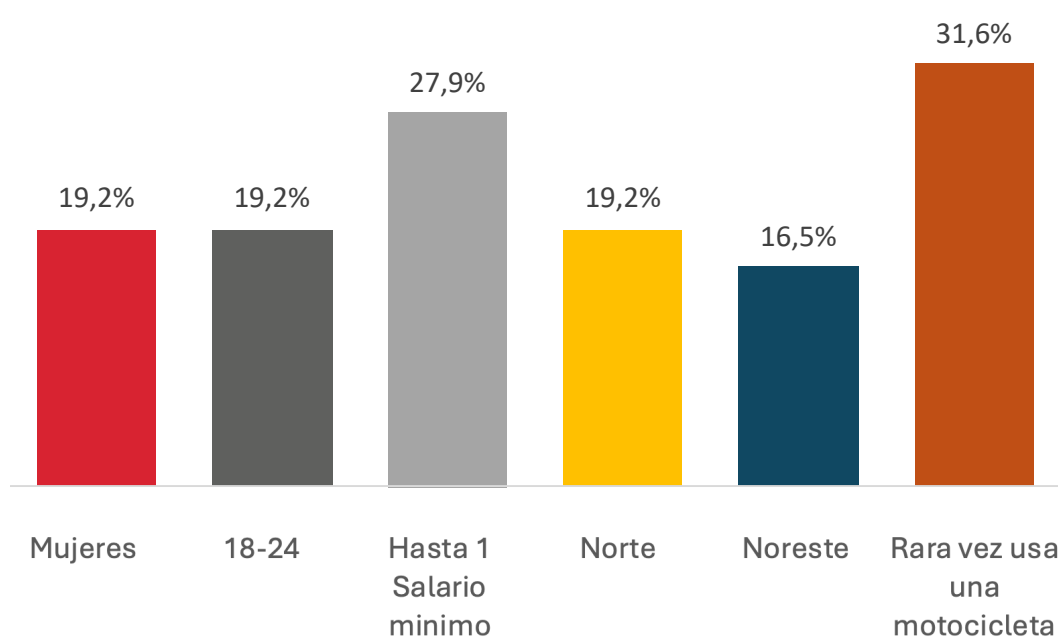
El Gráfico 11 muestra que la gran mayoría de los motociclistas entrevistados tienen Licencia Nacional de Conducir - Categoría A (CNH-A), y el 88,2% de los encuestados reportaron tener la licencia. Por el contrario, sólo el 11,8% de los encuestados no tienen permiso de conducir. Estos datos indican que la mayoría de los motociclistas están formalmente calificados para conducir motocicletas.

Gráfico 11 – Distribución de motociclistas según posesión de licencia CNH-A.



Sin embargo, como se ilustra en el Gráfico 12, la ausencia de licencia de conducir es más común entre mujeres, jóvenes de hasta 24 años y motociclistas de menores ingresos, especialmente en las regiones Norte y Noreste. Estos individuos también suelen utilizar con menor frecuencia sus motocicletas, contribuyendo a una mayor probabilidad de no contar con la licencia necesaria.

Gráfico 12 – Proporción de motociclistas sin licencia de conducir según características seleccionadas.



La Tabla 2 muestra que la posesión de una CNH-A es significativamente mayor entre los hombres en todos los grupos de edad, con más del 90% de los motociclistas masculinos con licencia. Entre las mujeres, la proporción de personas cualificadas es menor, especialmente en el grupo de edad menor de 35 años, donde el 78,7% tienen una CNH-A. La titularidad de un CNH-A aumenta entre las mujeres de 35 años o más, hasta alcanzar el 82,7%, pero, aun así, la proporción de mujeres sin CNH-A es mayor que entre los hombres en ambos grupos de edad.

Estos datos sugieren una tendencia hacia una mayor formalización entre los motociclistas varones y un mayor desafío entre las mujeres, especialmente las más jóvenes, para obtener la licencia necesaria.

Tabla 2 - Distribución de motociclistas según posesión de CNH-A por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Tiene licencia de conducir	90,2%	90,8%	90,6%	78,7%	82,7%	80,8%
No tiene	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%

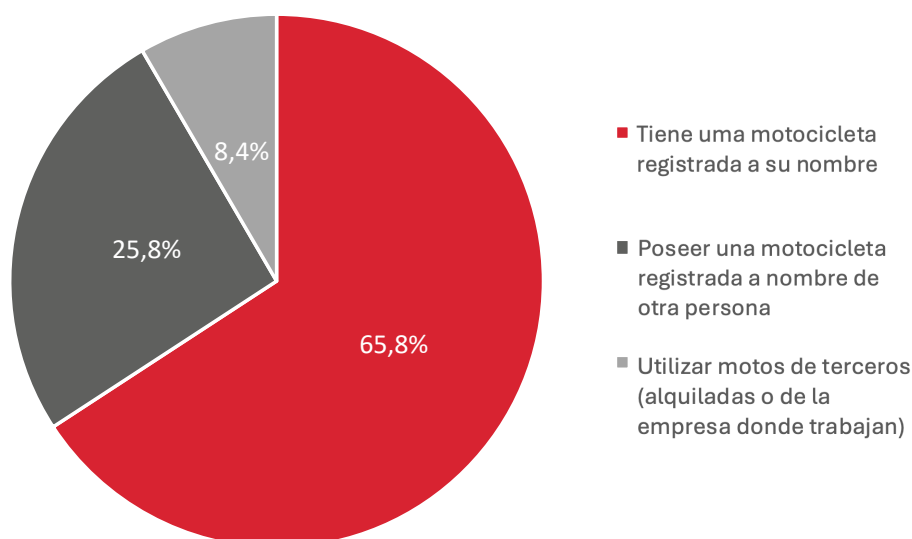
El Cuadro 3 muestra que la posesión de una CNH- A varía significativamente según la región geográfica y la naturaleza del municipio. Las regiones Centro-Oeste (94,7%) y Sur (92,0%) se destacan por tener la mayor proporción de motociclistas con licencia, mientras que la región Norte tiene la menor proporción de motociclistas con CNH-A (80,8%). Al analizar la naturaleza del municipio, se observa que las capitales y regiones metropolitanas tienen una proporción ligeramente mayor de motociclistas con licencia (90,5% y 89,1%, respectivamente) en comparación con el interior, donde el 86,6% de los motociclistas cuentan con licencia de conducir. Estas diferencias regionales y urbanas pueden estar relacionadas con factores como el acceso a las escuelas de conducción, las condiciones económicas y la conciencia de la importancia de los permisos de conducir.

Tabla 3 - Distribución de motociclistas según posesión de CNH-A por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Tiene licencia de conducir	80,8%	83,5%	90,6%	92,0%	94,7%	90,5%	89,1%	86,6%
No tiene	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%

Según el Gráfico 13, el 65,8% de los motociclistas tiene una motocicleta matriculada a su propio nombre. Otro 25,8% poseen motos matriculadas a nombre de otra persona⁴, mientras que un 8,4% de los encuestados utilizan motos de terceros (alquiladas o de la empresa donde trabajan). Esto sugiere que la mayoría de los motociclistas son propietarios directos de los vehículos que utilizan, y una proporción significativa depende de vehículos registrados por otros.

Gráfico 13 – Distribución de motociclistas según titularidad de la motocicleta utilizada.



El Cuadro 4 revela que la mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, tienen sus motocicletas registradas a su nombre, pero esta proporción es significativamente mayor entre los hombres. Entre las mujeres, especialmente las más jóvenes, es más habitual utilizar motocicletas matriculadas a nombre de otra persona o de terceros. Los hombres también tienen más probabilidades de poseer el vehículo a su nombre, y las mujeres mayores registran una tasa de propiedad ligeramente mayor en comparación con las mujeres más jóvenes. Las motociclistas, en general, dependen más de vehículos que no están registrados formalmente a su nombre.

⁴ En Brasil, muchos motociclistas compran motocicletas usadas que ya tienen en su expediente infracciones de tránsito y otras irregularidades. Para transferir la matrícula de estas motos es necesario corregir las irregularidades e incluso pagar las multas. Como esto suele ocurrir entre amigos y conocidos, se utiliza un recibo de compra para formalizar la transacción.

Tabla 4 - Distribución de motociclistas según propiedad de la motocicleta utilizada por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Tener una motocicleta registrada a tu nombre.	73,0%	69,1%	70,5%	47,0%	55,6%	51,5%
Poseer una motocicleta registrada a nombre de otra persona	23,7%	22,4%	22,9%	38,0%	32,3%	35,0%
Usar la motocicleta de otra persona	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%

El Cuadro 5 muestra que la propiedad de motocicletas varía considerablemente entre regiones geográficas y la naturaleza del municipio. En el Norte, un porcentaje significativo de motociclistas (48,6%) utiliza motocicletas matriculadas a nombre de otra persona, lo que contrasta con el Sudeste, donde el 71,3% tienen la motocicleta matriculada a nombre propio. En las capitales y regiones metropolitanas la proporción de motociclistas que utilizan motocicletas de terceros es mayor (9,6% y 13,4%, respectivamente), mientras que en el interior esta proporción desciende al 5,7%. La mayor tenencia de motocicletas registradas a nombre propio se observa en el Sudeste y en el interior, indicando posibles diferencias económicas y de acceso a la documentación vehicular formal entre regiones y áreas urbanas.

Tabla 5 - Distribución de motociclistas según titularidad de la motocicleta utilizada por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Tener una motocicleta registrada a tu nombre.	48,6%	63,0%	71,3%	64,7%	56,1%	65,3%	64,6%	66,5%
Poseer una motocicleta registrada a nombre de otra persona	48,6%	29,2%	19,4%	26,0%	37,7%	25,1%	22,0%	27,7%
Usar la motocicleta de otra persona	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%

El Gráfico 14 revela que la gran mayoría de los encuestados mantiene la documentación de su motocicleta al día, siendo el 94,4% reportando que su documentación se encuentra en regla. Sólo el 5,6% de los motociclistas indicaron que la documentación de su motocicleta no está actualizada, lo que apunta a un alto cumplimiento de los requisitos legales de registro.

Gráfico 14 – Distribución de motociclistas según el estado de la documentación de la motocicleta.



Los datos de la Tabla 6 muestran una alta tasa de regularización de la documentación de la motocicleta entre todos los grupos, tanto para hombres como para mujeres, en ambos grupos de edad. Se pueden observar pequeñas variaciones, pero en general más del 94% de los motociclistas, sin importar género o edad, tienen su documentación al día. La proporción de quienes no tienen documentación regularizada es pequeña y bastante consistente entre hombres y mujeres, variando ligeramente entre el 5,1% y el 6,5%. Estos datos indican un alto nivel de cumplimiento de los requisitos legales relacionados con la documentación de las motocicletas.

Tabla 6 - Distribución de motociclistas según estatus de documentación de motocicleta por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
La documentación está al día.	93,5%	94,9%	94,4%	94,8%	94,6%	94,7%
La documentación no está actualizada.	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%

La situación de la documentación de las motocicletas es positiva en la mayoría de regiones y municipios como se ilustra en la Tabla 7. En el Sur, el 96,8% de los motociclistas tienen su documentación al día, mientras que el Norte tiene la menor proporción de regularidad, con el 85,3% de los motociclistas cumpliendo. En capitales y regiones metropolitanas, el porcentaje de motociclistas con documentación regular es elevado (95,7% y 95,8%, respectivamente), siendo ligeramente menor en el interior (93,1%). Estos datos sugieren que la mayoría de los motociclistas, independientemente de la región o tipo de municipio, son conscientes de la necesidad de mantener actualizada la documentación de su motocicleta, aunque existen pequeñas variaciones, observándose menos regularidad en el Norte y en el interior.

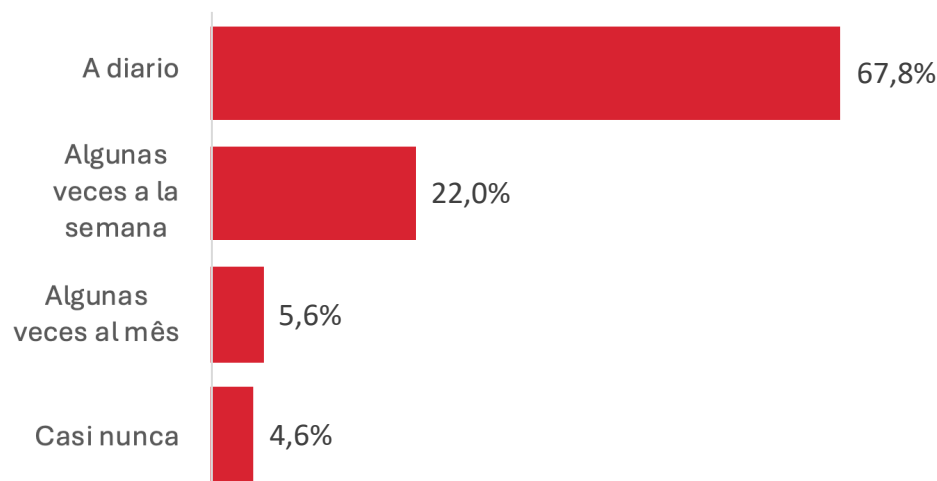
Tabla 7 - Distribución de motociclistas según estatus de documentación de motocicletas por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Tu documentación está al día.	85,3%	92,8%	95,9%	96,8%	93,0%	95,7%	95,8%	93,1%
La documentación no está actualizada.	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 de Motocicleta

El gráfico 15 revela que la mayoría de los motociclistas utilizan la motocicleta a diario, representando el 67,8% de los encuestados. Otro 22,0% utiliza la motocicleta algunas veces a la semana, mientras que el 5,6% la utiliza algunas veces al mes. Sólo el 4,6% de los encuestados afirmaron utilizar la motocicleta raramente. Estos datos indican que las motocicletas son un medio de transporte esencial para la mayoría de los encuestados, lo que refleja una alta frecuencia de uso.

Gráfico 15 – Distribución de los entrevistados según frecuencia de uso de motocicleta.



La frecuencia de uso de motocicletas presentada en la Tabla 8 varía considerablemente entre hombres y mujeres. La mayoría de los hombres, especialmente los más jóvenes, utilizan la motocicleta a diario, mientras que entre las mujeres la proporción de uso diario es menor, y sólo la mitad reporta esta frecuencia. Las mujeres también tienden a utilizar las motocicletas con menos regularidad, con una proporción significativamente mayor que las utilizan unas cuantas veces a la semana, al mes o raramente, en comparación con los hombres. Entre los hombres mayores, el consumo diario también disminuye, pero sigue siendo superior al observado entre las mujeres, independientemente del grupo de edad. Estos datos reflejan diferencias de género y edad en el patrón de uso de la motocicleta, mostrando los hombres una mayor regularidad en el uso diario.

Tabla 8 - Distribución de los entrevistados según frecuencia de uso de motocicleta por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
A diario	79,1%	71,2%	74,0%	50,9%	49,2%	50,0%
Algunas veces a la semana	16,3%	18,6%	17,8%	35,9%	32,9%	34,3%
Algunas veces al mes	2,8%	5,6%	4,6%	6,6%	9,6%	8,2%
Casi nunca	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%

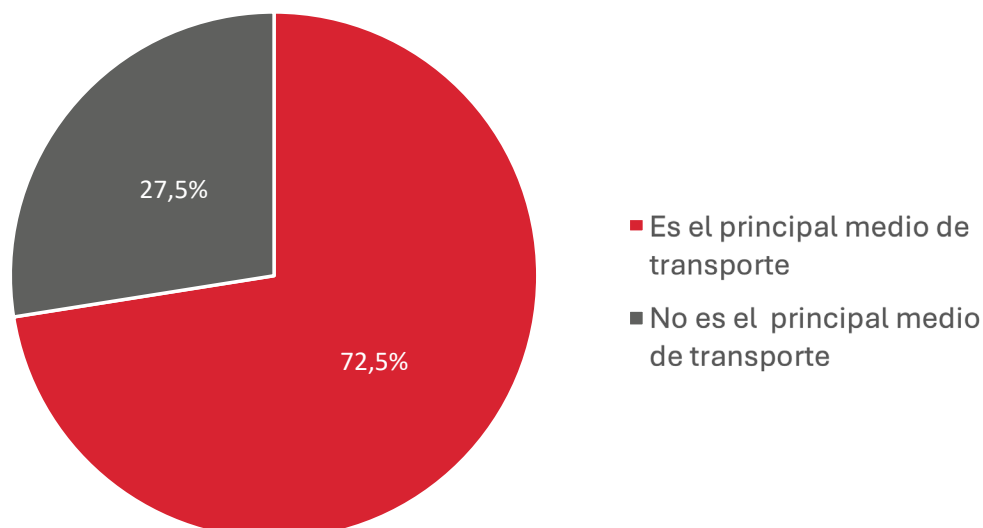
La frecuencia de uso de motocicletas varía significativamente entre regiones geográficas y la naturaleza de los municipios, como se muestra en la Tabla 9. El uso diario es más frecuente en el Centro-Oeste (85,0%) y en el Norte (76,1%), mientras que la menor proporción de uso diario se observa en el Sur (56,2%). En capitales y regiones metropolitanas la frecuencia de uso diario es menor (63,1% y 59,6%, respectivamente) respecto al interior (73,6%). El uso semanal y mensual de la motocicleta es más común en las regiones Sur y Sudeste, donde una mayor proporción de motociclistas reportó usar la motocicleta algunas veces a la semana o al mes. Estos datos reflejan la importancia de las motocicletas como medio de transporte cotidiano, especialmente en regiones como el Centro-Occidente y el interior, donde predomina el uso cotidiano.

Tabla 9 - Distribución de los entrevistados según frecuencia de uso de motocicleta por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
A diario	76,1%	69,7%	67,9%	56,2%	85,0%	63,1%	59,6%	73,6%
Algunas veces a la semana	21,1%	23,3%	20,7%	26,0%	12,3%	25,0%	26,4%	18,7%
Algunas veces al mes	2,7%	3,2%	6,3%	10,4%	2,6%	6,0%	7,3%	4,6%
Casi nunca	-	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%

Según el Gráfico 16, para el 72,5% de los motociclistas entrevistados la motocicleta es el principal medio de transporte. Para el 27,5% restante, las motocicletas no son su principal medio de transporte.

Gráfico 16 – Distribución de motociclistas que utilizan la motocicleta como principal medio de transporte.



Las motocicletas suelen ser el principal medio de transporte para los hombres en comparación con las mujeres, independientemente del grupo de edad (Tabla 10). Entre los hombres más jóvenes, la gran mayoría (84,7%) considera la motocicleta como su principal medio de transporte, porcentaje que desciende entre los hombres de mayor edad (71,9%). Entre las mujeres, la proporción es menor: el 67,2% de las mujeres más jóvenes y el 55,3% de las mujeres mayores utilizan la motocicleta como principal medio de transporte. Esto muestra que las mujeres, especialmente las de mayor edad, tienden a depender menos de las motocicletas como principal medio de transporte en comparación con los hombres.

Tabla 10 - Distribución de motociclistas que utilizan la motocicleta como principal medio de transporte por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Es el principal medio de transporte.	84,7%	71,9%	76,4%	67,2%	55,3%	61,0%
No es el medio principal.	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%

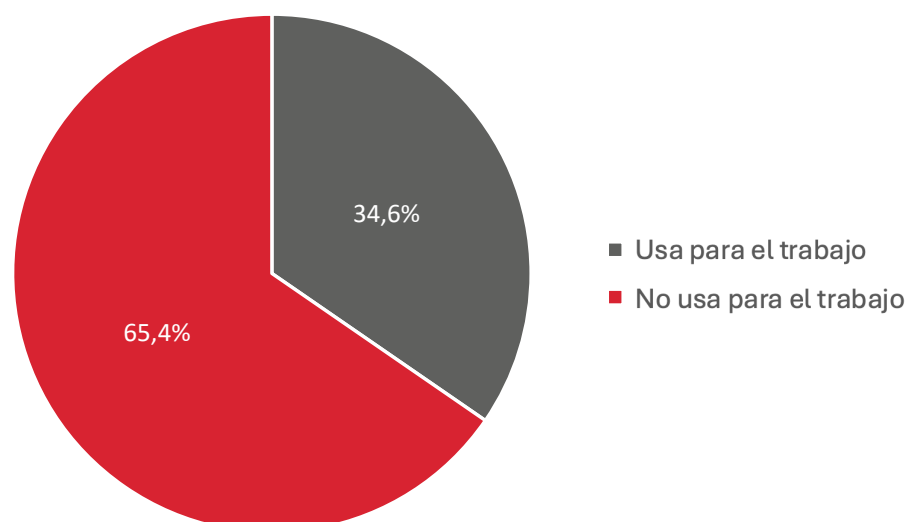
El Cuadro 11 muestra que el uso de la motocicleta como principal medio de transporte es más común en las regiones Norte (83,5%) y Centro-Oeste (91,2%), mientras que la región Sur tiene la menor proporción de motociclistas que consideran la motocicleta como su principal medio de transporte (59,4%). En las capitales y regiones metropolitanas, alrededor del 69% de los motociclistas utilizan la motocicleta como principal medio de transporte, con una proporción mayor en el interior (75,9%). Estos datos indican que, en las zonas más urbanizadas (capitales y regiones metropolitanas), hay menos dependencia de las motocicletas como principal medio de transporte en comparación con las zonas del interior, donde las motocicletas son más comúnmente el principal medio de transporte.

Tabla 11 - Distribución de motociclistas que utilizan la motocicleta como principal medio de transporte por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Es el principal medio de transporte	83,5%	78,4%	69,4%	59,4%	91,2%	69,3%	68,4%	75,9%
No es el medio principal	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%

El Gráfico 17 muestra que la mayoría de los motociclistas entrevistados (65,4%) no utilizan sus motocicletas con fines laborales, mientras que el 34,6% de los entrevistados dice utilizar sus motocicletas como herramienta de trabajo.

Gráfico 17 - Distribución de motociclistas que utilizan motocicletas para trabajar.



Como se muestra en el Cuadro 12, el uso de motocicletas para trabajar es más común entre los hombres, especialmente entre los más jóvenes. Casi el 43% de los hombres menores de 35 años utilizan la motocicleta para trabajar, mientras que esta proporción disminuye hasta el 33,2% entre los hombres de mayor edad. Entre las mujeres, el uso de la motocicleta para trabajar es menos frecuente, siendo el 31,4% de las mujeres más jóvenes y el 27,2% de las mujeres mayores las que utilizan motocicletas para este fin. La mayoría de las mujeres, independientemente del grupo de edad, no utiliza motocicletas para trabajar, con una proporción significativamente mayor entre las mujeres de mayor edad (72,8%). En general, los hombres tienen más probabilidades de utilizar sus motocicletas para trabajar que las mujeres, lo que refleja diferencias de género en la forma en que utilizan este medio de transporte.

Tabla 12 - Distribución de motociclistas que utilizan motocicletas para trabajar por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Usa para el trabajo	42,8%	33,2%	36,6%	31,4%	27,2%	29,2%
No utiliza para el trabajo	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%

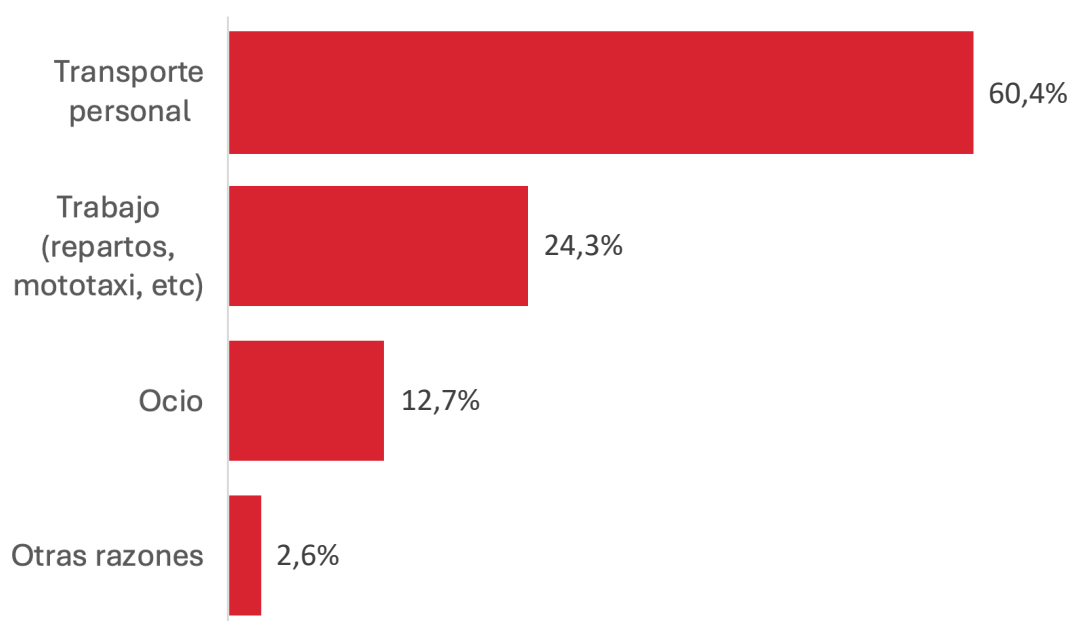
El Cuadro 13 muestra que el uso de motocicletas para el trabajo es más común en la región Norte (49,5%) y menos prevalente en la Región Sur (26,0%). En el Sudeste y Sur, la mayoría de los motociclistas (68,6% y 74,0%, respectivamente) utilizan la motocicleta principalmente para fines personales y no laborales. En las capitales y regiones metropolitanas el uso de la motocicleta para trabajar es similar, con un 32,8% de los motociclistas afirmando que la utiliza para este fin, mientras que en el interior esta proporción es ligeramente mayor, el 36,3%. Estos datos reflejan variaciones regionales en el uso de motocicletas para el trabajo, siendo más frecuente en las regiones Norte y Centro-Oeste, donde las motocicletas pueden ser un medio de transporte más accesible para actividades profesionales.

Tabla 13 - Distribución de motociclistas que utilizan motocicletas para trabajar por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Usa para el trabajo	49,5%	39,9%	31,4%	26,0%	40,3%	32,8%	32,8%	36,3%
No usa para el trabajo	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%

Si bien el 34,6% de los encuestados afirmaron que utiliza la motocicleta principalmente para trabajos, como repartos y mototaxis, este porcentaje baja al 24,3% en el Gráfico 18. Esto indica que el 10,3% de los motociclistas perciben la motocicleta como un vehículo de transporte personal, incluso cuando también la utilizan con fines profesionales. Para la mayoría, el principal uso de la motocicleta en la vida cotidiana es el transporte personal, representando el 60,4% de los encuestados, mientras que un 12,7% apunta al ocio como principal motivación, y un 2,6% menciona otros motivos.

Gráfico 18 – Distribución de motociclistas según el principal motivo de uso de la motocicleta.



El principal uso de las motocicletas para ambos sexos y grupos de edad presentado en la Tabla 14 es el transporte personal, siendo el motivo predominante, independientemente del género. Sin embargo, el uso para el trabajo (como repartos o mototaxis) es más común entre los hombres, especialmente los más jóvenes, mientras que este propósito es menos frecuente entre las mujeres. El uso del ocio es más común entre las mujeres, especialmente entre las de 35 y más años, respecto a los hombres, para quienes el ocio representa un menor porcentaje de uso. Otros motivos se mencionan en menor proporción, con porcentajes que oscilan entre el 1,4% y el 3,3% en todos los grupos. Estos datos sugieren que las mujeres, especialmente las de mayor edad, son más propensas a utilizar motocicletas para ocio, mientras que los hombres, especialmente los más jóvenes, son más propensos a utilizarlas con fines profesionales.

Tabla 14 - Distribución de motociclistas según el principal motivo de uso de la motocicleta por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Transporte personal	60,0%	61,7%	61,1%	59,6%	57,2%	58,3%
Trabajo (repartos, mototaxis, etc.)	31,2%	23,2%	26,0%	21,3%	17,9%	19,5%
Ocio	7,4%	11,7%	10,2%	17,1%	22,0%	19,7%
Otras razones	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%

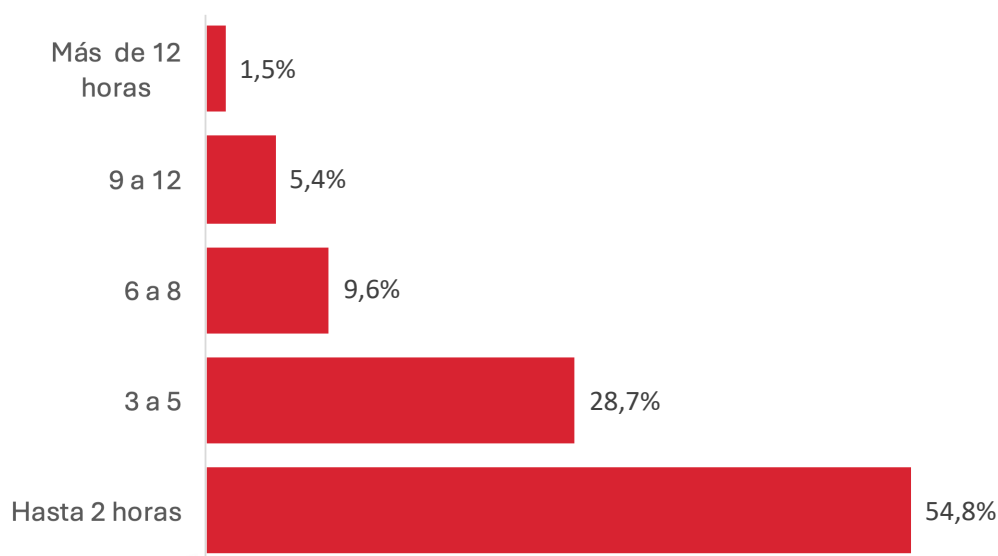
El uso de motocicletas para el trabajo es predominante en todas las regiones y municipios, especialmente en el Norte (63,3%) y en el interior (64,7%), como se ilustra en el Cuadro 15. El uso para transporte personal es más común en el Centro-Oeste (29,8%), mientras que el uso para ocio es más común en el Sur (19,9%). En capitales y regiones metropolitanas el uso para ocio también es significativo (16,1% y 17,6%, respectivamente), aunque el trabajo sigue siendo el principal motivo. La menor proporción de uso para el trabajo se observa en las regiones Sur y Sudeste (58,1%), donde el ocio también es un motivo relevante para el uso de la motocicleta. Estos datos sugieren que, en las regiones más urbanizadas, el uso de la motocicleta para ocio y transporte personal es más común, mientras que en las zonas menos urbanizadas predomina el trabajo como principal motivo de uso de la motocicleta.

Tabla 15 - Distribución de motociclistas según principal motivo de uso de la motocicleta por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Transporte personal	34,8%	24,4%	24,5%	18,8%	29,8%	23,6%	25,3%	24,3%
Trabajo (repartos, mototaxis, etc.)	63,3%	64,4%	58,1%	58,1%	57,0%	56,5%	54,8%	64,7%
Ocio	1,9%	9,3%	14,7%	19,9%	5,3%	16,1%	17,6%	8,9%
Otras razones	-	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%

El gráfico 19 revela que el 54,8% de los motociclistas utilizan sus motocicletas hasta 2 horas al día. Otros 28,7% utilizan la moto entre 3 y 5 horas diarias, mientras que alrededor del 9,6% la utiliza entre 6 y 8 horas diarias. Sólo el 5,4% de los encuestados utilizan la motocicleta entre 9 y 12 horas diarias, y el 1,5 % la utilizan más de 12 horas diarias.

Gráfico 19 – Distribución de motociclistas según tiempo de uso diario de la motocicleta.



Según la Tabla 16, la mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, utilizan la motocicleta hasta 2 horas diarias. Entre los hombres, el porcentaje es ligeramente menor en comparación con las mujeres, ya que el 53,2% de los hombres y el 59,3% de las mujeres reportan este tiempo de uso. El uso entre 3 y 5 horas es el segundo rango más común, especialmente entre los hombres más jóvenes. El uso prolongado, de 6 a 8 horas o más, es más común entre los hombres, mientras que las mujeres suelen utilizar la motocicleta por periodos más cortos. El uso durante más de 9 horas al día es menos frecuente, especialmente entre las mujeres, que rara vez utilizan la motocicleta durante tanto tiempo.

Tabla 16 - Distribución de motociclistas según tiempo de uso diario de la motocicleta por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Hasta 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%
Más 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%

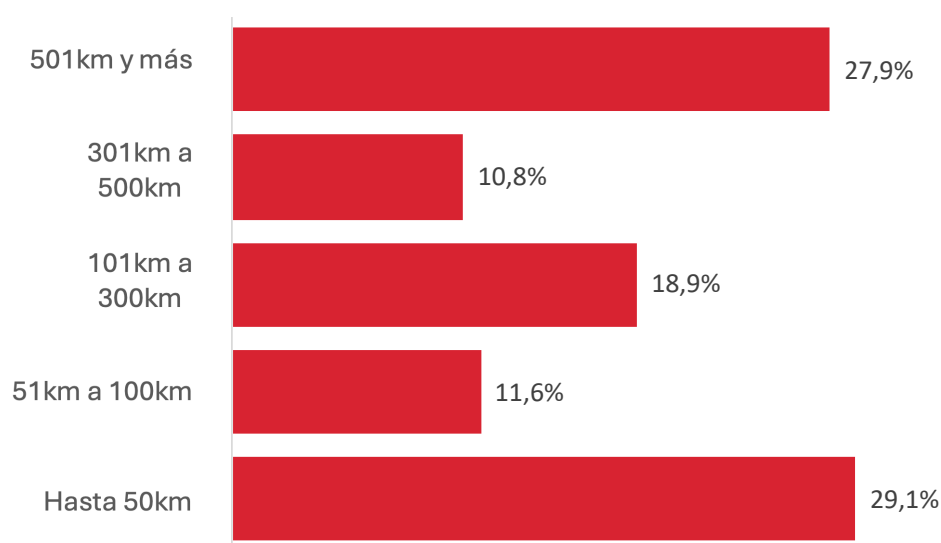
La Tabla 17 ilustra que el tiempo de uso diario de la motocicleta predomina hasta 2 horas diarias en todas las regiones y tipos de municipios. El uso más intensivo de la motocicleta (3 a 5 horas) es más común en el Norte (38,5%) y en las capitales (37,7%). En el Sur, la gran mayoría de los motociclistas (68,2%) utilizan la motocicleta hasta 2 horas, mientras que en el Centro-Oeste, el 16,6% de los motociclistas utilizan la motocicleta entre 6 y 8 horas diarias, la proporción más alta entre las regiones para ese rango de tiempo. En el interior hay una fuerte concentración en el uso de hasta 2 horas diarias (60,0%), reflejando un uso más moderado de la motocicleta en comparación con las capitales.

Tabla 17 - Distribución de motociclistas según tiempo de uso diario de la motocicleta por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Hasta 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%
Más 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%

Según el Gráfico 20 , el 29,1% de los motociclistas recorre hasta 50 km mensuales. Otro 11,6% recorre entre 51 y 100 kilómetros mensuales. La autonomía de 101 km a 300 km está representada por el 18,9% de los motociclistas, mientras que el 10,8% recorre entre 301 km y 500 km mensuales. Una parte importante, el 27,9%, recorre más de 501 kilómetros mensuales.

Gráfico 20 – Distribución de motociclistas según el número de kilómetros recorridos mensualmente.



El número de kilómetros recorridos mensualmente varía considerablemente entre hombres y mujeres, como se muestra en la Tabla 18. Los hombres, especialmente los más jóvenes, tienden a recorrer distancias más largas: el 40,0% de los motociclistas varones menores de 35 años recorren más de 501 km al mes, en contraste con el 16,7% de las mujeres jóvenes. Entre las mujeres, la mayoría recorre distancias más cortas, con un 44,0% recorriendo hasta 50 km al mes, frente al 24,4% de los hombres. A medida que aumenta la edad, tanto para hombres como para mujeres, la proporción de motociclistas que recorren largas distancias (más de 501 km) disminuye, mientras que el rango de 101 km a 300 km se vuelve más frecuente. Las mujeres también tienden a conducir menos, con una proporción mayor de viajes de hasta 50 km por mes en ambos grupos de edad.

Tabla 18 - Distribución de motociclistas según el número de kilómetros recorridos mensualmente por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Hasta 50 kilómetros	23,7%	24,7%	24,4%	46,7%	41,5%	44,0%
51 kilómetros a 100 kilómetros	12,1%	10,2%	10,9%	11,8%	16,3%	14,2%
101 kilómetros a 300 kilómetros	12,1%	22,4%	18,8%	20,2%	21,7%	21,0%
301 kilómetros a 500 kilómetros	12,1%	13,0%	12,7%	4,5%	7,0%	5,8%
501 km o más	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%

El Cuadro 19 muestra que el número de kilómetros recorridos mensualmente varía significativamente entre regiones y tipos de municipio. En el Sudeste, el 33,2% de los motociclistas recorren más de 501 kilómetros por mes, la mayor proporción entre las regiones. El uso moderado de la motocicleta, con hasta 50 kilómetros recorridos por mes, es más común en las regiones Norte y Noreste (35,8% y 35,5%, respectivamente). En las capitales y regiones metropolitanas la mayoría de los motociclistas recorren hasta 50 kilómetros mensuales, mientras que en el interior hay una distribución más equilibrada entre los motociclistas que recorren distancias cortas y los que recorren distancias más largas. Esto puede reflejar diferencias en el uso de motocicletas como medio de transporte diario en áreas urbanas densas versus áreas más rurales e interiores.

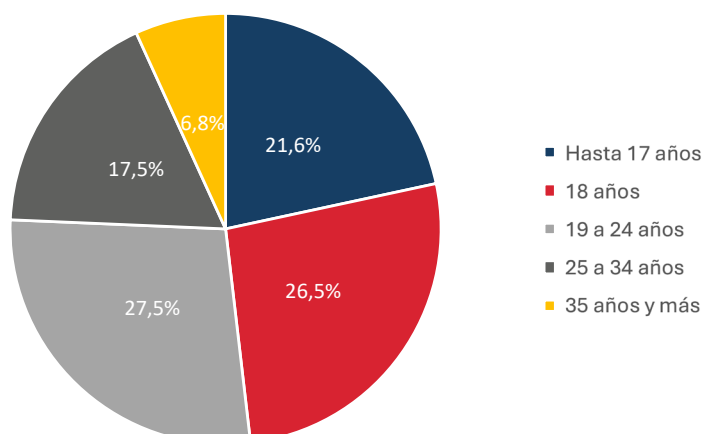
Tabla 19 - Distribución de motociclistas según el número de kilómetros recorridos mensualmente por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Hasta 50 kilómetros	35,8%	35,5%	24,1%	27,6%	30,8%	32,7%	31,6%	26,4%
51 kilómetros a 100 kilómetros	6,4%	11,5%	11,3%	11,9%	20,1%	10,6%	13,0%	11,7%
101 kilómetros a 300 kilómetros	23,9%	19,1%	18,9%	22,3%	13,2%	17,2%	17,4%	21,5%
301 kilómetros a 500 kilómetros	11,9%	10,6%	12,5%	8,2%	8,8%	10,4%	6,9%	12,9%
501 km o más	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 Formación y Cualificación

El Gráfico 21 muestra que entre los motociclistas entrevistados, el 26,5% comenzó a conducir a los 18 años, edad mínima legal en Brasil. Con una proporción importante, el 21,6% empezó antes de los 17 años. Aproximadamente el 27,5% empezó entre los 19 y los 24 años, mientras que la proporción de principiantes disminuye al 17,5% después de los 25 años. El 6,8% de los motociclistas empezó a conducir después de los 35 años, lo que sugiere que algunos motociclistas deciden aprender a conducir más tarde, ya sea por un cambio en el estilo de vida, razones profesionales o necesidades de transporte.

Gráfico 21 – Distribución de motociclistas según la edad de inicio en la conducción de motocicletas.



Según el Cuadro 20, los hombres, especialmente los más jóvenes, tienden a empezar a conducir antes, con una proporción importante (25,6%) que empieza antes de los 17 años. Entre las mujeres, especialmente las de mayor edad, la mayoría empieza a conducir entre los 19 y los 34 años, con un porcentaje considerable del 15,3% que empieza a conducir después de los 35 años, lo que es inusual entre los hombres. Para ambos sexos, la edad de 18 años (edad legal para conducir en Brasil) también es un hito importante para empezar a montar en bicicleta, especialmente entre hombres y mujeres más jóvenes. Las mujeres, sin embargo, tienden a empezar a conducir más tarde en la vida en comparación con los hombres, especialmente después de los 25 años.

Tabla 20 - Distribución de motociclistas según la edad de inicio en la conducción de motocicletas por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Hasta 17 años	25,6%	24,2%	24,7%	15,3%	10,2%	12,7%
18 años	34,0%	25,0%	28,2%	28,2%	16,3%	22,0%
19 a 24 años	29,3%	23,5%	25,5%	41,5%	25,6%	33,2%
25 a 34 años	11,2%	17,3%	15,2%	15,0%	32,6%	24,2%
35 años o más	-	9,9%	6,4%	-	15,3%	8,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

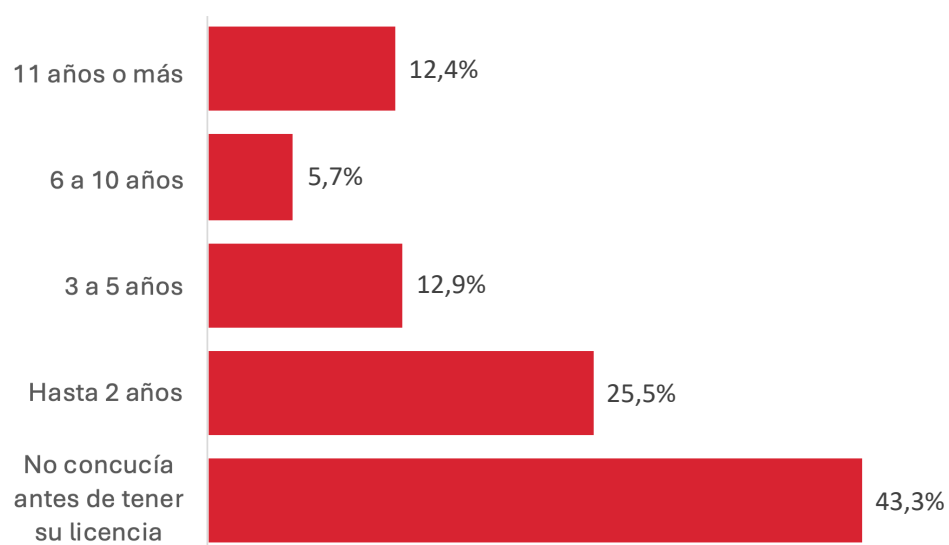
El Cuadro 21 muestra que la edad a la que los motociclistas comenzaron a conducir motocicletas varía considerablemente entre regiones y tipos de municipios. El Norte registra la mayor proporción de motociclistas que comenzaron a conducir antes de los 18 años (32,1%), mientras que el Centro-Oeste tiene la mayor proporción de motociclistas que comenzaron a los 18 años (45,5%). En las capitales hay una mayor tendencia a empezar a conducir entre los 19 y 24 años (32,1%), mientras que en el interior una parte importante (25,9%) empezó a conducir antes de los 18 años. Estos datos sugieren que, en las regiones más desarrolladas y en las zonas urbanas, los motociclistas tienden a empezar a conducir a edades más cercanas a la mayoría legal, mientras que en las zonas más rurales y del interior es más común empezar a conducir antes de los 18 años.

Tabla 21 - Distribución de motociclistas según la edad de inicio en la conducción de motocicletas por zona geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Hasta 17 años	32,1%	19,8%	21,9%	24,6%	14,0%	16,3%	18,6%	25,9%
18 años	22,0%	23,0%	28,1%	25,4%	45,5%	20,2%	29,7%	28,9%
19 a 24 años	22,1%	31,7%	25,5%	27,6%	20,2%	32,1%	27,9%	24,8%
25 a 34 años	15,6%	18,7%	17,6%	15,7%	14,0%	21,9%	17,6%	14,9%
35 años o más	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%

Según el Gráfico 22, el 43,3% de los motociclistas no circulaban antes de obtener su licencia CNH-A. Entre los que condujeron antes de obtener su licencia, el 25,5% condujo hasta 2 años, el 12,9% entre 3 y 5 años, el 5,7% entre 6 y 10 años y el 12,4% durante más de 11 años.

Gráfico 22 – Distribución de motociclistas según el número de años que permanecieron conduciendo antes de obtener su licencia de conducir.



La Tabla 22 revela que una gran proporción de motociclistas, tanto hombres como mujeres, no conducían antes de obtener su CNH-A. Entre los hombres la proporción es del 41,2%, mientras que entre las mujeres esta proporción es mayor, con un 48,8% que afirma no conducir antes de obtener el permiso. Los hombres y mujeres que conducían antes de obtener su CNH-A generalmente lo hacían durante un máximo de 2 años. Sin embargo, existe una proporción considerable de motociclistas que circularon durante 11 años o más antes de regularizar su situación, con una incidencia ligeramente mayor entre las mujeres mayores (15,0%) y los hombres mayores (13,0%). Esto pone de relieve la práctica de muchos motociclistas de conducir durante períodos prolongados sin la licencia adecuada, especialmente entre aquellos que obtuvieron una CNH-A más adelante en la vida.

Tabla 22 - Distribución de motociclistas según el tiempo en años que permanecieron conduciendo antes de obtener el permiso de conducir por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
No conducía antes de obtener su licencia de conducir	42,3%	40,6%	41,2%	50,9%	47,0%	48,8%
Hasta 2 años	26,5%	26,3%	26,4%	22,0%	24,3%	23,2%
3 a 5 años	12,6%	15,6%	14,5%	8,4%	8,3%	8,3%
6 a 10 años	7,9%	4,6%	5,8%	5,2%	5,4%	5,3%
11 años y más	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%

La Tabla 23 muestra que los motociclistas de las regiones Sur y Sudeste tienen la mayor proporción de personas que no montaron antes de obtener su CNH-A (52,3% y 49,3%, respectivamente), mientras que en las regiones Norte y Centro-Oeste, es más común para los motociclistas haber conducido durante períodos más largos antes de obtener una licencia. El tiempo de conducción más frecuente antes de la obtención del CNH-A es de hasta 2 años, especialmente en el Noreste (32,5%) y Centro-Oeste (23,7%). La proporción de motociclistas que circularon durante más de 11 años antes de obtener el CNH-A es notablemente elevada en el Norte (22,9%), en comparación con las demás regiones. En el interior, el 39,9% de los motociclistas no conducía antes de obtener su CNH-A, una proporción menor que en las capitales y regiones metropolitanas, lo que sugiere que los motociclistas del interior tienden a circular por más tiempo sin licencia.

Tabla 23 - Distribución de motociclistas según el tiempo en años que estuvieron conduciendo antes de obtener el permiso de conducir por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
No conducía antes de obtener su licencia de conducir	27,5%	34,2%	49,3%	52,3%	38,6%	46,3%	47,7%	39,9%
Hasta 2 años	20,2%	32,5%	22,5%	20,7%	23,7%	25,2%	26,1%	25,4%
3 a 5 años	22,0%	13,5%	11,8%	13,0%	9,6%	10,7%	10,2%	15,2%
6 a 10 años	7,3%	5,9%	4,1%	5,6%	15,8%	4,6%	3,6%	7,0%
11 años y más	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%

Según el Gráfico 23 , la mayoría de los motociclistas (81,9%) no tuvo dificultades para obtener una CNH-A. Sin embargo, el 18,1% informó haber tenido dificultades en este proceso. El análisis de los perfiles de los encuestados presentado en el Gráfico 25 muestra que las dificultades se encuentran con mayor frecuencia entre las mujeres, los jóvenes de hasta 24 años, los motociclistas de menores ingresos y quienes residen en la región Norte.

Gráfico 23 - Distribución de motociclistas según dificultades para obtener el CNH-A.

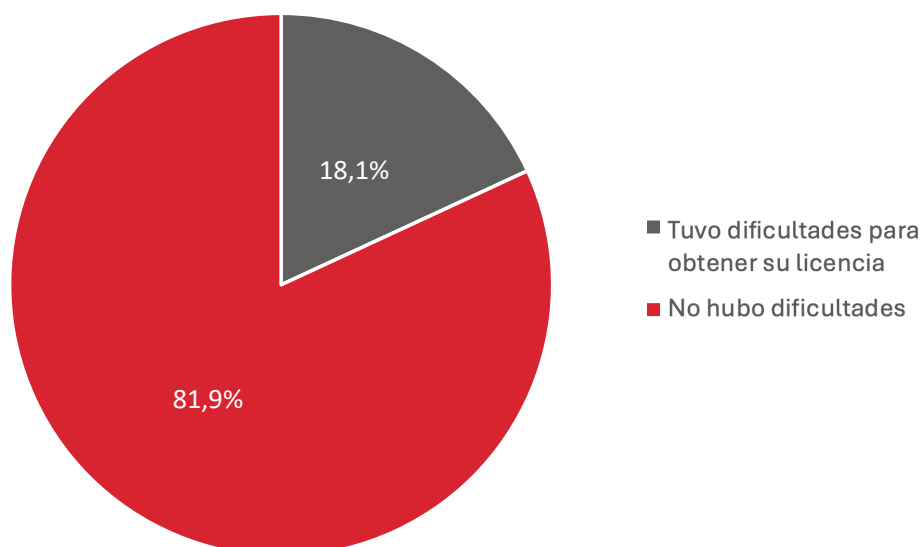
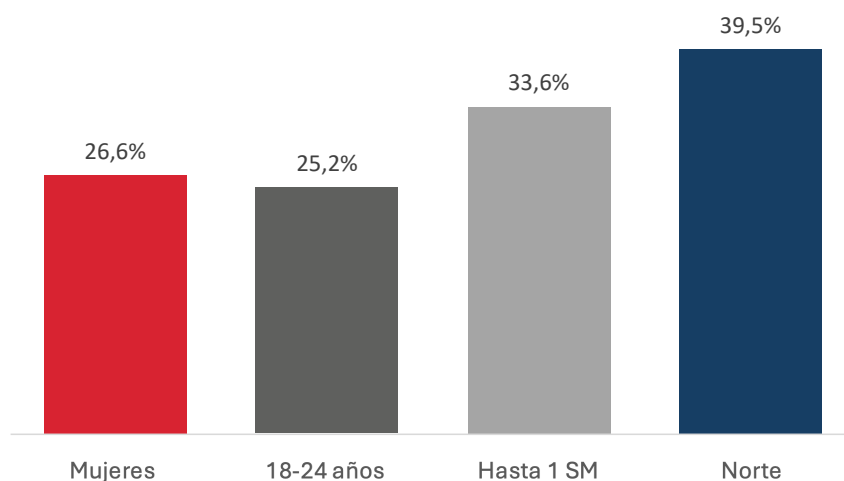


Gráfico 24 – Proporción de motociclistas que tuvieron dificultades para obtener su licencia de conducir según características seleccionadas.



Los datos presentados en el Cuadro 24 muestran que las mujeres enfrentan más dificultades para obtener un CNH-A que los hombres, especialmente las mujeres más jóvenes. Entre los hombres, sólo el 15,2% reportó dificultades, siendo la proporción aún menor entre los hombres mayores (12,8%). Por otro lado, el 26,6% de las mujeres afirmó haber tenido dificultades, aumentando esta cifra al 30,3% entre las mujeres menores de 35 años. Las mujeres mayores enfrentaron menos dificultades, aunque todavía en mayor proporción que los hombres. Estos resultados indican que, en general, las mujeres, especialmente las más jóvenes, enfrentan mayores desafíos en el proceso de obtención de licencias de motocicleta, posiblemente debido a barreras económicas, logísticas o de acceso.

Tabla 24 - Distribución de motociclistas según dificultades para obtener el CNH-A por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Tuvo dificultades para obtener una licencia de conducir	19,5%	12,8%	15,2%	30,3%	22,7%	26,6%
No hubo dificultades	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%

El Cuadro 25 muestra que la mayor proporción de motociclistas que enfrentaron dificultades para obtener una CNH-A se encuentra en la región Norte (39,5%), lo que sugiere que las barreras para obtener una licencia pueden ser más frecuentes en esta región. Por otro lado, las regiones Sur (13,3%) y Centro-Oeste (14,0%) registran las menores proporciones de dificultades que enfrentan los motociclistas. En las capitales y regiones metropolitanas, alrededor del 19,5% y el 19,7% de los motociclistas, respectivamente, reportaron dificultades, proporción ligeramente superior a la observada en el interior (16,6%). Estos datos sugieren que, en general, los motociclistas de las zonas más urbanizadas tienden a encontrar menos dificultades, excepto en el Norte, donde las barreras para obtener un CNH-A parecen ser más pronunciadas.

Tabla 25 - Distribución de motociclistas según dificultades para obtener el CNH-A por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Tuvo dificultades para obtener una licencia de conducir.	39,5%	19,9%	16,6%	13,3%	14,0%	19,5%	19,7%	16,6%
No hubo dificultades	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%

Gráfico 25 - Distribución de motociclistas según las principales dificultades para obtener el CNH-A.



El Cuadro 26 muestra que los altos costos fueron la dificultad más mencionada por todos los grupos, identificando este problema el 74,1% de las mujeres y el 69,6% de los hombres. Los exámenes difíciles fueron la segunda barrera más grande en ambos géneros y grupos de edad. Entre los motociclistas más jóvenes, la falta de tiempo fue una dificultad más común (40,5%), mientras que entre los motociclistas de mayor edad este porcentaje fue menor (16,0%). La burocracia fue una barrera más común entre los hombres jóvenes (33,3%) y las mujeres mayores (33,8%). La falta de autoescuelas disponibles se menciona en menor medida tanto en sexos como en grupos de edad.

Tabla 26 - Distribución de motociclistas según las principales dificultades para la obtención del CNH-A por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Altos costos	71,4%	68,0%	69,6%	73,6%	74,6%	74,1%
Exámenes difíciles	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 tiempo	40,5%	16,0%	27,2%	27,6%	19,7%	24,1%
Falta de información	16,7%	8,0%	12,0%	16,1%	7,0%	12,0%
Falta de escuelas de manejo disponibles	11,9%	10,0%	10,9%	11,5%	4,2%	8,2%
Otros	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%

El Cuadro 27 muestra que los altos costos son la principal dificultad que enfrentan los motociclistas en todas las regiones geográficas y tipos de municipios, con énfasis en el Noreste (81,9%) y el Centro-Oeste (81,3%). Los exámenes difíciles también constituyeron una barrera importante, especialmente en las regiones Sudeste (56,8%) y metropolitana (52,1%). La burocracia fue más citada en las capitales (38,9%), y la falta de autoescuelas disponibles fue un problema notable en el Norte (32,5%) y Noreste (10,6%). En cambio, la falta de tiempo fue mencionada más en el Noreste (34,3%) y en el interior (26,9%).

Tabla 27 - Distribución de motociclistas según las principales dificultades para obtener el CNH-A por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Altos costos	67,5%	81,9%	61,0%	70,0%	81,3%	72,8%	61,8%	74,0%
Exámenes difíciles	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 tiempo	16,3%	34,3%	25,4%	8,1%	25,0%	25,7%	23,4%	26,9%
Falta de información	-	13,1%	13,0%	18,0%	-	11,8%	14,9%	10,6%
Falta de escuelas de manejo disponibles	32,5%	10,6%	4,7%	8,1%	-	8,8%	8,5%	11,0%
Otros	-	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%

Según el Gráfico 26, los principales factores que facilitan la obtención de un CNH-A incluyen costos asequibles (45,8%), disponibilidad de autoescuelas (43,8%), apoyo de familiares y amigos (40,4%), información clara sobre el proceso (30,9%) y facilidad de los exámenes (25,4%). Otros factores mencionados fueron la disposición a aprender (5,0%) y las necesidades laborales (0,5%).

Gráfico 26 – Distribución de motociclistas según su percepción sobre los factores que favorecen la obtención de un CNH-A.



La Tabla 28 muestra que los costos asequibles fueron el principal factor facilitador para la obtención de un CNH-A, especialmente entre motociclistas jóvenes (<35 años) y mujeres. La disponibilidad de escuelas de conducción y el apoyo de familiares y amigos también fueron factores importantes, especialmente para los jóvenes (49,3%) y las mujeres (47,0%). Se citó menos información clara sobre el proceso y la facilidad de las pruebas, pero aún así fue relevante, especialmente entre hombres jóvenes y mujeres mayores.

Tabla 28 - Distribución de motociclistas según su percepción de los factores que favorecen la obtención de una CNH-A por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Costos asequibles	52,1%	38,8%	43,5%	48,8%	51,1%	50,0%
Disponibilidad de escuelas de manejo	49,3%	41,1%	44,0%	41,8%	39,3%	40,5%
Apoyo de familiares/amigos	43,7%	35,2%	38,2%	49,8%	44,4%	47,0%
Información clara sobre el proceso	33,5%	27,8%	29,8%	30,3%	33,9%	32,2%
Facilidad de los exámenes	26,5%	24,5%	25,2%	28,6%	24,3%	26,3%
Otros	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%

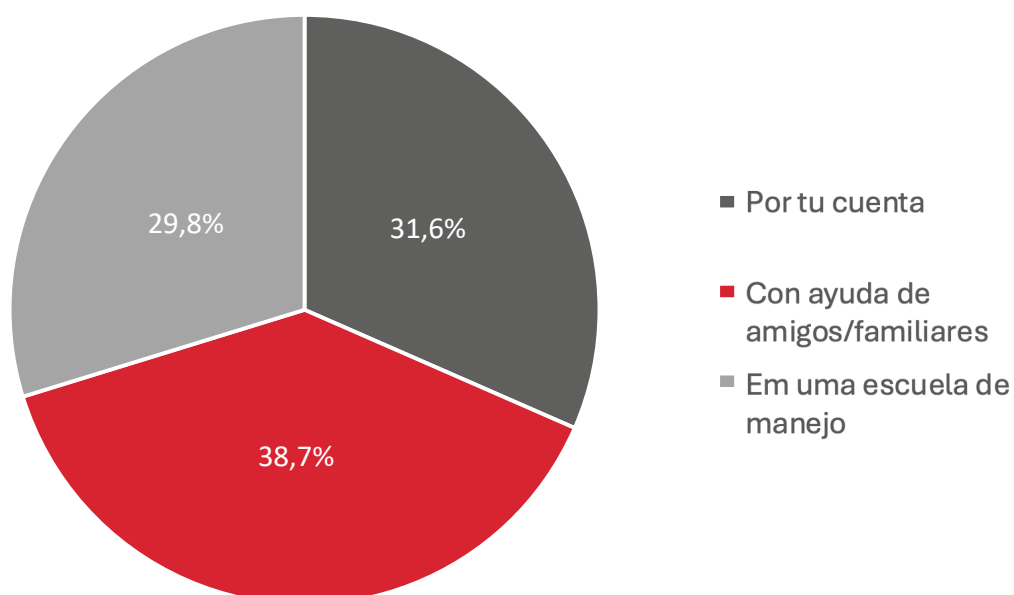
El Cuadro 29 muestra que en términos de factores que favorecen la obtención de una CNH-A, los costos asequibles fueron los más citados en todas las regiones y tipos de municipios, con énfasis en el Sur (50,9%) y las capitales (46,0%). La disponibilidad de autoescuelas también fue ampliamente mencionada, especialmente en el interior (46,0%). El apoyo de familiares/amigos fue más destacado en el Noreste (45,4%) y en las capitales (44,0%). La facilidad de los exámenes fue mencionada más en el Centro-Oeste (29,0%) y en el interior (29,3%), mientras que la información clara sobre el proceso fue mencionada menos, con mayor relevancia en las capitales (35,1%).

Tabla 29 - Distribución de motociclistas según la percepción de factores que favorecen la obtención del CNH-A por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Costos asequibles	40,4%	42,4%	45,5%	50,9%	46,5%	46,0%	45,0%	44,7%
Disponibilidad de autoescuelas	44,0%	42,5%	44,6%	39,8%	41,2%	39,5%	40,0%	46,0%
Apoyo de familiares/amigos	39,5%	45,4%	40,0%	31,1%	41,2%	44,0%	39,2%	39,0%
Información clara sobre el proceso	35,8%	31,0%	31,9%	24,7%	28,1%	35,1%	27,2%	29,1%
Facilidad de los exámenes	17,5%	21,6%	28,1%	27,6%	29,0%	22,5%	19,5%	29,3%
Otros	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%

Según el Gráfico 27 , el 38,7% de los motociclistas aprendió a conducir con la ayuda de amigos o familiares. Otro 31,6% aprendió solo, mientras que un 29,8% lo hizo en una autoescuela.

Gráfico 27 - Distribución de motociclistas según la forma en que aprendieron a andar en motocicleta.



La Tabla 30 muestra que los hombres, especialmente los de mayor edad, tienen más probabilidades de aprender a volar por sí solos: el 39,3% de los hombres de 35 años o más informaron de esta experiencia, en comparación con el 27,9% de los hombres jóvenes. Por otro lado, las mujeres, especialmente las más jóvenes, tienen más probabilidades de aprender a conducir en una escuela de conducción: el 36,6% de las jóvenes motociclistas informaron de esta forma de aprendizaje. Tanto hombres como mujeres indican en proporciones similares que aprendieron a volar con ayuda de amigos o familiares, siendo esta forma de aprendizaje la más común entre las mujeres de todos los grupos de edad (42,8% en total). En general, las mujeres tienden a depender más de la instrucción formal en las escuelas de conducción, mientras que los hombres, especialmente los de mayor edad, tienen más probabilidades de aprender de forma autodidacta.

Tabla 30 - Distribución de motociclistas según la forma en que aprendieron a andar en motocicleta por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Por tu cuenta	27,9%	39,3%	35,3%	18,5%	22,4%	20,5%
Con ayuda de amigos/familiares	42,8%	34,4%	37,4%	44,3%	41,5%	42,8%
En una escuela de manejo	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%

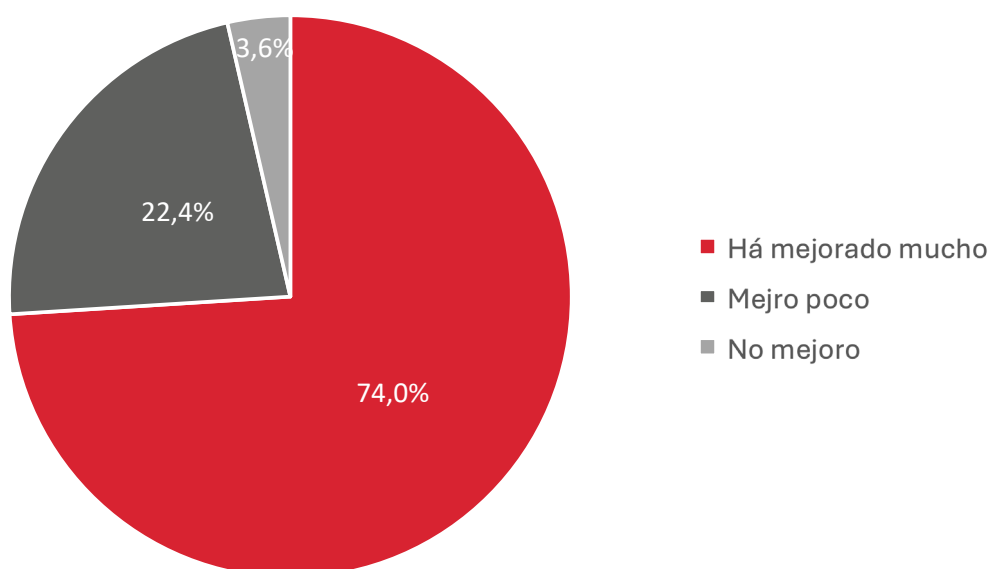
El Cuadro 31 muestra que el aprendizaje de conducir motocicletas varía según la región geográfica y la naturaleza del municipio. En el Norte, Noreste y Centro-Oeste, la mayoría de los motociclistas aprendieron a conducir con ayuda de amigos o familiares (57,7%, 49,5% y 28,1%, respectivamente). En el Sur, la mayor proporción de motociclistas aprendió en autoescuelas (39,6%), seguida por el 36,8% en el Centro-Oeste. En las regiones metropolitanas y en el interior el autoaprendizaje es más frecuente (33,4% y 34,5%, respectivamente), mientras que en las capitales es más frecuente el aprendizaje en autoescuelas (36,0%). Estos datos indican que, en las regiones más urbanizadas, el aprendizaje formal en autoescuelas es más común, mientras que en las zonas más rurales prevalece el aprendizaje autónomo o el aprendizaje con amigos y familiares.

Tabla 31 - Distribución de motociclistas según el medio por el cual aprendieron a andar en motocicleta por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Por tu cuenta	24,8%	32,3%	30,7%	32,6%	35,1%	24,6%	33,4%	34,5%
Con ayuda de amigos/familiares	57,7%	49,5%	33,4%	27,3%	28,1%	39,4%	40,2%	37,6%
en una escuela de manejo	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%

El gráfico 28 indica que para el 74,0% de los motociclistas entrevistados, el aprendizaje en una autoescuela mejoró mucho su conducción. Otro 22,4% dijo que el aprendizaje había mejorado ligeramente su conducción, mientras que sólo el 3,6% dijo que no había habido ninguna mejora.

Gráfico 28 – Distribución de motociclistas según el impacto en la conducción promovido por el aprendizaje en una autoescuela.



Según el Cuadro 32, la mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, informaron que el aprendizaje en la escuela de manejo tuvo un impacto significativo en sus habilidades de conducción, con una ligera diferencia entre géneros. Para los hombres, el 72,9% afirmó que el aprendizaje mejoró mucho sus habilidades, mientras que para las mujeres este porcentaje fue aún mayor, con un 75,9% indicando una gran mejora. El porcentaje de motociclistas que reportaron que el aprendizaje no les trajo mejoras fue muy bajo, siendo ligeramente mayor entre los hombres (4,8%) respecto a las mujeres (0,9%). Los resultados sugieren que el aprendizaje formal en una escuela de conducción es ampliamente reconocido como beneficioso para la mayoría de los motociclistas, independientemente de su sexo o grupo de edad.

Tabla 32 - Distribución de motociclistas según el impacto en la conducción promovido por el aprendizaje en una autoescuela por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Ha mejorado mucho	74,6%	71,8%	72,9%	73,3%	78,4%	75,9%
Mejoro un poco	22,2%	22,3%	22,3%	25,7%	20,7%	23,1%
No mejoro	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%

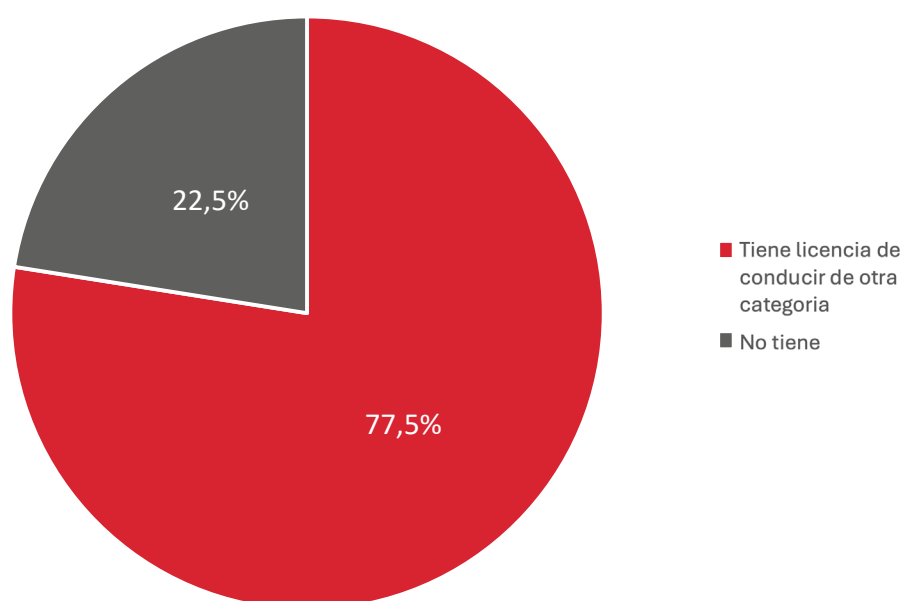
La Tabla 33 muestra que los motociclistas del Centro Oeste se destacan por reportar la mayor proporción de mejora significativa en la conducción (92,9%) después de aprender en la escuela de conducción. En el Sudeste, la proporción de motociclistas que dicen no haber habido mejoría (6,0%) es mayor que en otras regiones. En las áreas metropolitanas, el 31,9% de los motociclistas reportaron una mejora limitada, lo que sugiere que esta área puede tener una percepción menos positiva del aprendizaje en las autoescuelas. En general, la mayoría de los motociclistas de todas las regiones y tipos de municipios reconocen una mejora sustancial en la conducción después de una formación formal en una escuela de conducción.

Tabla 33 - Distribución de motociclistas según el impacto en la conducción promovido por el aprendizaje en una autoescuela por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Ha mejorado mucho	77,8%	72,8%	71,5%	75,8%	92,9%	75,7%	64,9%	76,2%
Mejoro un poco	22,2%	25,2%	22,5%	23,5%	7,1%	20,7%	31,9%	20,1%
No mejoro	-	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%

Según el Gráfico 29 , el 77,5% de los motociclistas tiene permisos de categorías distintas a la categoría A, mientras que el 22,5% no.

Gráfico 29 – Distribución de motociclistas según posesión de licencias de conducir de otras categorías.



La Tabla 34 revela que la mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, tienen licencias de categorías distintas a la CNH-A, aunque esta proporción es significativamente mayor entre los hombres. En total, el 81,7% de los hombres dispone de permiso de conducción de otras categorías, frente al 64,7% de las mujeres. Esta diferencia es aún más pronunciada entre los motociclistas más jóvenes, ya que el 80,5% de los hombres menores de 35 años tienen permiso de otras categorías, frente a sólo el 62,4% de las mujeres del mismo grupo de edad. Entre los motociclistas de mayor edad, esta diferencia se reduce ligeramente, pero los hombres aún tienen más probabilidades de tener múltiples categorías de licencia en comparación con las mujeres.

Tabla 34 - Distribución de motociclistas según posesión de licencia de conducir de otras categorías por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Tiene licencia de conducir de otra categoría	80,5%	82,4%	81,7%	62,4%	66,8%	64,7%
No tiene	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%

El Cuadro 35 muestra que la posesión de licencias de conducir de categorías distintas a la A es común entre los motociclistas, especialmente en las regiones Centro-Oeste (94,7%) y Sur (92,0%). En el Sudeste, el 90,6% de los motociclistas también tienen permisos de otras categorías. En el interior, la proporción es ligeramente inferior: el 86,6% de los motociclistas tienen otros permisos de conducción. Las regiones Norte y Noreste tienen las proporciones más bajas de motociclistas con licencia en otras categorías (80,8% y 83,5%, respectivamente). Estos datos indican que, en general, la mayoría de los motociclistas cuentan con licencias para otro tipo de vehículos, lo que refleja una diversificación en el uso de diferentes categorías de vehículos.

Tabla 35 - Distribución de motociclistas según posesión de licencia de conducir de otras categorías por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Tiene licencia de conducir de otra categoría	80,8%	83,5%	90,6%	92,0%	94,7%	90,5%	89,1%	86,6%
No tiene	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 Seguridad y Accidentes

Según el Gráfico 30, el 53,2% de los motociclistas entrevistados reportaron haber estado involucrados ya en accidentes de tránsito, mientras que el 46,8% afirmó no haber sufrido accidentes. Estos datos indican una alta incidencia de accidentes entre motociclistas. Las mujeres, los motociclistas que rara vez conducen y los que utilizan sus motocicletas principalmente para ocio tienen mayores posibilidades de no haberse visto involucrados en accidentes (Gráfico 31).

Gráfico 30 – Distribución de motociclistas según participación en accidentes de tránsito.

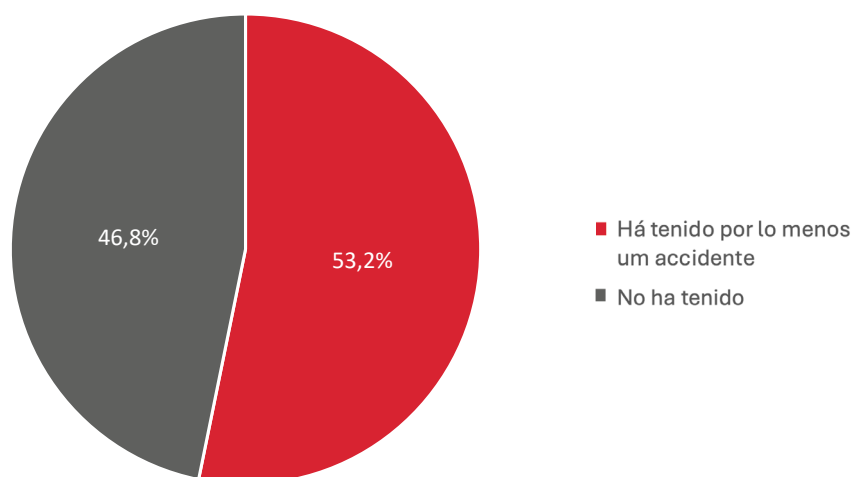
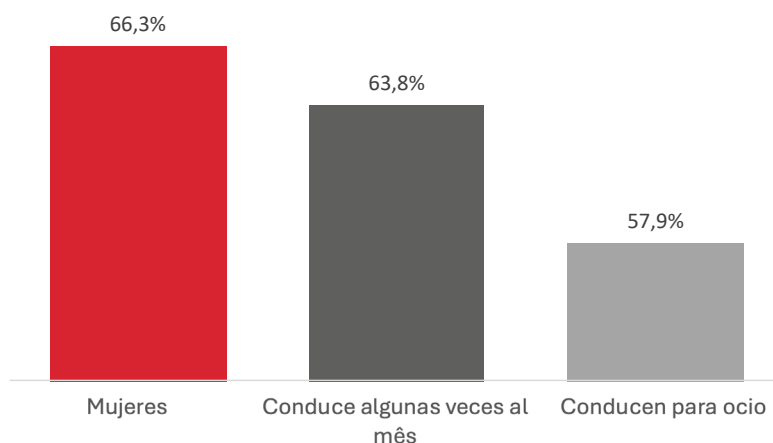


Gráfico 31 – Proporción de motociclistas que no sufrieron accidente según características seleccionadas.



La Tabla 36 muestra una diferencia significativa en la implicación en accidentes de tráfico entre hombres y mujeres. Los hombres, tanto jóvenes como mayores, tienen más probabilidades de verse involucrados en accidentes de tráfico que las mujeres. En total, el 59,8% de los hombres declararon haber estado involucrados en accidentes, mientras que este porcentaje es sólo del 33,7% entre las mujeres. Las mujeres, independientemente de la edad, tienen una menor incidencia de implicación en accidentes, siendo menor la proporción de accidentes entre las mujeres de mayor edad (31,3%). Estos datos pueden indicar que los hombres, especialmente los de mayor edad, están más expuestos a situaciones de riesgo o se ven involucrados con mayor frecuencia en condiciones que conducen a accidentes. Las mujeres, por otro lado, afirman tener una experiencia de conducción relativamente más segura y una proporción significativamente mayor no ha sufrido accidentes.

Tabla 36 - Distribución de motociclistas según implicación en accidentes de tráfico por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Tuvo un accidente	58,1%	60,7%	59,8%	35,9%	31,3%	33,7%
No tuvo	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%

El Cuadro 37 muestra que la participación de motociclistas en accidentes de tránsito varía considerablemente entre regiones y la naturaleza del municipio. La mayor proporción de motociclistas accidentados se registró en el Sur (56,2%) y en el interior (56,1%). Por otro lado, la menor proporción de motociclistas involucrados en accidentes se observó en las capitales (48,2%) y en la región Norte (47,7%). Estos datos sugieren que los motociclistas del interior y de zonas menos urbanizadas pueden estar más expuestos a riesgos en el tránsito, mientras que en las capitales y el Norte la probabilidad de evitar accidentes es ligeramente mayor.

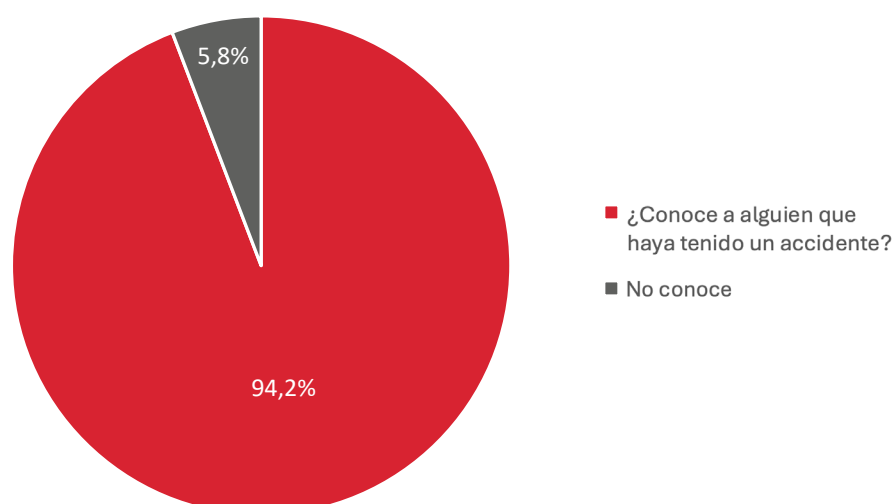
Tabla 37 - Distribución de motociclistas según implicación en accidentes de tráfico por sexo y grupo de edad.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Tuvo un accidente	47,7%	53,8%	52,5%	56,2%	50,9%	48,2%	53,0%	56,1%
No tuvo	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%

Del gráfico 32 se desprende que una gran mayoría de los motociclistas entrevistados (94,2%) conocen a alguien que ya ha sufrido un accidente de tráfico. Sólo el 5,8% de los encuestados no conoce a nadie que haya resultado herido.

Según el Gráfico 33, entre los motociclistas que conocen a alguien que sufrió un accidente, el 85.3% informó que la persona resultó herida, el 27.8% dijo que la persona falleció y el 15.3% indicó que la persona perdió una extremidad o quedó con una lesión permanente. Sólo el 5,5% informó que la persona era parapléjica.

Gráfico 32 – Distribución de motociclistas que conocen a alguien que ha sufrido un accidente de tránsito.



La mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, conocen a alguien que ha tenido un accidente de tránsito, como se ilustra en la Tabla 38. En total, el 95,1% de los hombres y el 91,5% de las mujeres refirieron conocer a alguien que había pasado por esta situación. Los hombres, especialmente los de mayor edad (95,9%), tienen una probabilidad ligeramente mayor de declarar conocer a alguien que ha sufrido un accidente en comparación con las mujeres (93,6% entre las mujeres de mayor edad). La proporción de motociclistas que no conocen a nadie que haya sufrido un accidente es pequeña, siendo ligeramente mayor entre las mujeres más jóvenes (10,8%) que entre los hombres más jóvenes (6,5%). Estos datos reflejan la alta prevalencia de accidentes de tránsito entre motociclistas e indican la amplia percepción de riesgo dentro de este grupo, independientemente de género o grupo de edad.

Tabla 38 - Distribución de motociclistas que conocen a alguien que ha sufrido un accidente de tránsito por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Conoce a alguien que haya tenido un accidente	93,5%	95,9%	95,1%	89,2%	93,6%	91,5%
No conoce	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%

La Tabla 39 muestra que el conocimiento de alguien que ha sufrido un accidente de tráfico es muy común entre los motociclistas, independientemente de la región o la naturaleza del municipio. La mayor proporción de motociclistas que conocían a alguien involucrado en un accidente se registró en la región Norte (98,1%), mientras que la más baja se observó en las capitales (93,3%). En todas las regiones y municipios, más del 90% de los motociclistas informaron conocer a alguien que había estado involucrado en un accidente, destacando la amplia exposición de los motociclistas al impacto de los accidentes de tránsito, tanto directa como indirectamente.

Tabla 39 - Distribución de motociclistas que conocen a alguien que ha sufrido un accidente de tránsito por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Conoce a alguien que haya tenido un accidente	98,1%	93,8%	94,3%	93,6%	93,9%	93,3%	94,7%	94,5%
No conoce	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 – Distribución de motociclistas que conocen a alguien que ha sufrido un accidente de tránsito según las consecuencias de estos accidentes.



La Tabla 40 muestra que la mayoría de los motociclistas, independientemente de su género o grupo de edad, informaron conocer a alguien que resultó herido en accidentes de tránsito. Las muertes se mencionaron con mayor frecuencia entre los motociclistas de mayor edad y los hombres (28,7%). La pérdida de extremidades o lesiones permanentes fue ligeramente más común entre los hombres y los motociclistas mayores. La paraplejía se mencionó de manera similar entre los grupos, mientras que los casos sin consecuencias fueron menos comunes, pero ligeramente más reportados por mujeres y personas más jóvenes.

Tabla 40 - Distribución de motociclistas que conocen a alguien que ha sufrido un accidente de tráfico según las consecuencias de estos accidentes por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Se lesionó	89,1%	84,3%	86,0%	87,5%	79,5%	83,2%
El murió	28,4%	28,7%	28,6%	20,7%	28,7%	25,0%
Perdió una pierna, un brazo o sufrió una lesión permanente	14,9%	16,8%	16,1%	14,8%	10,9%	12,8%
Quedó parapléjico	4,5%	5,9%	5,4%	5,5%	6,5%	6,0%
Ninguno	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%

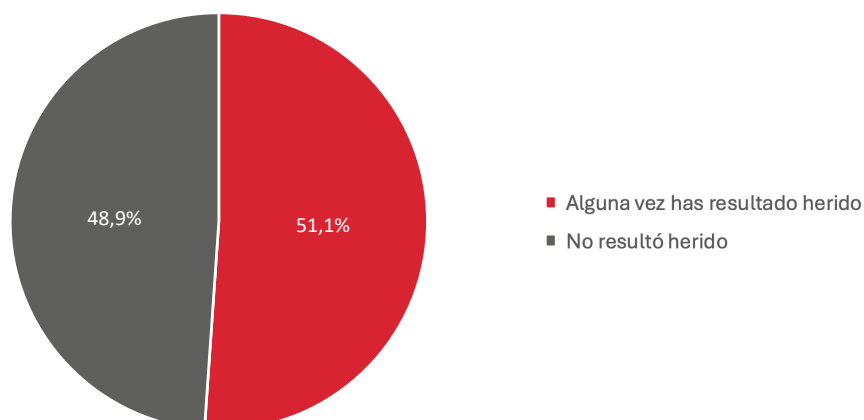
La Tabla 41 muestra que la mayoría de los motociclistas en todas las regiones y tipos de municipios conocen a alguien que resultó herido en un accidente de tránsito, especialmente en las regiones metropolitanas (87,9%). El conocimiento de las personas fallecidas es más prevalente en el interior (30,1%) y en las regiones Noreste (28,7%) y Sudeste (28,9%). La pérdida de extremidades o lesiones permanentes fue más mencionada en el Sur (18,7%) y en el interior (16,0%). La paraplejía fue menos reportada, especialmente en el Centro-Oeste (1,9%), siendo más prevalente en el Sur (6,8%).

Tabla 41 - Distribución de motociclistas que conocen a alguien que ha sufrido un accidente de tránsito según las consecuencias de estos accidentes por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Se lesionó	87,8%	84,0%	85,6%	85,8%	86,9%	84,6%	87,9%	84,6%
El murió	22,4%	28,7%	28,9%	24,6%	27,1%	26,4%	23,6%	30,1%
Perdió una pierna, un brazo o sufrió una lesión permanente.	14,0%	15,6%	14,1%	18,7%	14,9%	15,0%	14,1%	16,0%
Quedó parapléjico	6,5%	5,6%	5,3%	6,8%	1,9%	5,1%	4,0%	6,3%
Ninguno	.9%	.8%	1,1%	2,5%	2,8%	.8%	1,8%	1,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

El gráfico 34 revela que el 51,1% de los motociclistas entrevistados han resultado heridos en accidentes de motocicleta, mientras que el 48,9% no resultaron heridos.

Gráfico 34 - Distribución de motociclistas que han resultado lesionados en accidentes de motocicleta.



El Cuadro 42 revela que los hombres tienen significativamente más probabilidades de sufrir lesiones en accidentes de motocicletas que las mujeres. En total, el 57,0% de los hombres declararon haber resultado heridos en accidentes, frente a sólo el 33,8% de las mujeres. Esta diferencia es constante entre los motociclistas jóvenes y mayores, siendo los hombres más propensos a sufrir lesiones en accidentes. Entre las mujeres, la mayoría (66,2%) no resultaron heridas en accidentes de tráfico, siendo la proporción ligeramente mayor entre las mujeres de mayor edad (66,8%). Estos datos sugieren que los hombres están más expuestos a situaciones de riesgo que resultan en lesiones, mientras que las mujeres, en general, parecen estar menos involucradas en accidentes graves que resultan en lesiones.

Tabla 42 - Distribución de motociclistas que han resultado lesionados en accidentes de motocicleta por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Alguna vez has resultado herido	58,1%	56,4%	57,0%	34,5%	33,2%	33,8%
No resultó herido	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%

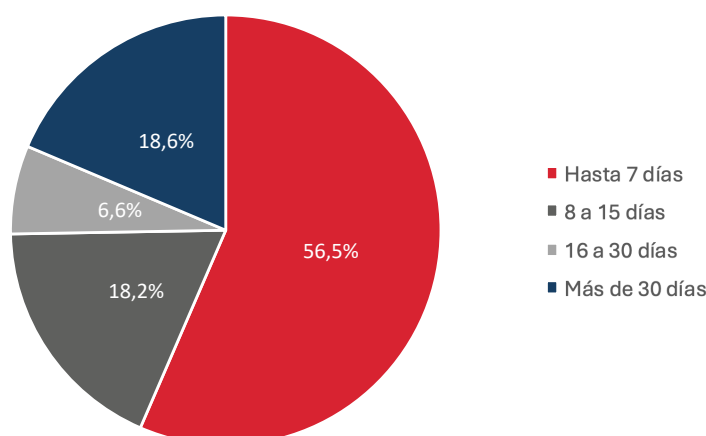
El Cuadro 43 muestra que la proporción de motociclistas lesionados en accidentes de tránsito es alta en todas las regiones y tipos de municipios, observándose la mayor prevalencia en el Noreste (53,5%) y en el interior (53,2%) . Por el contrario, las capitales registran la menor proporción de motociclistas heridos (47,9%). Estos datos muestran que, en todas las zonas, existe gran exposición al riesgo de lesiones en accidentes que involucran motocicletas, con énfasis en el Noreste y el interior, donde la mayoría de los motociclistas ya sufrieron algún tipo de lesión en accidentes.

Tabla 43 - Distribución de motociclistas que han resultado lesionados en accidentes de motocicleta por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Alguna vez has resultado herido	49,5%	53,5%	50,2%	49,0%	50,9%	47,9%	50,3%	53,2%
no resultó herido	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%

Según el Gráfico 35, entre los motociclistas que estuvieron ausentes del trabajo por accidentes de motocicleta, el 56,1% estuvo ausente hasta por 7 días, el 18,1% entre 8 y 15 días, el 6,6% entre 16 y 30 días y el 18,5% por más de 30 días.

Gráfico 35 – Distribución de días de baja laboral por accidentes de motocicleta.



En la Tabla 44 se observa que la mayoría de los motociclistas que sufrieron accidentes, tanto hombres como mujeres, reportaron estar ausentes del trabajo hasta por 7 días, siendo que el 54,9 % de los hombres y el 61,6 % de las mujeres mencionaron este período. Los hombres mayores, sin embargo, tenían más probabilidades de permanecer alejados durante períodos más largos (más de 30 días), y el 21,7% informó esto, en comparación con el 19,2% de las mujeres mayores. Los hombres más jóvenes (16,8%) tienen más probabilidades de ausentarse durante más de 30 días en comparación con las mujeres jóvenes (10,1%). Esto puede indicar que los hombres, especialmente los de mayor edad, sufren lesiones más graves o requieren más tiempo de recuperación. Las mujeres suelen tener licencias más cortas, con mayor concentración de licencias de hasta 7 días.

Tabla 44 - Distribución de días de baja laboral por accidentes de motocicleta por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Hasta 7 días	60,8%	51,6%	54,9%	61,6%	61,5%	61,6%
8 a 15 días	16,8%	19,0%	18,2%	19,2%	17,3%	18,2%
16 a 30 días	5,6%	7,7%	6,9%	9,1%	1,9%	5,4%
Más de 30 días	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%

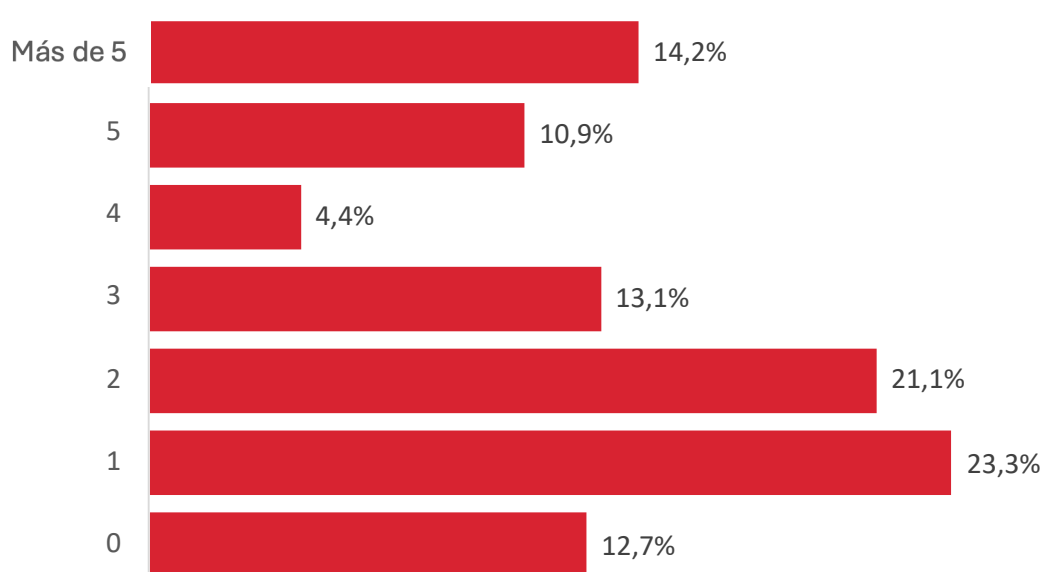
El Cuadro 45 muestra que la mayoría de los motociclistas reportaron ausencias de hasta 7 días debido a accidentes de motocicleta, observándose la mayor proporción en el Norte (72,2%) y la más baja en las regiones metropolitanas (47,4%). En el Sur, hay una proporción significativa de motociclistas que estuvieron ausentes por más de 30 días (28,6%), lo que refleja la mayor gravedad de los accidentes en esta región. En las regiones metropolitanas, hubo una elevada proporción de ausencias de 8 a 15 días (30,2%), lo que indica una gravedad media de los accidentes. En el Centro Oeste, la mayoría de los motociclistas también informaron ausencias breves, pero el 22,4% estuvo ausente durante más de 30 días. Estos datos revelan variaciones regionales y entre áreas urbanas y rurales en la gravedad y el impacto de los accidentes de tráfico que involucran motocicletas.

Tabla 45 - Distribución de días de baja laboral por accidentes de motocicleta por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Hasta 7 días	72,2%	56,5%	55,5%	50,3%	62,1%	56,4%	47,4%	59,1%
8 a 15 días	5,5%	19,2%	20,2%	15,1%	13,8%	17,6%	30,2%	14,1%
16 a 30 días	13,0%	7,9%	5,8%	5,9%	1,7%	6,3%	6,2%	7,0%
Más de 30 días	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%

El Gráfico 36 indica que el 23% de los motociclistas entrevistados reporta tener miedo al día en el tránsito, el 21% reporta dos sustos, el 13% reporta tres sustos, el 10% reporta cuatro sustos y el 14% reporta más de cinco sustos al día. Sólo el 12% de los entrevistados afirmó no tener miedo en el tráfico.

Gráfico 36 – Distribución del número de alarmas de tráfico por día entre motociclistas.



La Tabla 46 revela que la mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, experimentan algún nivel de miedo por el tránsito a diario. En total, el 25,4% de los hombres y el 17,0% de las mujeres refirieron haber tenido 1 susto al día, mientras que el 20,3% de los hombres y el 23,7% de las mujeres refirieron 2 sustos al día. La incidencia de motociclistas que reportan más de 5 sustos por día es alta entre ambos géneros, con un 14,7% de los hombres y un 14,3% de las mujeres reportando haber experimentado más de 5 situaciones de riesgo por día. El porcentaje de motociclistas que no sufren sustos diarios es ligeramente mayor entre los hombres (13,7%) que entre las mujeres (9,8%), especialmente entre los hombres mayores. Estos datos sugieren que las mujeres y los hombres más jóvenes de todos los grupos de edad están frecuentemente expuestos a situaciones de riesgo en el tráfico.

Tabla 46 - Distribución del número de alertas de tráfico por día entre motociclistas por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Ninguno	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%
Más 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%

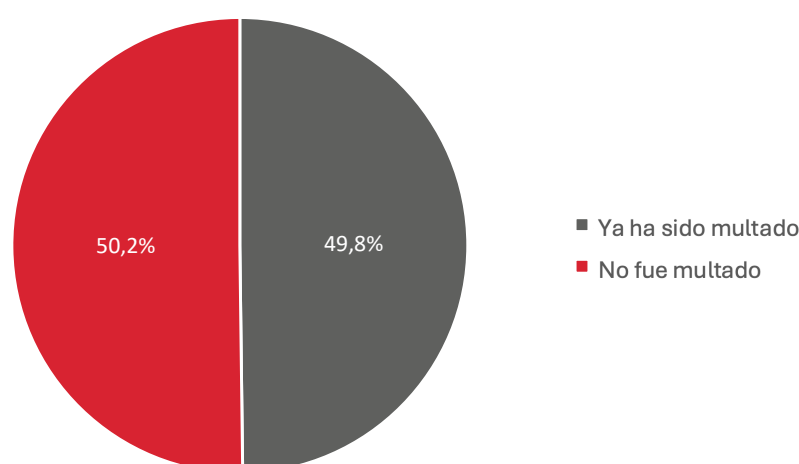
El Cuadro 47 muestra que la frecuencia de las alertas de tráfico diarias varía ampliamente entre regiones y municipios. La región Sur tuvo la mayor proporción de motociclistas que no sufrieron sustos (19,6%), mientras que las capitales tuvieron la menor proporción de motociclistas sin sustos (7,0%). Sin embargo, las capitales también registraron la mayor proporción de motociclistas que reportaron más de cinco sustos diarios (20,2%). En las regiones metropolitanas y en el interior, la mayoría de los motociclistas enfrentan entre uno y dos sustos diarios, con proporciones de sustos mayores (más de cinco) menores en comparación con las capitales.

Tabla 47 - Distribución del número de alertas de tránsito por día entre motociclistas por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Ninguno	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%
Más 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%

Según el Gráfico 37, el 49,8% de los motociclistas entrevistados ya han sido multados, mientras que el 50,2% nunca ha sido multado.

Gráfico 37 – Distribución de motociclistas que ya fueron multados.



Los hombres tienen significativamente más probabilidades de ser multados que las mujeres, como se ilustra en el Cuadro 48. En total, el 57,3% de los hombres afirmó haber sido ya multado, mientras que sólo el 27,5% de las mujeres afirmó lo mismo. Esta diferencia es particularmente pronunciada entre los motociclistas más jóvenes, donde el 54,4% de los hombres fueron multados, en comparación con sólo el 21,6% de las mujeres. Entre los motociclistas de mayor edad, tanto hombres como mujeres tienen más probabilidades de haber sido multados: el 58,9% de los hombres y el 32,9% de las mujeres informaron de este hecho. La mayoría de las mujeres, especialmente las más jóvenes, dijeron que nunca habían recibido una multa (78,4%), lo que sugiere que las mujeres pueden adoptar conductas de conducción más cautelosas o menos propensas a infracciones, mientras que los hombres son más a menudo objeto de multas en el tránsito.

Tabla 48 - Distribución de motociclistas que ya han sido multados por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Ya ha sido multado	54,4%	58,9%	57,3%	21,6%	32,9%	27,5%
No fue 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%

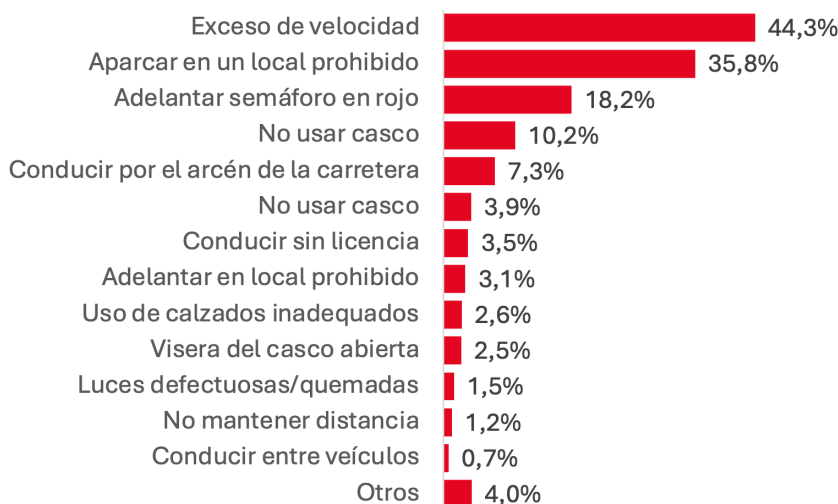
El Cuadro 49 muestra que los motociclistas del Sudeste tienen la mayor proporción de conductores multados (57,4%), seguidos de las capitales (54,1%) y las regiones metropolitanas (49,7%). En cambio, en el Norte, sólo el 30,2% de los motociclistas declararon haber sido ya multados, la proporción más baja entre las regiones. Los datos muestran una mayor tendencia a las multas entre los motociclistas de las capitales y regiones más urbanizadas, mientras que los motociclistas del Norte y del interior reportan menor incidencia de multas. Esto puede reflejar diferencias en las condiciones de inspección, prácticas de conducción o frecuencia de uso de la carretera entre regiones y tipos de municipios.

Tabla 49 - Distribución de motociclistas que ya han sido multados por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Ya ha sido multado	30,2%	43,8%	57,4%	49,0%	45,6%	54,1%	49,7%	47,4%
No fue 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%

El Gráfico 38 muestra los principales motivos de multas entre los motociclistas, siendo el exceso de velocidad el más común (44,3%), seguido de estacionar en lugar prohibido o irregular (35,8%), saltarse un semáforo en rojo (18,2%), no usar casco (10,2%), andar en el arcén (7,3%) y celular. uso del teléfono (3,9%).

Gráfico 38 - Distribución de los motivos por los que se multaron a los motociclistas.



El Cuadro 50 muestra que el exceso de velocidad y el estacionamiento en lugar prohibido o ilegal fueron las principales causas de multas para los motociclistas de ambos sexos y grupos de edad. Sin embargo, los hombres fueron multados más por exceso de velocidad, mientras que las mujeres recibieron más multas por estacionarse en lugares prohibidos y pasarse semáforos en rojo. Entre los más jóvenes, el uso del teléfono móvil y la falta de casco fueron mencionados con mayor frecuencia como causas de multas, mientras que las personas mayores tuvieron una mayor incidencia de multas por caminar sobre el arcén de la carretera.

Tabla 50 - Distribución de los motivos por los cuales los motociclistas fueron multados por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Exceso de velocidad	49,6%	42,0%	44,5%	38,7%	42,7%	41,2%
Adelantar semáforo en rojo	22,2%	14,7%	17,2%	25,8%	18,4%	21,2%
Conducir por el arcén	5,1%	6,9%	6,3%	11,3%	11,7%	11,5%
Estacionarse en un lugar prohibido/irregular	31,6%	36,8%	35,1%	43,5%	38,8%	40,6%
Uso del celular	4,3%	3,0%	3,4%	11,3%	3,9%	6,7%
No usar casco	11,1%	8,7%	9,5%	9,7%	10,7%	10,3%
Otros	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%

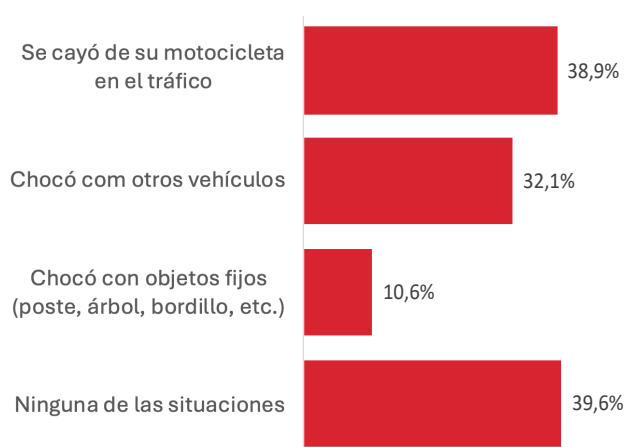
El Cuadro 51 muestra que el exceso de velocidad fue el principal motivo de multas en todas las regiones y tipos de municipios, con énfasis en el Sur (55,7%) y las capitales (52,1%). Estacionar en lugar prohibido también fue una razón importante, especialmente en el Sudeste (39,2%) y en las regiones metropolitanas (33,6%). Pasarse un semáforo en rojo fue más común en el interior (26,9%) y en el Centro-Oeste (23,0%). El uso del teléfono celular mientras se conduce fue menos frecuente en todas las regiones, oscilando entre el 3,1% y el 5,4%. El no uso del casco tuvo mayor incidencia en las regiones metropolitanas (14,7%) y en el Norte (18,2%).

Tabla 51 - Distribución de los motivos por los cuales los motociclistas fueron multados por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Exceso de velocidad	30,3%	37,9%	45,5%	55,7%	36,5%	52,1%	43,7%	39,0%
Adelantar semáforo en rojo	30,3%	14,7%	18,8%	17,8%	23,0%	21,4%	26,9%	12,1%
Conducir por el arcén	15,2%	8,8%	4,1%	9,7%	13,5%	7,4%	7,2%	6,7%
Aparcar en un lugar prohibido	27,2%	37,3%	39,2%	25,4%	28,8%	36,8%	33,6%	36,0%
Uso del celular	-	3,1%	4,1%	5,4%	3,9%	3,7%	4,2%	3,9%
No usar casco	18,2%	13,6%	6,3%	11,3%	7,7%	4,5%	14,7%	10,8%
Otros	-	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%

Según el Gráfico 39, el 38% de los motociclistas entrevistados reportaron haberse caído de su motocicleta en el tránsito, el 32% chocó con otros vehículos, el 10% chocó con objetos fijos y el 39% no vivió ninguna de estas situaciones.

Gráfico 39 – Situaciones que viven los motociclistas mientras conducen sus motocicletas.



La Tabla 52 muestra que, en general, los hombres reportaron más caídas en el tránsito y colisiones con otros vehículos que las mujeres. Las mujeres, a su vez, tenían significativamente más probabilidades de no experimentar ninguna de las situaciones mencionadas. Entre los más jóvenes, las caídas y colisiones con objetos fijos fueron más frecuentes, mientras que los motociclistas de mayor edad informaron una proporción ligeramente mayor de colisiones con otros vehículos.

Tabla 52 - Situaciones vividas por los motociclistas mientras conducen sus motocicletas por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Se cayó de su motocicleta en el tráfico	41,9%	42,6%	42,3%	27,5%	29,1%	28,3%
Chocó con otros vehículos	37,2%	37,2%	37,2%	19,2%	14,4%	16,7%
Chocó con objetos fijos (poste, árbol, bordillo, etc.)	15,3%	7,9%	10,5%	12,9%	8,6%	10,7%
Ninguna de las situaciones	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%

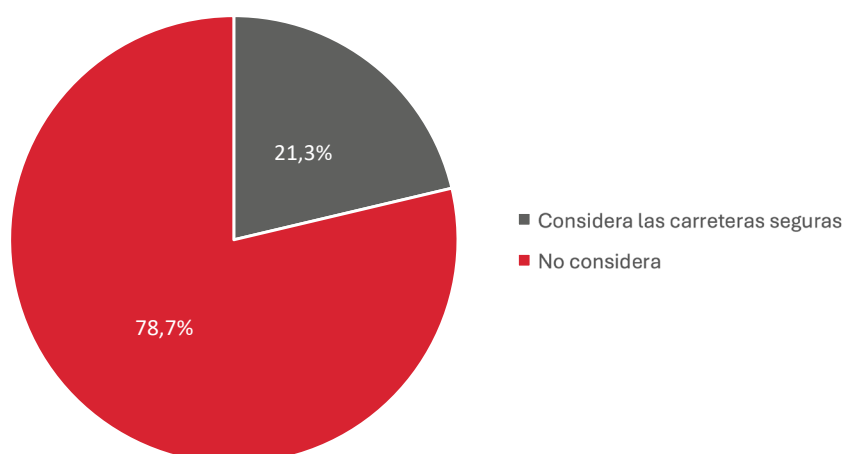
El Cuadro 53 muestra que las caídas de motocicletas en el tránsito fueron más frecuentes en el Sur (41,6%) y en el interior (41,4%), mientras que las colisiones con otros vehículos fueron más frecuentes en el Sudeste (35,5%) y en las regiones metropolitanas (35,3%). Las colisiones con objetos fijos, como postes o árboles, fueron más frecuentes en el Centro-Oeste (15,8%) y Sur (13,8%). Aproximadamente el 50,5% de los motociclistas del Norte no estuvieron involucrados en ninguna de estas situaciones, la proporción más alta entre las regiones, mientras que las capitales tuvieron la mayor proporción de motociclistas que no declararon estar involucrados en accidentes (42,6%).

Tabla 53 - Situaciones que viven los motociclistas mientras conducen sus motocicletas por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Se cayó de su motocicleta en el tráfico	22,9%	39,0%	40,3%	41,6%	31,6%	35,6%	37,0%	41,4%
Chocó con otros vehículos	26,6%	27,3%	35,5%	34,7%	31,6%	32,3%	35,3%	30,7%
Chocó con objetos fijos (poste, árbol, bordillo, etc.)	12,8%	10,2%	9,0%	13,8%	15,8%	10,3%	10,2%	10,9%
Ninguna de las situaciones	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%

El gráfico 40 indica que el 21% de los motociclistas considera seguras las vías, mientras que el 78% no.

Gráfico 40 - Percepción de los motociclistas sobre la seguridad vial.



La percepción de la seguridad vial es predominantemente negativa entre los motociclistas, independientemente del género o grupo de edad, como se ilustra en la Tabla 54. En total, el 78,3% de los hombres y el 80,5% de las mujeres dicen no considerar las carreteras seguras para circular en moto. La percepción de seguridad es ligeramente más positiva entre los hombres mayores, ya que un 23,2% considera que las carreteras son seguras, mientras que entre las mujeres mayores este número desciende al 18,2%. Esto indica que, aunque existe una pequeña variación entre grupos, la gran mayoría de los motociclistas, especialmente las mujeres, no confían en la seguridad de las vías, lo que puede estar relacionado con las condiciones de la infraestructura, el tráfico u otros factores de riesgo en las vías.

Tabla 54 - Percepción de los motociclistas sobre la seguridad vial por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Considera las carreteras seguras	19,1%	23,2%	21,7%	20,9%	18,2%	19,5%
No 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%

El Cuadro 55 muestra que la percepción de la seguridad vial varía considerablemente entre regiones y municipios. Los motociclistas del Sur y Centro-Oeste tienen las mayores proporciones de seguridad percibida (27,6% y 26,3%, respectivamente), mientras que en el Noreste y Sudeste, menos del 20% de los motociclistas consideran seguras las vías. Las regiones metropolitanas tienen la percepción más baja de seguridad: sólo el 13,2% de los motociclistas consideran que las carreteras son seguras. Por otro lado, el interior tiene una percepción ligeramente más positiva sobre la seguridad vial (26,5%) respecto a las capitales y regiones metropolitanas. En general, la mayoría de los motociclistas en todas las regiones y tipos de municipios consideran que las carreteras son inseguras.

Tabla 55 - Percepción de los motociclistas sobre la seguridad vial por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Considera las carreteras seguras	24,8%	19,3%	19,6%	27,6%	26,3%	17,5%	13,2%	26,5%
no 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%

Según el Gráfico 41, los principales problemas percibidos por los motociclistas en las vías incluyen huecos en la vía (91,3%), irregularidades (80,9%), camino liso/resbaladizo (50,5%) y tierra (41%).

Gráfico 41 - Problemas percibidos por los motociclistas en las vías.



El Cuadro 56 muestra que los huecos en la vía fueron identificados como el principal problema en todos los grupos de edad y género, con énfasis en los hombres más jóvenes (<35 años), quienes percibieron este problema de manera más significativa. Las irregularidades en las carreteras también fueron ampliamente mencionadas, especialmente por los hombres más jóvenes. Las mujeres tendieron a notar menos problemas relacionados con la suciedad en las carreteras, mientras que los hombres jóvenes fueron más sensibles a este tema. Otros problemas fueron mencionados más por los motociclistas de mayor edad.

Tabla 56 - Problemas percibidos por los motociclistas en las vías por género y grupo de edad.

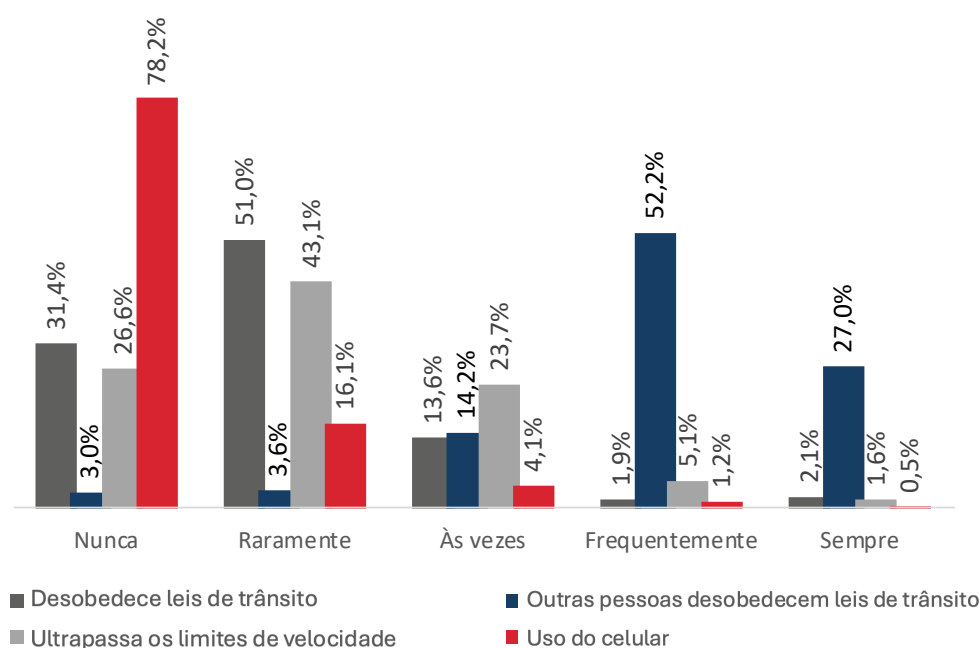
	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Agujeros en la pista	97,1%	90,0%	92,6%	84,6%	89,5%	87,2%
Irregularidades	86,2%	80,4%	82,5%	78,0%	74,6%	76,2%
Pista lisa/resbaladiza	51,7%	48,8%	49,9%	50,2%	53,1%	51,8%
Suciedad	44,8%	44,2%	44,4%	29,5%	31,6%	30,6%
Otros	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%

El Cuadro 57 muestra que en todas las regiones y tipos de municipios, los huecos en la vía y las irregularidades en el pavimento fueron los principales motivos de preocupación de los motociclistas. En el Noreste (93,1%) y en las regiones metropolitanas (92,3%), la preocupación por los agujeros en las vías fue más pronunciada. El problema de las vías lisas o resbaladizas fue más común en el Sudeste (57,5%) y en las capitales (54,4%). La suciedad en las carreteras fue más citada en las regiones Centro-Oeste (46,4%) y metropolitana (45,7%).

Tabla 57 - Problemas percibidos por los motociclistas en las vías por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Agujeros en la 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/resbaladiza	34,1%	45,5%	57,5%	48,4%	42,8%	54,4%	53,2%	46,8%
Suciedad	28,0%	38,4%	46,0%	34,8%	46,4%	39,7%	45,7%	39,7%
Otros	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%

El análisis comparativo del Gráfico 42 muestra que, si bien muchos motociclistas dicen que rara vez o nunca desobedecen las leyes de tránsito o exceden los límites de velocidad, frecuentemente observan comportamientos similares en otros. Se informa que el uso del teléfono celular mientras se conduce es poco común, y la mayoría de los motociclistas afirman que nunca usan un teléfono celular mientras conducen. Las percepciones de conductas de riesgo son significativamente mayores cuando se trata de observar a otros desobedecer las leyes, en comparación con la admisión de conductas de riesgo por parte de los propios encuestados.

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

El Cuadro 58 revela que las mujeres tienden a seguir las leyes de tránsito con más frecuencia que los hombres. En total, el 41,2% de las mujeres afirmó no desobedecer nunca las normas de tráfico, frente al 28,3% de los hombres. La mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, afirmó que rara vez desobedecen las normas de tránsito (52,7% entre los hombres y 45,7% entre las mujeres). La proporción de motociclistas que denunciaron desobedecer las normas de tránsito “a veces” es mayor entre los hombres (15,0%) que entre las mujeres (9,7%). Las tasas de desobediencia frecuente o constante de las leyes de tránsito son bajas para ambos sexos: menos del 2,0% de los motociclistas informan que desobedecen con frecuencia o siempre. Estos datos sugieren que, aunque existen casos de desobediencia ocasional a las leyes de tránsito, la gran mayoría de los motociclistas siguen las reglas, observándose un mayor cumplimiento entre las mujeres.

Tabla 58 – Frecuencia con la que las personas desobedecen las normas de tránsito por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	26,0%	29,6%	28,3%	42,2%	40,3%	41,2%
Casi nunca	52,1%	53,1%	52,7%	46,0%	45,4%	45,7%
A veces	17,2%	13,8%	15,0%	8,4%	10,9%	9,7%
A menudo	2,8%	1,5%	2,0%	1,7%	1,3%	1,5%
Siempre	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%

El Cuadro 59 muestra que la mayoría de los motociclistas en todas las regiones y tipos de municipios informaron que rara vez desobedecen las leyes de tránsito, observándose la proporción más alta en las regiones metropolitanas (52,7%). La proporción de motociclistas que dijeron nunca desobedecer es mayor en el Centro-Oeste (35,1%) y en las capitales (33,7%), mientras que en el Sur y Sudeste, una mayor porción de motociclistas reportó que a veces desobedecen (18,8. % y 14,2%, respectivamente). El comportamiento de desobediencia frecuente o constante a las leyes de tránsito es relativamente bajo en todas las regiones, pero es más común en las capitales, donde el 3,6% de los motociclistas afirmó desobedecer siempre.

Tabla 59 – Frecuencia con la que las personas desobedecen las normas de tránsito por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	31,2%	34,7%	28,7%	30,8%	35,1%	33,7%	30,6%	30,5%
Casi nunca	49,5%	51,0%	52,6%	46,9%	51,8%	47,3%	52,7%	52,5%
A veces	8,3%	11,6%	14,2%	18,8%	10,5%	13,6%	14,0%	13,5%
A menudo	2,7%	1,1%	2,2%	1,9%	2,6%	1,9%	1,5%	2,0%
Siempre	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%

La mayoría de los motociclistas, como se ilustra en la Tabla 60, tanto hombres como mujeres, informaron que a menudo notan que otras personas desobedecen las leyes de tránsito. Entre los hombres, el 53,0% refirió esta percepción frecuente, mientras que el 50,0% de las mujeres afirmó lo mismo. Además, el 26,2% de los hombres y el 28,8% de las mujeres afirmaron que siempre notan que otros desobedecen las leyes de tránsito. La percepción de desobediencia constante es ligeramente mayor entre las mujeres más jóvenes (31,0%) que entre los hombres del mismo grupo de edad (27,4%). La proporción de motociclistas que dijeron que nunca habían notado la desobediencia es relativamente baja: el 2,3% de los hombres y el 5,0% de las mujeres informaron esta percepción. Estos datos sugieren que la percepción de desobediencia a las leyes de tránsito es muy común entre los motociclistas, con una ligera tendencia entre las mujeres, especialmente las más jóvenes, a notar estas infracciones con mayor frecuencia.

Tabla 60 – Frecuencia con la que perciben que otras personas desobedecen las normas de tránsito por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	1,9%	2,6%	2,3%	4,9%	5,1%	5,0%
Casi nunca	2,8%	3,8%	3,5%	3,5%	4,5%	4,0%
A veces	15,3%	14,8%	15,0%	13,9%	10,5%	12,2%
A menudo	52,6%	53,3%	53,0%	46,7%	53,0%	50,0%
Siempre	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%

El Cuadro 61 muestra que la percepción de desobediencia a las leyes de tránsito por parte de otras personas es alta en todas las regiones y tipos de municipios. La mayoría de los motociclistas en las regiones Sur (54,4%) y Sudeste (52,9%) reportaron observar con frecuencia infracciones de tránsito, mientras que la percepción de desobediencia constante (siempre) fue mayor en el Norte (33,0%) y en el Centro Oeste (32,4%). En las capitales, el 50,0% de los motociclistas dijo observar infracciones con frecuencia, y el 31,1% dijo que siempre nota desobediencia a las leyes. Las regiones metropolitanas y el interior muestran patrones similares, donde la mayoría de los motociclistas reportan infracciones de tránsito frecuentes y constantes.

Tabla 61 – Frecuencia con la que perciben que otras personas desobedecen las normas de tránsito por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	3,7%	4,3%	2,3%	1,9%	2,6%	2,7%	3,1%	3,0%
Casi nunca	1,9%	4,5%	3,2%	2,4%	6,1%	3,2%	3,6%	3,8%
A veces	18,3%	15,1%	12,2%	17,8%	10,6%	13,0%	15,7%	14,4%
A menudo	43,1%	52,0%	52,9%	54,4%	48,3%	50,0%	52,7%	53,2%
Siempre	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%

Los datos del Cuadro 62 muestran que las mujeres, especialmente las de mayor edad, tienen más probabilidades de respetar los límites de velocidad en comparación con los hombres. En total, el 35,0% de las mujeres afirmó no superar nunca el límite de velocidad, frente al 23,9% de los hombres. La mayoría de los motociclistas de ambos sexos afirmaron que rara vez exceden los límites de velocidad, siendo el 43,7% de los hombres y el 41,5% de las mujeres los que reportaron esta práctica. Entre los hombres más jóvenes, el 9,8% afirmó que excede con frecuencia los límites de velocidad, mientras que entre las mujeres más jóvenes, esta proporción es sólo del 4,5%. Los datos indican que exceder con frecuencia los límites de velocidad es una práctica más común entre los hombres, y una proporción significativa de mujeres respeta los límites de velocidad de manera más estricta.

Tabla 62 – Frecuencia con la que se exceden los límites de velocidad por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	19,5%	26,3%	23,9%	32,4%	37,4%	35,0%
Casi nunca	38,6%	46,4%	43,7%	42,5%	40,6%	41,5%
A veces	28,8%	22,7%	24,9%	19,9%	19,5%	19,7%
A menudo	9,8%	3,8%	5,9%	4,5%	1,3%	2,8%
Siempre	3,3%	.8%	1,6%	.7%	1,3%	1,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

El Cuadro 63 muestra que la mayoría de los motociclistas en diferentes regiones y tipos de municipios rara vez excede los límites de velocidad, especialmente en el Noreste, donde el 46,6% reportó esta rara práctica. En el Centro-Oeste, el 37,7% de los motociclistas afirmó no exceder nunca los límites, la proporción más alta entre las regiones, mientras en el Sur sólo el 21,5% informó lo mismo. La práctica de exceder frecuentemente los límites de velocidad es más común en las regiones metropolitanas (7,9%) y en el Sudeste (7,6%).

Tabla 63 – Frecuencia con la que se exceden los límites de velocidad por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	33,0%	28,5%	25,0%	21,5%	37,7%	28,7%	28,1%	24,8%
Casi nunca	41,3%	46,6%	40,2%	45,1%	38,6%	45,0%	38,9%	43,6%
A veces	21,1%	21,6%	25,9%	23,8%	20,2%	20,1%	23,2%	25,8%
A menudo	0,9%	2,3%	7,6%	6,1%	3,5%	5,6%	7,9%	3,8%
Siempre	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%

La Tabla 64 muestra que la mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, declaró que nunca usa su teléfono celular mientras conducen, siendo las mujeres ligeramente más propensas a evitar usar su teléfono celular mientras conducen (79,3% de las mujeres versus 77,9 % de los hombres). El uso frecuente o constante de un teléfono celular mientras se conduce es bastante raro: solo lo reportan el 1,3% de los hombres y el 0,7% de las mujeres. La práctica de hablar o utilizar el teléfono móvil rara vez es ligeramente más común entre los hombres más jóvenes (19,5%) que entre las mujeres más jóvenes (17,8%). Estos datos sugieren que, aunque algunos motociclistas admiten utilizar su teléfono móvil ocasionalmente, la gran mayoría, independientemente del género, evita esta peligrosa práctica mientras conduce.

Tabla 64 – Frecuencia de personas que hablan/utilizan el teléfono móvil mientras conducen por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	71,2%	81,6%	77,9%	77,7%	80,8%	79,3%
Casi nunca	19,5%	14,3%	16,1%	17,8%	14,1%	15,8%
A veces	5,6%	3,3%	4,1%	4,2%	4,2%	4,2%
A menudo	2,3%	.8%	1,3%	.3%	1,0%	.7%
Siempre	1,4%	-	.5%	-	-	-
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

El Cuadro 65 muestra que el uso del teléfono celular mientras se conduce se reporta con mayor frecuencia como raro o inexistente en todas las regiones y tipos de municipios. La mayor proporción de motociclistas que nunca utilizan el celular mientras conducen se registró en el Sur (81,2%) y en el interior (81,1%). En las regiones metropolitanas hay una mayor incidencia del uso ocasional, con un 6,7% que afirma utilizar a veces el teléfono móvil mientras conduce. El uso frecuente o constante de teléfonos celulares mientras se conduce es raro, con la proporción más alta en el Sudeste (2,2% con frecuencia).

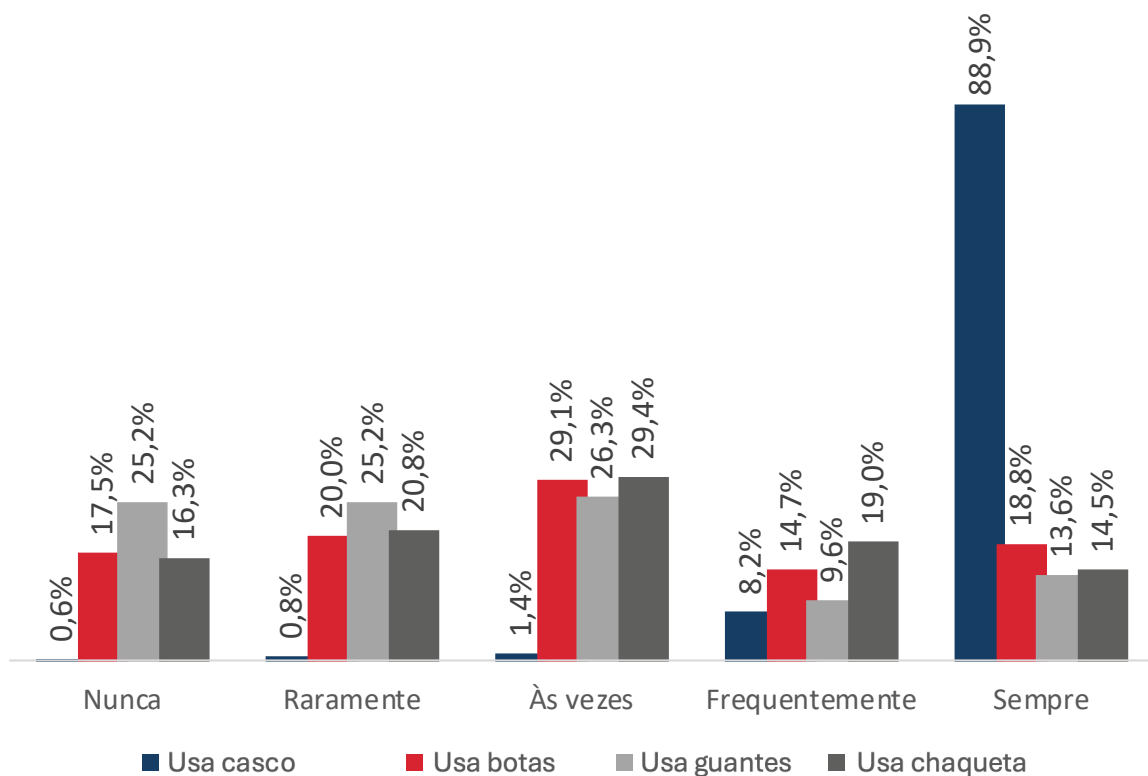
Tabla 65 – Frecuencia con que las personas hablan/utilizan el teléfono celular mientras conducen por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	71,6%	78,4%	77,5%	81,2%	78,9%	76,8%	72,6%	81,1%
Casi nunca	22,0%	18,0%	16,5%	9,5%	15,0%	16,3%	19,0%	14,8%
A veces	6,4%	3,2%	3,4%	6,6%	6,1%	5,3%	6,7%	2,5%
A menudo	-	-	2,2%	1,3%	-	1,1%	1,7%	1,0%
Siempre	-	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%

Según el art. 244 del Código de Tránsito brasileño, conducir una motocicleta, scooter o ciclomotor sin llevar casco o ropa de seguridad de acuerdo con las normas y especificaciones aprobadas por el CONTRAN (Consejo Nacional de Tránsito) es una infracción muy grave. Sin embargo, no todos los motociclistas cumplen la regla. Según los datos recogidos en la encuesta, alrededor del 11% no usa casco. El cumplimiento de las leyes de tránsito en Brasil es muy desigual, dependiendo de la intensidad de la inspección, la cultura de seguridad de cada estado, entre otros factores.

El análisis comparativo del Gráfico 43 destaca que el casco es el EPI más utilizado entre los motociclistas, siendo una abrumadora mayoría (88,9%) que afirma usarlo siempre. Por el contrario, los guantes son el EPI que se utiliza con menos frecuencia, con una alta proporción de motociclistas que nunca (25,2%) o raramente (25,2%) los usan. El uso de botas y chaquetas es más equilibrado, con una mayor frecuencia de uso ocasional (“a veces” y “a menudo”) respecto al de guantes.

Gráfico 43 – Frecuencia de uso de Equipos de Protección Personal (EPP) entre motociclistas.



El uso de casco es una práctica ampliamente adoptada por los motociclistas, y la mayoría afirma que siempre usa casco cuando conduce, como se ilustra en la Tabla 66. Entre los hombres, el 89,8% refirió que siempre usa casco, mientras que el 86,5% de las mujeres dijo lo mismo. El uso frecuente, pero no constante, es más común entre las mujeres, especialmente entre las mujeres mayores, ya que el 10,5% dice que usa casco con frecuencia, en comparación con el 8,2% de los hombres mayores. La proporción de motociclistas que rara vez o nunca usan casco es muy baja para ambos sexos, lo que indica que la conciencia de la importancia de los cascos está generalizada entre los motociclistas, aunque hay una pequeña tendencia entre las mujeres jóvenes a usarlos menos que los hombres.

Tabla 66 – Frecuencia de uso del casco por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	0,5%	0,5%	0,5%	1,7%	0,3%	1,0%
Casi nunca	-	0,8%	0,5%	2,1%	1,3%	1,7%
A veces	1,4%	1,0%	1,2%	2,8%	1,3%	2,0%
A menudo	7,9%	8,2%	8,1%	7,0%	10,5%	8,8%
Siempre	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%

El Cuadro 67 muestra que el uso del casco es una práctica generalizada en todas las regiones y tipos de municipios. La mayoría de los motociclistas en todas las regiones afirmaron usar siempre casco, especialmente en el Centro-Oeste (98,2%) y Sur (94,2%). En el Norte, sin embargo, el 3,7% de los motociclistas afirmaron que nunca usaban casco, la proporción más alta entre las regiones. Las capitales mostraron una mayor proporción de uso constante (92,2%), mientras que en las regiones metropolitanas y en el interior esta proporción es ligeramente menor (87,6% y 87,5%, respectivamente).

Tabla 67 – Frecuencia de uso del casco por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	3,7%	0,5%	0,4%	0,8%	-	0,9%	-	0,7%
Casi nunca	3,7%	1,5%	0,2%	-	0,9%	0,9%	1,3%	0,6%
A veces	2,7%	2,9%	0,6%	0,8%	-	0,6%	2,3%	1,6%
A menudo	10,1%	12,5%	7,0%	4,2%	0,9%	5,5%	8,8%	9,6%
Siempre	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%

La Tabla 68 muestra que el uso de botas protectoras durante la conducción es menos frecuente en comparación con el uso de casco. La proporción de motociclistas que nunca usan botas es mayor entre las mujeres (19,7%) que entre los hombres (16,6%). El uso ocasional, “a veces”, es el más común para ambos sexos, reportando esta práctica el 28,2% de los hombres y el 32,0% de las mujeres. La frecuencia de uso “siempre” es mayor entre los hombres (19,9%) que entre las mujeres (15,2%). En general, las mujeres, especialmente las más jóvenes, tienden a utilizar botas de protección con menos frecuencia que los hombres, lo que puede indicar una menor percepción de la importancia de este equipo de seguridad o una menor adherencia a prácticas preventivas específicas.

Tabla 68 – Frecuencia de uso de botas por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	16,7%	16,6%	16,6%	19,9%	19,5%	19,7%
Casi nunca	22,3%	18,6%	19,9%	21,3%	19,5%	20,3%
A veces	22,3%	31,4%	28,2%	31,7%	32,3%	32,0%
A menudo	17,7%	14,0%	15,3%	13,6%	12,1%	12,8%
Siempre	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%

El Cuadro 69 muestra que el uso de botas entre los motociclistas varía significativamente entre regiones y la naturaleza del municipio. En el Centro Oeste, la mayoría de los motociclistas usa botas con mayor frecuencia, mientras que el Sur y el Norte tienen las proporciones más altas de motociclistas que nunca o rara vez usan botas (20,7% y 19,3%, respectivamente). En las capitales, el uso de botas es más consistente, con un 21,2% de los motociclistas reportando que siempre las usan, mientras que en las regiones metropolitanas hay una mayor variación en su uso. En general, el uso esporádico de botas ("a veces") es la categoría más frecuente en casi todas las regiones y tipos de municipios.

Tabla 69 – Frecuencia de uso de botas por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	19,3%	18,5%	15,7%	20,7%	14,9%	14,2%	18,2%	19,1%
Casi nunca	15,6%	24,0%	18,9%	17,2%	14,1%	19,5%	24,3%	18,6%
A veces	40,3%	26,8%	30,6%	25,2%	34,2%	28,2%	28,1%	30,0%
A menudo	8,3%	14,6%	13,3%	18,8%	19,3%	16,9%	14,2%	13,6%
Siempre	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%

El uso de guantes mientras conduce varía entre los motociclistas, con una proporción significativa de ambos géneros que afirman que nunca los usan, como se muestra en la Tabla 70. En total, el 24,9% de los hombres y el 26,0% de las mujeres informaron que nunca usan guantes. El uso ocasional ("a veces") es la categoría más común tanto para hombres (26,2%) como para mujeres (26,8%). El uso frecuente o constante de guantes es menos habitual, ya que un 14,2% de los hombres y un 11,8% de las mujeres afirman utilizarlos siempre. Los hombres mayores tienen una probabilidad ligeramente mayor de usar guantes con regularidad en comparación con los hombres más jóvenes. Entre las mujeres, las mujeres mayores también tienden a usar guantes con más frecuencia en comparación con las mujeres más jóvenes. Estos datos indican que, aunque los guantes son reconocidos como un elemento de protección importante, su uso sigue siendo esporádico entre una parte importante de los motociclistas.

Tabla 70 – Frecuencia de uso de guantes por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	28,4%	23,0%	24,9%	29,3%	23,0%	26,0%
Casi nunca	23,3%	26,8%	25,5%	26,5%	22,4%	24,3%
A veces	21,4%	28,8%	26,2%	25,4%	28,1%	26,8%
A menudo	13,5%	6,9%	9,2%	9,4%	12,5%	11,0%
Siempre	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%

La Tabla 71 muestra que el uso de guantes entre los motociclistas varía considerablemente entre regiones y tipos de municipios. La región Norte tuvo la mayor proporción de motociclistas que nunca usan guantes (41,3%), mientras que en el Sur esta proporción fue la más baja (9,8%). En las capitales, el 20,0% de los motociclistas afirmó que siempre usa guantes, la proporción más alta entre los tipos de municipios, mientras que en el interior el 27,1% reportó nunca usar guantes. En general, el uso ocasional ("a veces") es más común en todas las regiones y tipos de municipios, especialmente en el Sudeste (33,7%) y Sur (31,6%).

Tabla 71 – Frecuencia de uso de guantes por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	41,3%	40,5%	17,3%	9,8%	21,9%	24,4%	21,1%	27,1%
Casi nunca	23,8%	28,2%	24,2%	20,2%	31,6%	21,8%	27,2%	26,4%
A veces	19,3%	15,0%	33,7%	31,6%	30,7%	23,2%	29,5%	26,9%
A menudo	6,4%	5,0%	10,3%	18,8%	9,6%	10,6%	10,9%	8,6%
Siempre	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%

El Cuadro 72 muestra que el uso de chaquetas protectoras varía entre los motociclistas, con una proporción significativa de ambos sexos afirmando que las usan ocasionalmente (“a veces”). En total, el 28,5% de los hombres y el 31,8% de las mujeres refirieron este uso ocasional. El uso constante (“siempre”) es más común entre las mujeres (16,2%) que entre los hombres (14,0%), especialmente entre las mujeres de mayor edad, donde el 17,9% afirmó usar siempre chaquetas. La proporción de motociclistas que nunca usan chaqueta es ligeramente mayor entre los hombres (17,0%) que entre las mujeres (14,3%). Estos datos indican que, aunque la chaqueta es un elemento de seguridad importante, su uso no es tan frecuente como otros equipos de protección, como el casco.

Tabla 72 – Frecuencia de uso de chaquetas por sexo y grupo de edad.

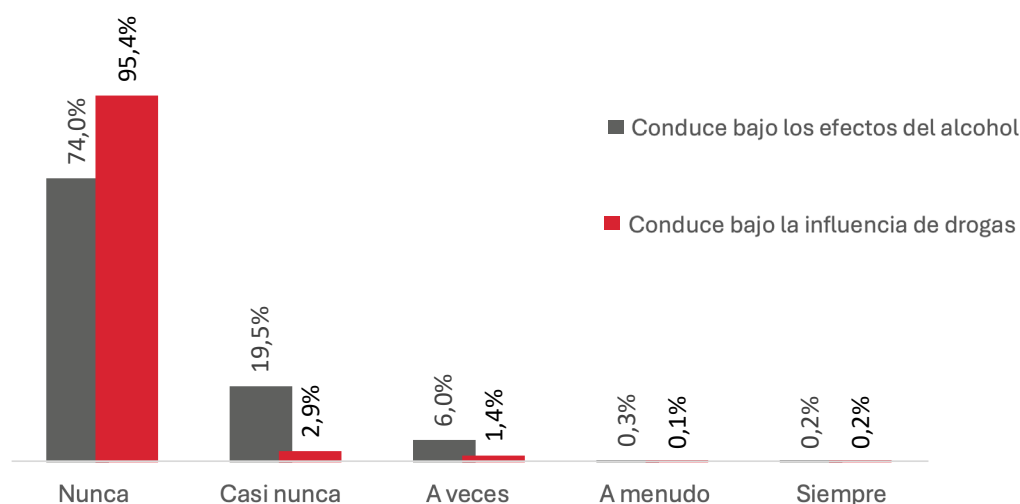
	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	19,5%	15,6%	17,0%	15,0%	13,7%	14,3%
Casi nunca	24,2%	19,1%	20,9%	22,0%	19,5%	20,7%
A veces	23,7%	31,1%	28,5%	31,0%	32,6%	31,8%
A menudo	21,4%	18,6%	19,6%	17,8%	16,3%	17,0%
Siempre	11,2%	15,6%	14,0%	14,3%	17,9%	16,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

El Cuadro 73 muestra que el uso de chaquetas entre los motociclistas varía entre regiones y tipos de municipios. La región Sur tiene la mayor proporción de motociclistas que utilizan chaqueta frecuentemente (31,8%) y siempre (22,0%). En el Noreste y el Norte, las proporciones más elevadas de motociclistas afirman que nunca o rara vez usan chaqueta (29,1% y 30,3%, respectivamente). En el interior hay una distribución más equilibrada entre los motociclistas que usan chaqueta ocasionalmente y raramente, mientras que en las capitales el uso habitual de chaqueta es un poco más frecuente, con un 20,1% de los motociclistas usándola frecuentemente.

Tabla 73 – Frecuencia de uso de la chaqueta por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	25,7%	29,1%	8,8%	7,2%	14,9%	16,6%	10,5%	18,4%
Casi nunca	30,3%	29,1%	16,8%	10,9%	21,1%	18,5%	24,0%	20,8%
A veces	26,6%	22,9%	34,9%	28,1%	32,4%	26,8%	32,4%	29,7%
A menudo	9,2%	11,4%	21,3%	31,8%	18,4%	20,1%	18,8%	18,4%
Siempre	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%

El análisis comparativo del Gráfico 44 revela que conducir bajo los efectos de drogas es una conducta de riesgo significativamente menos común que conducir bajo los efectos del alcohol. Mientras que el 95,4% de los motociclistas nunca conducen bajo los efectos de drogas, sólo el 74,0% dice nunca conducir bajo los efectos del alcohol. La mayor proporción de motociclistas que rara vez (19,5%) y a veces (6,0%) circulan bajo los efectos del alcohol, en comparación con aquellos que rara vez (2,9%) y a veces (1,4%) circulan bajo los efectos de drogas, sugiere que el uso del consumo de alcohol mientras se conduce es una conducta de riesgo más frecuente. La frecuencia del comportamiento “a menudo” y “siempre” es baja en ambas categorías, pero los datos indican una preocupación continua por la presencia de comportamientos de riesgo asociados con el uso de sustancias entre los motociclistas.

Gráfico 44 – Frecuencia de conductas de riesgo relacionadas al uso de alcohol y drogas entre motociclistas.

La Tabla 74 muestra que la mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, informó que nunca conduce bajo la influencia del alcohol. En total, así lo afirmaron el 70,8% de los hombres y el 83,7% de las mujeres. La proporción de hombres que afirman conducir “a veces” bajo los efectos del alcohol es mayor que entre las mujeres, con un 6,8% de los hombres y un 3,8% de las mujeres admitiendo esta práctica. La frecuencia de ciclistas que dicen hacerlo “a menudo” o “siempre” es muy baja en ambos sexos. Estos datos indican un cumplimiento razonable de las normas de seguridad relacionadas con el consumo de alcohol y la conducción, aunque una pequeña proporción, principalmente entre hombres, todavía admite consumir alcohol ocasionalmente antes de montar en motocicleta.

Tabla 74 – Frecuencia de conducción bajo los efectos del alcohol según sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	74,4%	68,9%	70,8%	84,0%	83,4%	83,7%
Casi nunca	21,9%	21,9%	21,9%	11,1%	13,1%	12,2%
A veces	2,8%	8,9%	6,8%	4,5%	3,2%	3,8%
A menudo	.5%	.3%	.3%	.3%	.3%	.3%
Siempre	.5%	.0%	.2%	.0%	.0%	.0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

El Cuadro 75 muestra que la mayoría de los motociclistas en todas las regiones y tipos de municipios reportó que nunca circula bajo los efectos del alcohol, con énfasis en el Centro-Occidente (80,7%) y las capitales (81,2%). En el interior, el 68,9% de los motociclistas afirmó no haber conducido nunca en estado de ebriedad, lo que representa la proporción más baja. El comportamiento de conducir en estado de ebriedad, aunque rara vez, es más común en el interior (23,5%) y en el Sur (21,2%). La práctica frecuente o constante de conducir bajo los efectos del alcohol es rara en todas las regiones y tipos de municipios, con las proporciones más elevadas en el Sur (1,3% frecuentemente y 0,5% siempre).

Tabla 75 – Frecuencia de conducción bajo los efectos del alcohol por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	71,6%	76,3%	71,8%	73,5%	80,7%	81,2%	76,6%	68,9%
Casi nunca	10,1%	18,5%	21,3%	21,2%	14,0%	15,0%	15,4%	23,5%
A veces	15,6%	4,8%	6,9%	3,4%	5,3%	3,2%	7,9%	6,9%
A menudo	-	0,4%	-	1,3%	-	0,1%	-	0,6%
Siempre	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%

La gran mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, informó que nunca conduce bajo la influencia de drogas, como se muestra en la Tabla 76 . En total, así lo afirmó el 94,7% de los hombres y el 97,8% de las mujeres. La proporción de hombres que admitieron conducir bajo los efectos de drogas “rara vez” o “a veces” es mayor que entre las mujeres, con un 3,5% de los hombres y un 1,3% de las mujeres. La práctica de conducir frecuentemente o siempre bajo los efectos de drogas es extremadamente rara: menos del 1% de los motociclistas reporta esta frecuencia. Estos datos indican que circular bajo los efectos de drogas es una práctica muy poco común entre los motociclistas, especialmente entre las mujeres de mayor edad.

Tabla 76 – Frecuencia de conducción bajo los efectos de drogas por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Nunca	92,6%	95,9%	94,7%	96,2%	99,4%	97,8%
Casi nunca	5,1%	2,6%	3,5%	2,4%	0,3%	1,3%
A veces	1,9%	1,5%	1,6%	0,7%	0,3%	0,5%
A menudo	-	-	-	0,7%	-	0,3%
Siempre	0,5%	-	0,2%	-	-	-
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

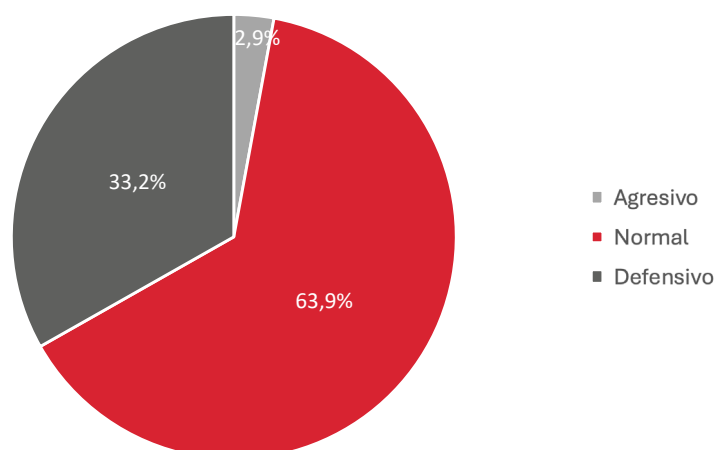
El Cuadro 77 muestra que la gran mayoría de los motociclistas en todas las regiones y tipos de municipios reporta que nunca conduce bajo la influencia de drogas. En el Centro Oeste y el Norte, más del 97% de los motociclistas informaron que nunca habían tenido ese comportamiento. El uso poco frecuente de drogas durante la conducción es más reportado en el Sudeste (4,2%) y en las regiones metropolitanas (6,0%). La práctica de conducir con mayor frecuencia bajo los efectos de las drogas es muy rara, especialmente en el Sur, donde el 0,5% de los motociclistas afirma viajar siempre bajo los efectos de las drogas.

Tabla 77 – Frecuencia de conducción bajo los efectos de drogas por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Nunca	97,3%	96,8%	93,9%	95,5%	97,4%	95,6%	92,1%	96,7%
Casi nunca	-	2,6%	4,2%	1,9%	-	3,3%	6,0%	1,5%
A veces	2,7%	0,6%	1,8%	1,9%	-	0,6%	1,7%	1,7%
A menudo	-	-	0,1%	0,3%	-	0,1%	0,2%	-
Siempre	-	-	-	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%

Según el Gráfico 45, el 63,9% de los motociclistas considera normal su estilo de conducción, el 33,2% defensivo y el 2,9% agresivo.

Gráfico 45 – Estilo de conducción de los motociclistas.



Del Cuadro 78 se observa que la mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, adopta un estilo de conducción normal. En total, el 62,3% de los hombres y el 69,3% de las mujeres refirieron esta característica. El estilo defensivo es más común entre los hombres (34,4%) que entre las mujeres (29,2%), especialmente entre los hombres mayores (36,2%). El estilo agresivo es raro entre los motociclistas, siendo más frecuente entre los hombres (3,3%) que entre las mujeres (1,5%). En ambos sexos, los ciclistas mayores tienden a adoptar un estilo de conducción más defensivo. Estos datos sugieren que las mujeres tienden a adoptar un estilo de conducción más conservador, con menos inclinación hacia comportamientos agresivos en comparación con los hombres.

Tabla 78 – Estilo de conducción de los motociclistas por sexo y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Agresivo	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%

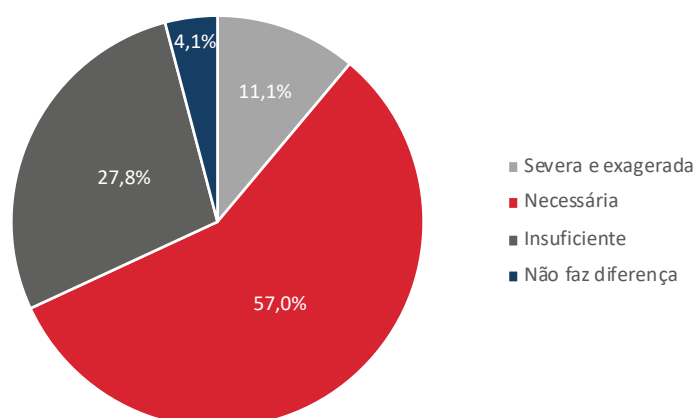
El Cuadro 79 muestra que la mayoría de los motociclistas en todas las regiones y tipos de municipios informó que su estilo de conducción es normal, especialmente en el Norte (67,9%) y Sudeste (66,0%). El estilo defensivo fue más común en el Centro-Oeste (48,2%) y en las capitales (35,4%), mientras que la proporción de motociclistas que reportaron un estilo agresivo fue mayor en el Sur (4,0%) y en el interior (3,2%). En el Centro Oeste, es notable la ausencia de motociclistas que reporten un estilo agresivo, a diferencia de otras regiones.

Tabla 79 – Estilo de conducción de los motociclistas por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Agresivo	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%

El gráfico 46 muestra que el 57% de los motociclistas considera necesaria la inspección de tránsito, el 27,8% insuficiente, el 11,1% severa y exagerada y el 4,1% piensa que no hace ninguna diferencia.

Gráfico 46 – Percepciones de los motociclistas sobre el control del tránsito.



La mayoría de los motociclistas, tanto hombres como mujeres, cree que el control del tráfico es necesario como se muestra en la Tabla 80. En total, el 56,0% de los hombres y el 60,5% de las mujeres comparten esta opinión. Una proporción significativa de motociclistas, especialmente entre los hombres más jóvenes (32,1%) y las mujeres más jóvenes (29,6%), consideran que la aplicación de la ley es insuficiente. La percepción de que la supervisión es severa y exagerada es más común entre los hombres (13,0%) que entre las mujeres (5,0%). Estos datos indican que, aunque existe un reconocimiento generalizado de la importancia de la aplicación de medidas de control de tránsito, todavía existen preocupaciones sobre su eficacia, y entre los hombres existe una percepción más crítica de que la aplicación de medidas puede ser excesiva.

Tabla 80 – Percepciones de los motociclistas sobre la inspección de tránsito por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Severo y exagerado	11,6%	13,8%	13,0%	2,8%	7,0%	5,0%
Requerido	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%
No hace ninguna diferencia	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%

El Cuadro 81 muestra que la mayoría de los motociclistas en todas las regiones y tipos de municipios consideran necesaria la inspección, con la mayor proporción en el Noreste (63,7%). La percepción de que la supervisión es insuficiente es más frecuente en el Sur (36,1%) y Centro-Oeste (34,2%), mientras que la opinión de que la supervisión es severa y exagerada es más común en el Norte (14,7%) y en las zonas metropolitanas. áreas (12,9%). La percepción de que la inspección no marca la diferencia es relativamente baja en todas las regiones y tipos de municipios, oscilando entre el 2,4% en el Sur y el 8,3% en el Norte.

Tabla 81 – Percepciones de los motociclistas sobre la inspección de tránsito por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Severo y exagerado	14,7%	11,1%	12,5%	7,7%	5,3%	10,7%	12,9%	10,5%
Requerido	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%
No hace ninguna diferencia	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 Sugerencias y Recomendaciones

El gráfico 47 muestra que la mayoría de los motociclistas entrevistados consideran los cursos de conducción defensiva (68,8%) como la medida más eficaz para mejorar la seguridad vial. También son muy valoradas las sesiones de simulación de situaciones de riesgo (58,3%) y las campañas educativas sobre seguridad vial (58,1%). Le sigue de cerca la formación práctica en autoescuelas (57,9%), lo que indica una fuerte preferencia por medidas educativas y de formación. Los programas de reciclaje para motociclistas experimentados (34,1%) y los talleres de mantenimiento de motocicletas (18,3%) son menos preferidos, pero siguen siendo significativos. Medidas como una mayor inspección (1,1%) y leyes más estrictas (0,8%) tienen una aceptación mínima, lo que demuestra que los motociclistas entrevistados priorizan la educación y la capacitación sobre las acciones punitivas o de control.

Gráfico 47 – Sugerencias de capacitación para reducir los accidentes entre motociclistas.



La Tabla 82 muestra que, en general, los cursos de conducción defensiva fueron la sugerencia más común entre hombres y personas mayores, mientras que las mujeres y los más jóvenes destacaron más las sesiones de simulación de riesgos y la formación práctica en autoescuelas. Las campañas educativas y los programas de reciclaje fueron considerados importantes, especialmente por las mujeres y los motociclistas más experimentados. Los talleres sobre mantenimiento de motocicletas fueron mencionados por una proporción menor de encuestados, tanto hombres como mujeres.

Tabla 82 – Sugerencias de capacitación para reducir los accidentes entre motociclistas por género y grupo de edad.

	Masculino			Femenino		
	<35 años	35 años y más	Total	<35 años	35 años y más	Total
Cursos de manejo defensivo	68,8%	73,2%	71,7%	53,3%	66,5%	60,2%
Sesiones de simulación de situaciones de riesgo	57,7%	55,1%	56,0%	68,6%	60,7%	64,5%
Campañas educativas sobre seguridad vial	57,7%	58,4%	58,2%	57,5%	54,0%	55,7%
Formación práctica en autoescuelas	57,7%	55,1%	56,0%	68,3%	56,2%	62,0%
Programas de reciclaje para motociclistas experimentados	32,6%	33,4%	33,1%	30,3%	44,4%	37,7%
Talleres de mantenimiento de motos	19,5%	18,4%	18,8%	17,1%	16,9%	17,0%
Otros	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%

El Cuadro 83 muestra que los cursos de conducción defensiva son ampliamente recomendados en todas las regiones y tipos de municipios, especialmente en las regiones Norte (72,5%) y del interior (71,1%) . También fueron valoradas las sesiones de simulación de situaciones de riesgo, con énfasis en las regiones Centro-Oeste (65,8%) y metropolitana (62,2%). Las campañas educativas sobre seguridad vial fueron las más recomendadas en el Norte (67,9%) y en las capitales (58,7%). La formación práctica en autoescuelas fue muy valorada, especialmente en las regiones metropolitanas (59,0%) y en el interior (59,8%). Los programas de reciclaje para motociclistas experimentados tuvieron mayor aceptación en el Centro-Oeste (50,9%) y en las capitales (41,8%), mientras que los talleres de mantenimiento de motocicletas fueron más sugeridos en el Sudeste (21,7%).

Tabla 83 – Sugerencias de capacitación para reducir los accidentes entre motociclistas por región geográfica y naturaleza del municipio.

	Región geográfica					Naturaleza del Municipio		
	Norte	Noreste	Sudeste	Sur	Centro Oeste	Capital	Región Metropolitana	Interior
Cursos de manejo defensivo	72,5%	71,5%	66,7%	71,6%	56,1%	68,5%	63,4%	71,1%
Sesiones de simulación de situaciones de riesgo.	57,8%	57,8%	57,3%	60,0%	65,8%	55,6%	62,2%	58,3%
Campañas educativas sobre seguridad vial.	67,9%	54,4%	59,8%	56,8%	51,8%	58,7%	56,9%	57,1%
Formación práctica en autoescuelas.	58,8%	60,7%	55,0%	56,5%	60,5%	52,6%	59,0%	59,8%
Programas de reciclaje para motociclistas experimentados.	23,9%	35,6%	31,9%	35,0%	50,9%	41,8%	33,7%	30,0%
Talleres de mantenimiento de motos.	10,1%	17,5%	21,7%	14,1%	14,9%	18,5%	19,2%	17,8%
Otros	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%

La Tabla 84 muestra que cuando se les preguntó sobre sugerencias para mejorar la capacitación y la seguridad de los motociclistas, los encuestados enfatizaron fuertemente la importancia de la educación y la capacitación, sugiriendo medidas como cursos de seguridad, capacitación práctica y campañas educativas. También se destacaron las mejoras de infraestructura, especialmente en términos de carriles exclusivos y condiciones de las carreteras. En el campo de la supervisión y las políticas, se ha hecho un llamado a una supervisión más eficiente y a una aplicación estricta de las leyes. Otras sugerencias incluyeron la asequibilidad de los derechos de licencia y el mantenimiento regular de los vehículos. Estas recomendaciones reflejan un enfoque multifacético para mejorar la seguridad y la capacitación de los motociclistas en la carretera.

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

Sugerencias para mejorar la formación y la seguridad	Frec.
Se realizarán periódicamente cursos de seguridad y educación vial	19,4%
Una formación más completa e intensiva en las autoescuelas	16,3%
Realizar clases prácticas en calles/carreteras.	14,5%
Inspección más eficiente para todos los conductores	7,4%
Programas/Videos de Concientización - Información Real	7,4%
Tener carriles exclusivos para motos	7,1%
Los mejores cursos de conducción defensiva	5,2%
Mejor conocimiento, aplicación y respeto de las normas de tránsito.	4,8%
Los cursos deben contar con módulos de simulación de riesgos.	4,2%
Las carreteras deben estar en mejores condiciones	3,8%
Las tasas de licencia y los cursos deberían ser más asequibles	3,0%
Inspeccionar el estado/mantenimiento de vehículos/motocicletas.	2,6%
Mejorar las marcas viales	2,0%
Mejor cumplimiento de los límites de velocidad	2,0%
Instructores y agentes de inspección mejor capacitados	1,6%
Mayor rigor en el uso de equipos/cámaras de seguridad.	1,4%
Implementar programas de reciclaje.	1,0%
La educación sobre las leyes de tránsito debe comenzar en la escuela.	0,9%
Más inspección cuando hay animales en las carreteras	0,9%
Más honestidad durante las inspecciones	0,7%
Aplicación más estricta de los requisitos de edad para obtener una licencia de conducir.	0,7%
Inspección menos abusiva para motociclistas	0,4%
Ya no existen barreras para obtener una licencia de conducir.	0,0%
fue una investigación muy interesante	0,0%
Otros	3,2%
Ninguno	0,3%
No lo sé/No recuerdo	0,6%

La celebración periódica de cursos de seguridad y educación vial fue la sugerencia más popular, destacada por el 19,4% de los encuestados. Le siguen la formación más integral e intensiva en autoescuelas (16,3%) y las clases prácticas en calles y carreteras (14,5%), poniendo de relieve la importancia del aprendizaje práctico. Se valoraron igualmente las inspecciones más eficientes para todos los conductores y los programas o vídeos de sensibilización, cada uno con un 7,4%. Otras sugerencias incluyen crear carriles exclusivos para motos (7,1%) y ofrecer mejores cursos de conducción defensiva (5,2%).

1.5 Conclusión Y Recomendaciones

La investigación realizada con motociclistas de motocicletas de hasta 300 cilindradas en todo Brasil ofrece una visión detallada de diversos aspectos que involucran a esos conductores, desde la obtención de la licencia hasta conductas de riesgo y sugerencias para mejorar la seguridad vial. Este estudio integral revela importantes conocimientos sobre el perfil de los motociclistas, destacando la necesidad de intervenciones educativas y de infraestructura para promover un tráfico más seguro.

La mayoría de los motociclistas tienen un permiso de conducir nacional de categoría A (CNH-A), aunque una proporción importante todavía circula sin el permiso correspondiente. Esta situación es más común entre mujeres, jóvenes, personas de menores ingresos y residentes de las regiones Norte y Noreste. Además, muchos motociclistas aprenden a conducir sin asistir a una autoescuela, lo que indica una brecha importante en el motociclismo para una calificación formal.

La investigación identificó varios obstáculos que se enfrentan para obtener el CNH-A, como los altos costos, la burocracia y la dificultad de los exámenes. Estos desafíos son más pronunciados entre ciertos perfiles, como los jóvenes y los motociclistas de bajos ingresos. Por otro lado, los factores que facilitan la obtención de una licencia incluyen el apoyo familiar, la disponibilidad de escuelas de manejo y costos asequibles.

En relación con la seguridad vial, más de la mitad de los motociclistas ya se han visto involucrados en accidentes, y muchos reportan lesiones y períodos de ausencia del trabajo. Las mujeres y los motociclistas que viajan esporádicamente o por placer tienen una menor incidencia de accidentes, lo que resalta la importancia del uso frecuente y las condiciones de conducción para la seguridad.

El uso de la motocicleta para el trabajo es significativo entre los entrevistados, reflejando la importancia de este vehículo como herramienta profesional. La percepción de la formación en las autoescuelas es mayoritariamente positiva: muchos motociclistas afirman que esta formación mejoró significativamente sus habilidades de conducción.

Los comportamientos riesgosos, como desobedecer las leyes de tránsito, son comunes, aunque el uso del casco es una práctica generalizada. El consumo de alcohol y drogas durante la conducción es menos frecuente, lo que indica buenas prácticas de seguridad entre la mayoría de los motociclistas.

Las sugerencias de los motociclistas para mejorar la formación y la seguridad vial destacan la importancia de cursos de conducción defensiva, simulaciones de riesgos y campañas educativas. También se destacó la mejora de las condiciones de infraestructura, como la creación de carriles exclusivos para motocicletas y el mantenimiento de vías.

En resumen, la investigación apunta a la necesidad de un enfoque multifacético para mejorar la seguridad vial entre los motociclistas de motocicletas de hasta 300 cilindradas en Brasil. Esto incluye ampliar el acceso a la calificación formal, reducir los obstáculos para obtener una CNH-A, promover comportamientos seguros y mejorar la infraestructura vial. Estas medidas, combinadas, pueden contribuir significativamente a reducir los accidentes y promover una cultura de seguridad vial.

Género y Grupo de Edad

El estudio sobre el comportamiento y las percepciones de los motociclistas brasileños reveló diferencias significativas al analizar los datos desde la perspectiva de género y edad. Las mujeres, en general, demostraron un comportamiento más cauteloso en relación al tráfico, mientras que los hombres, especialmente los más jóvenes, tienden a correr más riesgos y mostrar comportamientos más agresivos al conducir.

Género

Hombres:

Los motociclistas masculinos demostraron una mayor tendencia a involucrarse en conductas riesgosas, como usar motocicletas para trabajar, lo que puede aumentar la exposición a accidentes. Los hombres también informaron una mayor participación en colisiones de tráfico y caídas. Además, los hombres fueron multados más por exceso de velocidad y por saltarse semáforos en rojo, lo que sugiere un comportamiento más agresivo en el tráfico. En cuanto a sugerencias para reducir los accidentes, priorizaron cursos de conducción defensiva y campañas educativas sobre seguridad vial.

Mujeres:

Las mujeres, por otro lado, tuvieron una menor incidencia de implicación en accidentes y caídas, y tendieron a reportar menos comportamientos riesgosos. Las motociclistas destacaron las sesiones de simulación de situaciones de riesgo y la formación práctica en autoescuelas como principales sugerencias para aumentar la seguridad vial. También se observó una menor proporción de multas e infracciones entre las mujeres que entre los hombres, lo que sugiere un comportamiento más cauteloso.

Grupo de Edad:

Menos de 35 años:

Los motociclistas más jóvenes (<35 años) reportaron una mayor frecuencia de caídas y colisiones de tránsito, lo que puede estar relacionado con menos experiencia y un uso más frecuente de la motocicleta. También mencionaron con mayor frecuencia problemas como baches y caminos lisos, que pueden representar un mayor riesgo para los motociclistas menos experimentados. En materia de formación, los jóvenes destacaron los cursos de conducción defensiva y las campañas educativas como principales necesidades para reducir la siniestralidad.

35 años y más:

Los motociclistas de 35 años y más reportaron una menor implicación en colisiones y caídas, lo que sugiere mayor prudencia y experiencia en el tráfico. Sin embargo, resaltaron la necesidad de programas de reciclaje para motociclistas experimentados, mostrando una preocupación por actualizar constantemente los conocimientos sobre seguridad vial. Estos motociclistas también fueron más enfáticos en la necesidad de sesiones de simulación de situaciones de riesgo y la importancia de las campañas educativas.

Las conclusiones apuntan a una clara diferencia de comportamiento entre géneros y grupos de edad, donde las mujeres y los motociclistas de mayor edad adoptan comportamientos más cautelosos y defensivos, mientras que los hombres, especialmente los más jóvenes, tienden a correr más riesgos y a involucrarse más en situaciones peligrosas en el tráfico. Esta información es crucial para el desarrollo de políticas públicas y campañas educativas dirigidas a la seguridad de los motociclistas, enfocadas a diferentes grupos según género y edad, con el fin de reducir riesgos y accidentes en el tránsito.

Región Geográfica y Naturaleza del Municipio

El estudio también reveló diferencias importantes en los comportamientos, percepciones y hábitos de los motociclistas en diferentes regiones geográficas de Brasil y también entre tipos de municipios (capitales, regiones metropolitanas e interior). Estas distinciones son cruciales para comprender las necesidades específicas de cada región y mejorar la seguridad vial de los motociclistas.

Regiones Geográficas

Norte:

Los motociclistas de la región Norte enfrentan serias dificultades relacionadas con la calidad de las carreteras, y el 90,2% menciona los agujeros en las vías como el principal problema. Los cursos de conducción defensiva son ampliamente recomendados (72,5%) como medida para mejorar la inspección y la seguridad del tráfico. Además, la simulación de situaciones de riesgo es una medida bien aceptada, sugerida por el 57,8% de los encuestados. Aunque los programas de reciclaje tienen una menor participación (23,9%), existe un reconocimiento general de la importancia de las campañas educativas y la formación práctica.

Noreste:

En el Noreste, los motociclistas se ven significativamente afectados por los agujeros en la vía (93,1%) y las irregularidades en el pavimento (80,5%). Cursos de conducción defensiva (71,5%) y sesiones de simulación de situaciones de riesgo (57,8%) son las principales medidas sugeridas. La región tiene un alto nivel de apoyo a programas de reciclaje (35,6%), en comparación con otras zonas del país. Las campañas educativas son mencionadas menos en el Noreste (54,4%) en comparación con otras regiones.

Sudeste:

La región Sudeste está fuertemente impactada por problemas con caminos lisos/resbaladizos (57,5%) y tierra en los caminos (46,0%). Los motociclistas locales destacan la necesidad de cursos de conducción defensiva (66,7%) y sesiones de simulación de riesgos (57,3%) como medidas cruciales para mejorar la seguridad vial. También se reconoce ampliamente como importantes la formación práctica en autoescuelas (55,0%) y las campañas educativas (59,8%). Esta región tiene la recomendación más alta para talleres de mantenimiento de motos (21,7%).

Sul:

Los motociclistas del Sur son los que más mencionan caídas de la motocicleta (41,6%) y colisiones con otros vehículos (34,7%) entre los motivos de los accidentes. La recomendación de cursos de conducción defensiva es alta (71,6%), y también tienen buena aceptación las sesiones de simulación de riesgos (60,0%). La región tiene una adhesión moderada a la formación práctica en autoescuelas (56,5%) y a campañas educativas (56,8%).

Centro-Oeste:

En el Centro-Oeste, los baches en la vía (85,7%) y las irregularidades en el pavimento (83,3%) afectan negativamente a los motociclistas. Esta región destaca por su alto apoyo a los programas de reciclaje (50,9%), siendo el más alto entre todas las regiones. Los cursos de conducción defensiva tienen una menor prioridad (56,1%), pero las sesiones de simulación de riesgos tienen un apoyo importante (65,8%).

Naturaleza de los Municipios

Capitales:

En las capitales, las principales dificultades para los motociclistas son los agujeros en la vía (91,3%) y las irregularidades (82,8%). Las soluciones más recomendadas incluyen cursos de conducción defensiva (68,5%) y campañas educativas (58,7%). La formación práctica en autoescuelas también es una prioridad (52,6%). Las capitales registran el mayor apoyo a los programas de reciclaje (41,8%) entre todos los tipos de municipios.

Regiones Metropolitanas (RM):

En las regiones metropolitanas, los agujeros en la vía (92,3%) y las irregularidades (83,1%) son las principales quejas de los motociclistas. Los cursos de conducción defensiva (63,4%) y las sesiones de simulación de situaciones de riesgo (62,2%) son ampliamente sugeridos como medidas de seguridad. Además, existe un fuerte apoyo a la formación práctica en autoescuelas (59,0%) y a las campañas educativas (56,9%).

Interior:

En el interior, el 90,8% de los motociclistas enfrenta problemas con baches en la vía, mientras que el 78,8% menciona irregularidades. Los cursos de conducción defensiva (71,1%) y la formación práctica en autoescuelas (59,8%) son las recomendaciones más frecuentes para mejorar la seguridad. También se valoran las campañas educativas (57,1%), mientras que las sesiones de simulación de riesgos son aceptadas por el 58,3% de los motociclistas.

Estos hallazgos resaltan la necesidad de políticas y campañas de seguridad vial que se adapten regionalmente, teniendo en cuenta las percepciones y comportamientos específicos de cada área. Se debe fomentar la adopción de estilos de conducción más defensivos y el uso regular de equipos de protección, especialmente en regiones donde estos comportamientos son aún menos comunes.

Resultados por Objetivo Específico

A continuación, se detallan los resultados punto por punto en relación con los objetivos específicos de este trabajo.

a) Estime la proporción de motociclistas sin licencia de conducir:

Según el Gráfico 11 , el 88,2% de los motociclistas entrevistados tiene CNH-A, mientras que el 11,8% no tiene la licencia. La probabilidad de no tener licencia de conducir es mayor entre las mujeres, los jóvenes de hasta 24 años, los individuos de menores ingresos y clase económica de las regiones Norte y Noreste y los motociclistas que utilizan menos sus motocicletas (Gráfico 12).

b) Estime la proporción de motociclistas que aprenden a conducir sin ir a una escuela de manejo:

Según el Gráfico 27 , el 31,6% de los motociclistas aprendió a conducir por sí solo, mientras que el 38,7% aprendió con la ayuda de amigos o familiares y el 29,8% aprendió en una autoescuela. Esto indica que una proporción significativa de motociclistas no recibe instrucción formal en escuelas de manejo.

c) Estime la proporción de motociclistas que comenzaron a conducir antes de la edad legal (18 años):

El gráfico 21 muestra que el 21,6% de los motociclistas comenzaron a conducir motocicletas antes de los 18 años. Estos datos son cruciales para comprender los desafíos de capacitación y las necesidades de regulación temprana entre los motociclistas jóvenes.

d) Comprenda los principales obstáculos que enfrentan los motociclistas para obtener un CNH-A:

Según el Gráfico 25 , los principales obstáculos para obtener una CNH-A incluyen los altos costos (72,4%), exámenes difíciles (40,2%), burocracia (32,9%), falta de tiempo (26,0%), falta de escuelas de manejo disponibles (9,8 %) y falta de información (11,9%). El análisis indica que las mujeres, los jóvenes de hasta 24 años, los motociclistas de menores ingresos y los residentes de la región Norte enfrentan mayores dificultades (Gráfico 24).

e) Evalúe los factores que ayudan a los motociclistas a obtener un CNH-A:

El Gráfico 26 revela que los factores que más ayudan a obtener la CNH-A son los costos asequibles (45,8%), la disponibilidad de autoescuelas (43,8 %), el apoyo de familiares y amigos (40,4%) y la información clara sobre el proceso (30,9%). Estos factores son esenciales para facilitar el proceso de obtención de licencias para motociclistas.

f) Analizar la frecuencia y gravedad de los accidentes que involucran a motociclistas, incluido el impacto en la salud y la vida profesional:

El gráfico 30 indica que el 53,2% de los motociclistas ya han estado involucrados en accidentes de tránsito. El gráfico 34 revela que el 51,1% de los motociclistas han resultado lesionados en accidentes, estando el 56,5 % ausente del trabajo hasta por 7 días. Esto refleja la alta incidencia y gravedad de los accidentes, lo que afecta significativamente la salud y la vida profesional de los motociclistas.

g) Compare las tasas de accidentes según género, edad, tiempo de conducción diario, forma de aprendizaje:

Las mujeres, los motociclistas que rara vez viajan y aquellos que viajan principalmente por placer tienen menos probabilidades de verse involucrados en accidentes (Gráfico 31). Los hombres tienen más probabilidades de sufrir accidentes (59,8%) que las mujeres (33,5%). La frecuencia de accidentes es mayor entre los motociclistas que circulan a diario, con un 57,8% de los encuestados reportando accidentes. Quienes aprendieron a conducir por su cuenta también tienen una mayor incidencia de accidentes (56,2%), mientras que quienes asistieron a una autoescuela reportan menos accidentes (50,3%).

h) Conozca la proporción de motociclistas que utilizan la motocicleta como vehículo de trabajo:

Según el Gráfico 17 sobre el uso de motocicletas para el trabajo, el 34,6% de los motociclistas utiliza sus motocicletas con fines laborales, mientras que el 65,4% no las utiliza para este fin. Esta práctica es más común entre los hombres (36,6%) que entre las mujeres (29,2%). La región Norte tuvo la mayor proporción de motociclistas que utilizan sus motocicletas para trabajar (49,5%), mientras que la región Sur registró el menor porcentaje (26,0%). Este dato pone de relieve la importancia de la motocicleta como herramienta de trabajo para un número importante de motociclistas.

i) Evaluar la percepción de los motociclistas sobre la efectividad de la formación recibida en las autoescuelas:

Del gráfico 28 se desprende que el 74,0% de los motociclistas cree que el aprendizaje en la autoescuela mejoró mucho su conducción, mientras que el 22,4% dijo que mejoró poco y sólo el 3,6% dijo que no hubo mejora. Esto sugiere que la formación en escuelas de conducción es considerada beneficiosa por la mayoría de los motociclistas.

j) Identifique conductas de riesgo comunes entre los motociclistas, como desobedecer las leyes de tránsito, usar casco y conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas:

El gráfico 42 revela que el 31,4% de los motociclistas nunca desobedecen las leyes de tránsito, mientras que el 51,0% rara vez las desobedece. Entre los hombres, el 52,7% admite rara vez desobedecer las leyes de tránsito, mientras que el 41,2% de las mujeres afirmó que nunca desobedece las leyes de tránsito. Respecto al uso de casco, Gráfica 43 muestra que el 88,9% de los motociclistas siempre usan casco. El gráfico 44 indica que el 74,0% nunca conduce bajo los efectos del alcohol y el 95,4% nunca conduce bajo los efectos de las drogas. Estos datos identifican las conductas de riesgo más comunes y el cumplimiento del uso de equipos de protección.

k) Recoge sugerencias de los propios motociclistas sobre cómo mejorar la formación y la seguridad vial:

En la Tabla 84, los motociclistas sugirieron varias medidas para mejorar la formación y la seguridad, entre ellas cursos de conducción defensiva (68,8%), sesiones de simulación de situaciones de riesgo (58,3%), campañas educativas sobre seguridad vial (58,1%) y formación práctica en autoescuelas. (57,9%). Otras sugerencias incluyeron programas de reciclaje, mejoras a la infraestructura vial y una aplicación más eficiente de la ley. Estas sugerencias reflejan una preferencia por medidas educativas y de formación sobre acciones punitivas o de control.



Investigación Cualitativa Sobre Hábitos y Comportamientos de los Motociclistas en Brasil

Grupos de Discusión

1.1 Introducción

Brasil ha sido testigo de un crecimiento notable en el parque de motocicletas, de alrededor de 4 millones en 2000 a más de 30 millones en 2021. Este aumento significativo ha sido impulsado tanto por la conveniencia de las motocicletas como medio de transporte como por su uso como herramienta de trabajo. Sin embargo, este crecimiento también ha traído consigo un preocupante aumento del número de accidentes mortales que involucran a motociclistas. Si bien la tasa de mortalidad por cada 10.000 motocicletas ha caído de 6,18 en 2000 a 4,13 en 2021, los motociclistas brasileños todavía enfrentan un riesgo de mortalidad significativamente mayor en comparación con sus homólogos de países como España.

La relevancia de los estudios e investigaciones sobre seguridad y educación vial en Brasil es evidente dadas las altas tasas de accidentes, muertes y lesiones en la vía pública del país. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), Brasil ocupa el quinto lugar entre los países con más muertes por accidentes de tránsito, con aproximadamente 40 mil muertes por año. Además del costo humano, los accidentes de tránsito generan un impacto económico negativo estimado en el 3% del PIB nacional, según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Fundación MAPFRE encargó al Instituto Brasileño de Seguridad del Tráfico (IST) un estudio con motociclistas de motocicletas de hasta 300 cilindradas en Brasil. Comprender el papel de las motocicletas en el cotidiano de los brasileños, especialmente de aquellos que dependen de este vehículo para trabajar, es fundamental para abordar las particularidades económicas y sociales involucradas en el uso de motocicletas, además de aspectos puramente relacionados con la seguridad vial.

Entre los objetivos de este estudio está una mejor comprensión del perfil, hábitos, dificultades y percepciones, además de los factores que contribuyen para la alta tasa de accidentabilidad entre los motociclistas brasileños. El objetivo de este trabajo es también proporcionar subsidios para el desarrollo de políticas públicas y campañas educativas más efectivas.

Para cumplir estos objetivos se llevaron a cabo 4 fases con enfoques distintos y complementarios:

- 1 Investigación cuantitativa con recolección de datos a través de un panel en línea;
- 2 Investigación cualitativa con recolección de datos a través de grupos de discusión en línea;
- 3 Investigación cualitativa con recolección de datos mediante entrevistas en profundidad;
- 4 Análisis de datos secundarios mediante la recopilación de información de fuentes oficiales;

Este informe está estructurado para presentar, en detalle, los resultados de la segunda fase, al utilizar un enfoque cualitativo a través de grupos de discusión en línea.



1.2 Metodología

1.2.1 Objetivo General

El objetivo general de la etapa cualitativa a través de grupos de discusión fue profundizar en las cuestiones que afectan el día a día de los motociclistas brasileños que utilizan motocicletas de hasta 300 cilindradas para comprender comportamientos, hábitos y actitudes que forman parte de la rutina de los motociclistas brasileños con hasta 300 cilindros y componen una imagen mental y una identidad típicas.

1.2.2 Objetivos Específicos

1. Explorar la motivación para utilizar motocicletas como medio de transporte principal:

Comprender los motivos por los que los motociclistas optan por utilizar motos de hasta 300 cc en su rutina diaria, ya sea por trabajo, ocio o viajes personales.

2. Investigar la percepción de riesgo y la experiencia de accidentes:

Analizar cómo los motociclistas perciben los riesgos asociados a conducir motocicletas de hasta 300 cilindradas y cómo sus experiencias con los accidentes influyen en sus actitudes y comportamientos en el tráfico.

3. Identificar Barreras y Desafíos para la Regularización y Seguridad del Tráfico:

Examinar las barreras económicas, burocráticas y culturales que dificultan la obtención de una licencia y el cumplimiento de las normas de tránsito, especialmente entre motociclistas de regiones específicas, como el Norte y Nordeste de Brasil.

4. Comprender las estrategias de pilotaje defensivo y la adopción de prácticas seguras:

Investigar las estrategias adoptadas por los motociclistas para minimizar los riesgos en el tránsito, incluido el uso de equipos de seguridad y la práctica de la conducción defensiva.

5. Analizar la dinámica de género y los prejuicios que enfrentan las motociclistas:

Explorar las experiencias de las motociclistas en el tráfico, incluidos los desafíos y prejuicios específicos de género y la forma en que enfrentan estas situaciones para afirmar su presencia y autonomía.

6. Evaluar la influencia de las condiciones de infraestructura y vigilancia en las regiones rurales y urbanas:

Estudiar cómo las condiciones de la vía y la presencia (o ausencia) de inspección afectan el comportamiento y la seguridad vial de los motociclistas, tanto en el ámbito urbano como rural.

7. Examinando la cultura y el comportamiento colectivo entre motociclistas:

Investigar la cultura del apoyo mutuo, la formación de grupos y la socialización entre los motociclistas, así como la forma en que estos elementos influyen en el comportamiento y actitudes de los motociclistas en el tránsito.

8. Comprender la relación entre las motocicletas y la identidad de los motociclistas:

Comprender cómo la propiedad y el uso de motocicletas contribuyen a la formación de las identidades de los motociclistas, influyendo en su autoimagen, estilo de vida e interacción social.

1.2.3 Público Objetivo y Alcance

Se realizaron 5 grupos de discusión segmentados a partir de especificidades detectadas en la etapa 1 de la investigación cuantitativa.

- G1** Mujeres motociclistas de diferentes regiones de Brasil.
- G2** Motociclistas varones que utilizan motocicletas para trabajar.
- G3** Motociclistas varones que ya han sufrido accidentes.
- G4** Motociclistas del interior de Brasil.
- G5** Motociclistas del Norte y Nordeste que no cuentan con licencia.



1.3 Motocicleta: Contexto General, Percepciones y Significados

Los motociclistas conforman una tribu con sus propios códigos y comportamientos, compartiendo el asfalto con otros conductores y otras tribus. Independientemente del género, la edad y la ubicación geográfica, todos notan particularidades que los diferencian de otros segmentos de vehículos, desde la compra hasta la forma de conducir e interactuar con su vehículo.

En general, el deseo y la compra de una motocicleta involucran elementos racionales de costo x beneficio, pero también elementos subjetivos como la sensación de libertad y autonomía. El bajo costo de adquisición, mantenimiento y eficiencia del combustible hacen de la motocicleta un vehículo accesible para buena parte de la población que, de otra manera, se quedaría atrapada en el transporte público con todas las penurias que eso significa en la mayoría de las ciudades brasileñas, especialmente en el interior del país.

Una alternativa de bajo costo para ir y venir que implica libertad de movimiento, autonomía, practicidad, protagonismo. Además, las motocicletas son versátiles y pueden utilizarse como vehículo de transporte personal y como herramienta de trabajo y beneficio económico. Comprar una motocicleta es una inversión altamente rentable y la mayoría de quienes la utilizan como vehículo de transporte, incluidas las mujeres, han realizado en algún momento entregas como forma de incrementar sus ingresos.

Este instrumento híbrido de uso, locomoción/trabajo, combinado con los bajos costes de adquisición y mantenimiento, hacen de la motocicleta un vehículo único, adaptable a las necesidades económicas de una clase social cuya inestabilidad financiera parece ser más la norma que la excepción.

Estar “enamorado” de una motocicleta no es el principal motivo de compra, lo que parecería ser un sentimiento entre los propietarios de motocicletas de mayor cilindrada y gama alta que se utilizan como entretenimiento o pasatiempos. Aunque algunos se consideran apasionados de sus motos, la compra está ligada a la practicidad y no al fetiche de un vehículo en sí.

"La compra se basó en costo y beneficio. Porque comprar un coche es muy caro y una moto mucho más barata. Y siempre puedes hacer entregas el fin de semana, por lo que acaba dando muchos frutos. Puedes ver aquí mismo, ¿quién nunca ha hecho una entrega el fin de semana para ganar unos dólares?"

(Hombres NO/NE - sin licencia)

"La moto nos da mucha libertad, coge la moto y vete, no tienes que quedarte atrapado en el tráfico o en el autobús, entonces es esa sensación de que puedes ir a donde quieras, cuando quieras".

(Mujer)

"Es el mejor vehículo que podemos tener, es una cuestión de costo-beneficio. Por supuesto que nos gusta ella, nuestra flaca. Pero no es así, pasión. Creo que la pasión es algo de quien tiene una Harley, ¿no? Esas motos que son una máquina, con las que forman un pelotón y con las que salen de viaje. La nuestra es más humilde".

(Accidente)

1.3.1 Riesgos

Costo-beneficio, practicidad, versatilidad y libertad vienen con la percepción de riesgo. En todos los segmentos investigados, no hay forma de separar la motocicleta del peligro. De todos es sabido que los accidentes de motos son un motivo exponencial del aumento del parque móvil. Son conscientes de que el cuerpo está expuesto y no sirve de escudo en caso de accidentes, al contrario. La mayoría de la gente conoce a personas que han sufrido graves accidentes de moto, especialmente en las grandes capitales, donde el tráfico estresante es nuestro pan de cada día. Sin embargo, el riesgo de accidentes no es el único peligro al que están expuestos: agresiones, violencia, robos o secuestros también se incluyen en la lista. Y también, la exposición al clima, al sol, a los elementos. Esta percepción de riesgo de que el cuerpo quede desprotegido y, por tanto, vulnerable, es lo que cose la línea de solidaridad y espíritu de cuerpo entre los motociclistas. Es decir, lo que les convierte en una auténtica tribu con códigos propios.

"Hay mucha solidaridad entre nosotros, si pasa algo, si paras la bicicleta por cualquier cosita, o si patinas o te caes, en dos segundos te juntan mucha gente para ayudarte. Esto no le sucede, por ejemplo, a un conductor de coche. Nos ayudamos unos a otros, eso de ser un verdadero hermano".

(Entrega en motocicleta)

"Creo que hay mucho código entre los moteros, es un verdadero espíritu de cuerpo, como si fuéramos de la misma tribu. Y lo es, porque todos allí están en riesgo y siempre necesitarán una mano en algún momento".

(Accidente)

"Estamos muy expuestos, nuestros cuerpos están ahí, es un pararrayos, un error y puede ser fatal. Y no es sólo ese peligro. Somos mucho más propensos a los delincuentes y al robo. A mí también me han robado varias veces. Por eso dejé de ser mototaxi y hoy solo entrego productos los fines de semana".

(Sin billetera)

"Las personas que son mujeres estamos doblemente expuestas a robos y cualquier tipo de violencia. Como no tienes un escudo, eres vulnerable".

(Mujer)

En el caso de los riesgos de accidente, identifican algunos de los principales culpables. El primero en la lista es la lluvia. Las carreteras mojadas se consideran el mayor peligro debido a los derrapes, las frenadas y la falta de visibilidad, especialmente cuando se lleva casco. Incluso teniendo mucho cuidado, saben que el número de accidentes va en aumento y, cuando pueden, evitan salir a la calle bajo la lluvia. El tiempo, sin embargo, no forma parte del grupo de fenómenos que pueden regular.

Los siguientes son los conductores de automóviles y el tráfico en sí. Los conductores distraídos, que miran el móvil y cambian de carril sin mirar, o frenan inesperadamente, no controlan bien los retrovisores e ignoran que las motos son tan protagonistas sobre el asfalto como ellos mismos.

En la misma cesta está el estrés de las grandes ciudades, las horas punta, las prisas y el caótico reparto del asfalto con coches, autobuses, camiones e incluso bicicletas. El mal estado de aceras, desagües y baches, y la falta de señalización no son temas menores cuando se trata de accidentes, especialmente cuando llueve.

En el ecosistema asfáltico saben que son el eslabón débil de la cadena para pagar los fallos de la administración pública, ya sea en materia de seguridad o en materia de obras y normativas viales.

A pesar de la indignación por las multas y los controles de tráfico, son conscientes de que producen un resultado inmediato en la regulación del tráfico, aumentando la prudencia de los conductores.

"También hay una falta de supervisión. A nadie le gustan los radares, pero aquí en São Paulo los accidentes han disminuido mucho. Y la franja azul exclusiva nos vino muy bien, da más seguridad".

(Accidente)

"El gobierno no ayuda, la calidad del asfalto es terrible y las tapas de las alcantarillas, uno viene y topa allí y cae, se golpea, y lo siguiente que sabe es que se cayó de la motocicleta".

(Repartidores de motocicletas)

"La lluvia, la lluvia es el principal riesgo del motociclista. No puedes ver bien con el casco, patinas, el camino está resbaladizo, no puedes frenar correctamente".

(Mujer)

Y por último, el último bloque de riesgos hace referencia al comportamiento del propio motociclista. Pocos son los que “confiesan” una conducción temeraria. Sin embargo, son unánimes al observar comportamientos imprudentes que ponen en riesgo su propia vida y la de los demás. El tipo de imprudencia generalmente citado es la alta velocidad y las maniobras bruscas al cruzar de un carril a otro.

Además, creen que los motociclistas tardan más en adaptarse al tráfico y adquirir “pericia” en la conducción de la motocicleta. Las motoescuelas son basura y no es posible hacer clases prácticas en medio del tráfico como ocurre con los coches. Así, el tiempo dedicado a aprender y dominar las técnicas de conducción aumenta, aumentando el riesgo de sufrir un accidente.

Por otro lado, son conscientes de que cuanto mayor es la confianza en uno mismo, mayor es la audacia a la hora de conducir la moto. Las maniobras atrevidas, el sentimiento constante de desafío y de autoafirmación parecen ser parte constitutiva de la experiencia de conducción que impulsa la imprudencia. En el caso de los repartidores, la prisa y el lema, el tiempo es oro, también actúan como detonante de la alta velocidad y la audacia.

“Tenemos que pensar que conducir una moto siempre es un riesgo, que estás totalmente expuesto y por eso hay que conducir con responsabilidad. Vemos muchos conductores que son demasiado imprudentes, que aceleran y zigzaguean en el tráfico. Hay que ser más consciente”.

(Accidente)

“No es como un automóvil donde recibes una lección con un instructor en medio del tráfico. Por lo general la gente aprende de un amigo ahí en medio del campo, en medio de la nada y luego empieza en medio del tráfico solo, porque ¿quién va en moto a jugarse la vida? Y entonces todavía no sabes cómo hacerlo, no tienes la malicia de la moto, no puedes entender que aquella señora va a abrir la puerta del coche, no sabe girar y cae con la moto en la pierna”.

(Interior)

El uso de equipos de seguridad, cascos, guantes y posiblemente botas, parece estar bien integrado en la vida cotidiana de los motociclistas, con excepción de las ciudades del interior. En las capitales y regiones metropolitanas no hay duda ni malestar respecto de su adopción y la pregunta suena extraña y anacrónica como si su uso fuera inherente al acto de conducir. Las chaquetas y pantalones específicos se consideran una buena alternativa para la protección del cuerpo. Sin embargo, el precio es elevado y, por tanto, los repartidores son quienes más los utilizan, ya que pasan todo el día en el tráfico.

El calor y la exposición al sol, sin embargo, no hacen que los equipos de seguridad sean atractivos y el grupo formado por motociclistas del norte y noreste del país son los más propensos a no utilizarlos. Los motociclistas en las grandes ciudades son constantemente monitoreados por agentes de tránsito y sujetos a multas e incautaciones de vehículos. La aplicación de la ley, las multas y los castigos son fuertes factores de persuasión del uso.

“Lo ideal sería utilizar todo el equipo de seguridad, pantalón, campera, guantes, casco y botas. Pero las chaquetas son muy caras. Y el calor que sentimos es enorme, se derrite. Pero siempre lleva casco, no hay posibilidad de estar sin casco. Más aún aquí en São Paulo, donde hay multas por todas partes y a los guardias les encanta ir en moto”.

(Accidente)

Como se puede observar, la conciencia del peligro y riesgo para la vida es intrínseca a la experiencia de conducir motocicletas, tanto en las capitales como en el campo, tanto para hombres como para mujeres. Es imposible olvidar que ir en moto implica riesgo. Sin embargo, la adrenalina del desafío, el tráfico caótico y otros factores sobre los que no tienen control como el asfalto, la señalización y el mal tiempo, son parte de los daños colaterales que trae consigo la libertad de ir y venir en un vehículo económicamente accesible. Y cada grupo entrevistado tendrá diferentes riesgos agregados que se comentarán a continuación, así como características propias que definen una actitud particular hacia la motocicleta.



1.3.2 Las Mujeres

Para las mujeres adquirir una moto está ligado a la libertad y autonomía de poder alcanzar los lugares que quieran sin depender de nadie y, sobre todo, del transporte público. El acoso, además de las deficiencias típicas del transporte público, como aglomeraciones en horas punta, retrasos en las paradas de autobús y malas rutas que obligan a recorrer largas distancias a pie, es la experiencia más citada como motivo para adquirir una motocicleta.

"Me compré mi moto porque ya no podía viajar en colectivo, te siguen tocando, es un asco, no puedes hacer nada. No pude soportarlo más."

(Mujer)

"Por supuesto, las motos también son peligrosas, pero es más peligroso viajar en autobús, los tipos se aferran a ti, corres el riesgo de que te roben y te corten el bolso. En moto también corres riesgo, pero al final creo que en autobús estás peor, sin duda"

(Mujer)

"Preferiría un coche, pero claro, es mucho más caro. Entonces la moto resolvió mi problema, adiós autobús lleno de hombres apretándote, bienvenida moto. Voy a cualquier parte, no necesito caminar por la calle, llego a donde quiero ir"

(Mujer)

Aún con todos los riesgos que ellas conocen, la motocicleta, para las mujeres, significa seguridad e independencia. En moto se sienten menos expuestas a la violencia, ya sea en la calle o en el transporte público. Y, en el panorama general del asfalto, saben que ocupan un lugar único, pues siguen siendo minoría y, por tanto, llaman la atención y atraen miradas de sorpresa de otros motociclistas, automovilistas o peatones, etc. Sienten que han roto barreras y se han apropiado de un territorio que hasta hace poco estaba dominado casi exclusivamente por hombres. Se ven a sí mismas como pioneras.

En comparación con sus pares masculinos, se creen mucho más prudentes y cuidadosas. Controlan mejor la velocidad, son más atentas y consideradas. No cosen entre carriles y mantienen una distancia de seguridad entre coches. Parecería que mantienen su propio estilo de conducción, que valoran, en detrimento del estilo más arriesgado de los hombres. Este cuidado también se debe a los riesgos de violencia urbana, ya que saben que son un blanco más fácil que otros. Los datos de la investigación cuantitativa sobre los accidentes demuestran su actitud más cautelosa. En general, aprendieron de algún familiar o amigo, comenzando poco a poco a incursionar en el tráfico. La licencia de conducir es el segundo paso en esta adquisición.

“Creo que conducimos de manera diferente a los hombres, somos más cuidadosas, no vamos demasiado rápido, tal vez valoramos más la vida. Vemos a mucha gente haciendo alguna locura y cuando lo vemos, es un hombre. Típico. Nosotras no, somos más prudentes. Eso no significa que no hacemos locuras y se estropee de vez en cuando en los 100 km. Pero es diferente”

(Mujer)

Aunque todos los entrevistados en el grupo de discusión utilizaban motocicletas para transporte personal, muchas habían realizado entregas como forma de aumentar la rentabilidad o incluso durante periodos de desempleo. Sin embargo, trabajar con delivery no forma parte del menú profesional, sino una fuente de ingresos ocasional.

“La gente se sorprende cuando ve que se trata de una repartidora en una motocicleta. No es que no las haya, las hay, pero son pocas. Y siempre es algo así, necesitabas algo de dinero o te quedaste ahí, desempleada, tenemos una herramienta de trabajo, tenemos una inversión ahí que no te dejará en las calles de la amargura. Pero es ocasional”

(Mujer)

Respecto al uso continuado y futuro de la moto, la mayoría de la gente quiere comprar un coche y utilizarlo para ocio. Para las mujeres, los accidentes de motocicleta son una experiencia más traumática que para los hombres y actúan como un desincentivo para su uso.

“Tuve un accidente hace poco y ahora tengo mi moto ahí parada, incluso pensé en venderla”.

(Mujer)



1.3.3 Los Accidentes

El grupo de motociclistas que ya habían sufrido algún tipo de accidente que les ocasionó baja se realizó con un público masculino de diferentes regiones y tamaños de ciudades del país. El objetivo fue comprender de manera focalizada el impacto de los accidentes en sus vidas, y sus formas de conducirse, elevando percepciones e indicaciones para la prevención.

Para todos los entrevistados, ser víctima de un accidente forma parte de la contingencia de ser motociclista. Y cuanto más tiempo pases en el tráfico, mayores serán las posibilidades. Los repartidores en motocicleta son, por tanto, el grupo de mayor riesgo. Los accidentes reportados estaban relacionados con fracturas de piernas o brazos. Aunque ninguno de ellos había tenido un incidente muy grave, muchos conocen a conductores que fueron amputados o que fallecieron.

“Perdí a mi primo en un accidente de moto, él estaba con unos amigos conduciendo y haciendo imprudencias, “dando cavalo de pau”, en un camino de noche, todo estaba oscuro, se cruzó con una camioneta que lo golpeó fuerte. Un horror. Pero estaba haciendo algo que no debería haber hecho”.

(Accidentado)

“Tengo un colega al que le tuvieron que amputar la pierna, no había manera de salvarla. Esa tragedia de la lluvia, el tráfico, la falta de visibilidad, el coche que te corta por delante... la moto te cayó encima de la pierna, fue un susto”.

(Accidentados)

“Estuve días en el hospital, fue algo traumático, un auto se pasó el semáforo y me atropelló, perdí el conocimiento, no recuerdo nada de lo que pasó. Tuve una fractura abierta. Luego me costó un poco volver a subirme a la moto, ahora todo vuelve a estar bien. Pero creo que después de un accidente hay que tener mucho cuidado”.

(Accidentados)

En general, afirman que sufrir un accidente forma parte del acuerdo implícito de conducir una motocicleta, y esta creencia también parece funcionar como un mecanismo de defensa. Minimizar el riesgo al incluirlo en el contrato le ayuda a seguir conduciendo. Sería como el viejo refrán “bajo la lluvia sales a mojarte”... Pese a ello, se dan cuenta de que tras el accidente algo cambia en su forma de conducir. Se volvieron más atentos, más cautelosos y, sobre todo, bajaron la velocidad. Los accidentes entonces dejan de ser una teoría y se convierten en una realidad que impone una actitud diferente ante el tráfico.

“Cuando tenemos un accidente, es esa verificación de la realidad, ¿verdad? Porque es como si estuviéramos esperando el momento de tener un accidente porque eso es lo común. Y eso cambia la forma en que miramos la moto, cambia la forma en que conducimos. Sí, tenga más cuidado. Entiende que no es una broma. Realmente podríamos perder la vida”.

(Accidentado)

“Después de mi accidente incluso pensé en dejar la moto, pero no hubo manera. No puedo prescindir de ella, si tuviera dinero estaría en un coche que es más seguro. Pero ese no es mi caso. Un día tendré ambos”.

(Accidentado)

“Siempre pensamos, es parte de caerse, tener un accidente, derrapar, es casi como salir bajo la lluvia y no querer mojarse, pero cuando sucede, es un choque de realidad. Porque tu vida podría estar en juego”.

(Accidentado)

Para este colectivo, las principales causas de accidentes son la combinación de lluvia, falta de atención y velocidad. La falta de atención se refiere al uso del teléfono celular, tanto por parte de automovilistas como de motociclistas. Apartar la vista de la carretera y de los espejos durante unos segundos puede ser fatal para un motociclista cuyo cuerpo está completamente expuesto.

“Hoy creo que el principal problema y causa de accidentes son los celulares. Porque es en ese segundo que el chico mira la pantalla que algo sucede. Y el motociclista también tiene su celular con el GPS encendido”.

(Accidentado)

Otro factor de riesgo son los motociclistas sin experiencia. Conducir una motocicleta requiere un proceso de automatización de reflejos que lleva tiempo adquirir. Según ellos, los menos experimentados no tienen “malicia”, término que parece jerga. En otras palabras, todavía no pueden predecir los movimientos que harán los coches y otras motos. El “radar” interno, sin embargo, no está bien “sintonizado”. A medida que adquieren más experiencia, y muchas veces haber tenido un accidente forma parte de este proceso de aprendizaje, empiezan a adquirir la “inteligencia” del tráfico y a comprender hasta qué punto pueden estirar la velocidad, hacer una maniobra aquí o allá y cómo posicionarse. ellos mismos en medio del caos.

“Un conductor nuevo siempre es un riesgo, porque todavía no te das cuenta, te asustas, no puedes predecir lo que van a hacer los demás. Porque en el tráfico en moto tenemos que conducir por nosotros mismos y por los demás. Luego podemos ver que ese conductor en el auto tiene su celular, que no está en el carril derecho, podemos tener una vista más 360 porque no está tan nervioso ni ansioso. Hay muchas cosas en las que pensar y actuar correctamente a la hora de evitar un accidente.”

(Accidentado)

Muy poca o demasiada “malicia” parece ser la paradoja del motociclista, que también es consciente de que el exceso de confianza puede producir comportamientos imprudentes que pongan en riesgo su vida. Cuanto más seguros se sienten de sí mismos, más automatizado es su comportamiento, mayor es el sentimiento de omnipotencia y se les escapan los pequeños detalles que marcan la diferencia.

“Un problema también son aquellos que piensan que pueden hacer cualquier cosa. El chico que está encima de la moto, sintiéndose el rey, acaba abusando del ángel de la guarda. Creo que deja de pensar, simplemente siente esa descarga de adrenalina y luego se descuida, se queda atrapado en la velocidad y eso es todo”

(Accidentado)

El uso de equipos de seguridad se considera fundamental en la vida cotidiana, especialmente para quienes utilizan la motocicleta durante varias horas al día. Si bien el casco y posiblemente guantes y botas están totalmente incorporados y te salvan de accidentes más graves, el uso de chaquetas también te protege de rasguños y lesiones que son más comunes en caso de resbalón y caída. Sin embargo, el precio, y quizás las molestias en caso de calor y exposición al sol, parecen ser una causa de incumplimiento.

Es posible que también estén asociados otros motivos y que el uso de un equipamiento completo genere un sentimiento de identidad, una especie de uniforme que aún no ha adquirido contornos positivos o aspiracionales.

En materia de prevención de accidentes, muchos creen que una mayor supervisión por parte de las autoridades públicas tiende a reducir los impulsos audaces de los pilotos. En el caso del interior, donde la supervisión es deficiente, e incluso en el Norte y Nordeste, ni siquiera el uso del casco parece estar plenamente integrado. Al final de este informe se presentará una lista completa de medidas para un plan de acción.

"Donde vivo no hay mucha supervisión. Y esto es fundamental porque si el tipo no lo siente en el bolsillo, no siente que le pueden sancionar y que es mucho peor si le quitan la moto, no aprenderá. La diferencia la vemos cuando vamos al campo, que tiene de todo, he visto motos con 4 personas sin casco, a nadie le importa"

(Accidentado)

"Lo que teníamos que hacer era mejorar la autoescuela, porque la gente sale completamente desprevenida, ahí es cuando se va, ¿no? Porque por lo general ni siquiera van, van sólo a aprobar el examen"

(Accidentado)



1.3.4 El Interior

El grupo de conductores del interior se reclutó en ciudades de menos de 100.000 habitantes. Su ecosistema es bastante diferente al de las capitales y regiones metropolitanas y, aunque esto no cambia la necesidad de prudencia o las prerrogativas de ser un buen conductor, el interior plantea sus propios desafíos únicos.

El primero de ellos es la existencia de animales en la calle, especialmente perros. En las grandes ciudades el número de perros callejeros es prácticamente inexistente, pero en el campo la calle es de ellos. Y el riesgo de frenadas bruscas, atropellos, caídas entre otros es mucho mayor que en las grandes ciudades, requiriendo una visión mucho más precisa al no estar los animales a la altura de los ojos.

Otro riesgo son las cuerdas de las cometas, que pueden provocar lesiones graves en el cuello y provocar la muerte. Muchos motociclistas han instalado una especie de antena en la parte delantera para cortar cables que podrían lesionarlos.

“Uno de los mayores problemas que tenemos aquí son los perros. Hay muchos perros sueltos por la calle, nosotros vamos tranquilamente en la bicicleta y se nos cruza un perro, hay que frenar y te puedes caer fuerte, patinánd.”

(Interior)

““También hay que tener cuidado con los perros porque corren detrás de ti, vienen a morderte la pierna, te hacen perder el equilibrio y te caes. Es una plaga, aquí siempre hay perros persiguiendo a los motociclistas. Es el mayor peligro”

(Interior)

“Otro peligro que tenemos aquí son las cuerdas de las cometas. Hay personas que vuelan la cometa y usan ese hilo cortante para cortar el hilo de la otra cometa y si no lo ves, él te puede decapitar. Tanto es así que hay motos que están equipadas con una antena cortante de cometas. Es como una antena que impide que el hilo llegue al cuello”

(Interior)

Las ciudades del interior también necesitan mayor control y planificación del tráfico. La informalidad del espacio público, la falta de atascos y la percepción de tranquilidad hacen que las reglas sean mucho más laxas. Afirman que en sus ciudades el espíritu del “laissez faire” termina siendo la norma y ante varias transgresiones a la vista siempre hay alguien que hace la vista gorda.

“He visto de todo aquí en mi ciudad, he visto gente transportando un frigorífico en su moto”

(Interior)

“Conducir moto en chanclas es lo más habitual, sin casco así que ni te lo cuento. Y vemos motos con 4 personas”.

(Interior)

“No hay supervisión, todo es muy informal y creo que la policía piensa que hay más que hacer que multar a alguien que no lleva casco. Debido a que la ciudad es tranquila, no tiene el tráfico loco como el de São Paulo, la gente está más relajada. Tienes más confianza en que no pasará nada”.

(Interior)

El bajo nivel de supervisión y el espíritu indulgente, combinados con una cierta lentitud típica del interior, fomentan también comportamientos más atrevidos por parte de los conductores de motocicletas. En los grupos, muchos mencionaron a adolescentes que hacen cabriolas y “dan cavalos de pau” en pistas de tierra, carreras y mítines, entre otras hazañas. También es posible que en el interior haya un mayor número de motociclistas sin licencia ya que todos aprenden a conducir con amigos o familiares en calles tranquilas. De hecho, muchos conductores de capitales y regiones metropolitanas mencionan haber ido al campo para aprender a andar en motocicleta, ya que el tráfico tranquilo y las calles vacías propician el aprendizaje.

“Aquí hay muchos locos que buscan adrenalina en la motocicleta, así que hacen todo lo posible y lo intentan. Parece que quieren cambiar un poco sus vida, hacer algo más rebelde”.

(Interior)

Otro fenómeno que parece ser más recurrente en el interior es la existencia de mototaxis. De hecho, muchos de los entrevistados actuaron como tal. La precariedad del transporte público -cuando existe- y la falta de dinamismo económico que incrementa los ingresos del municipio hacen de la motocicleta el vehículo ideal para ir y venir de cualquier lugar. Es, por tanto, un vehículo imprescindible en la vida del campo. La pavimentación de calles, señalización y carriles de circulación son parte de la misma situación precaria y contribuyen a que los riesgos sean aún mayores, especialmente cuando se lleva a otra persona en la espalda a modo de mototaxi. Y este peligro hizo que muchos abandonaran la profesión.

“Fui mototaxi durante años, pero es mucho más peligroso, porque eres responsable de la vida de alguien. Y de repente pasa algo, las calles aquí están muy malas, hay muchos huecos, nadie hace nada. Y también llevas a todos los pasajeros de los que te voy a hablar. Entonces lo dejé y hoy solo entrego producto”.

(Interior)

Si bien todos mencionan comprar una motocicleta como una actitud racional costo-beneficio, además de la posibilidad de utilizarla como instrumento de ingresos siendo mototaxi o realizando entregas, se observa que el aspecto “aventura” de las motocicletas está mucho más presente en el interior que en las capitales. Hay un aura de conquista, audacia y protagonismo que lo convierten en algo más que un simple vehículo de dos ruedas.

“Vemos a gente más joven yendo a por todas en moto, sintiendo que son los jefes, y ahí es donde reside el peligro. Te vas pensando que puedes...”

(Interior)



1.3.5 Los Que No Tienen CNH-A

El grupo de conductores sin licencia se realizó con participantes del Norte y Nordeste, región con mayor prevalencia en el escenario nacional. El objetivo fue comprender las razones y motivos para no obtener el registro.

La primera razón citada es económica. Como hemos comentado anteriormente, la motocicleta es un vehículo asequible, tanto por el coste de adquisición como por la facilidad para aprender a conducir y salir rápidamente a la calle. El costo de la licencia, por tanto, es alto para el poder adquisitivo de esta región y para esta clase socioeconómica. A pesar de los esfuerzos del gobierno para promover la Licencia Nacional de Conducir Social – CNH-Social, la mayoría de los participantes nunca habían oído hablar de ella. Además, la imagen que ofrece el gobierno de complicado, burocrático o engañoso parece actuar como factor de abstención. Incluso cuando tienen la información, se convencen de que “no es así”. Y, sin embargo, saben que no son lo suficientemente pobres como para solicitar el CNH-Social. Forman parte de ese segmento de la población que ni es demasiado pobre para recibir ayudas gubernamentales, ni tiene suficiente dinero para tener una vida que le permita gastar enormes cantidades en trámites administrativos, pago de impuestos, etc. El coste de alrededor de R\$ 1.500,00, según ellos, es una cantidad exorbitante.

“¿CNH Social? ¡Nunca había oído hablar de eso! Pero las cosas del gobierno son muy complicadas, no es que uno vaya y lo consiga de inmediato”.

(Sin licencia)

“En general estas cosas del gobierno sirven para los que no tienen nada, para los que tienen un subsidio familiar, necesitan estar registrados en el Ministerio. No es algo que cualquier pobre pueda tener. Es para algunos que están cayendo por el precipicio”.

(Sin licencia)

Sin embargo, parece que la falta de supervisión o la laxitud de las normas generales de conducción, que parecen ser más indulgentes, también influyen en la procrastinación. Por lo tanto, no cuentan con licencia de conducir porque el riesgo es bajo. La falta de respeto a las leyes de tránsito parece ser una actitud común no sólo entre los motociclistas sino también entre los automovilistas. Siempre hay un “camino”. Y, con el tiempo, desarrollaron su propia forma de eludir los controles y salirse de las carreteras principales. Tienen su propia red de alertas contra paradas de tráfico, lo que les permite evitar fácilmente la inspección. Son conscientes de que corren el riesgo de perder la motocicleta. Pero el riesgo parece ser bajo.

“Aquí también tenemos que estar de acuerdo en que las cosas son un poco caóticas, nadie respeta realmente las normas de tráfico. He visto de todo, en chanclas y casco, solo en shorts...”

(Sin licencia)

“Hace mucho calor, el sol pega demasiado, te mata, por eso llevar equipo de seguridad siempre supone un esfuerzo. Casco sí, pero otras cosas no”

(Sin licencia)

“En caso de un alto de tránsito, todos avisan a todos y salimos a las calles laterales y terminamos evitando las grandes avenidas...”

(Sin licencia)

“Aquí la ley de tránsito no sirve para nada, nadie la cumple, ni los autos la cumplen, cada uno lo hace a su manera. Y al final siempre hay una manera”.

(Sin licencia)

También existe la creencia de que el permiso de conducir, este costoso trámite, no influye en el aprendizaje ni en el estilo de conducción. Todos aprendieron de familiares o amigos y empezaron a incursionar en el tráfico de forma natural. Pero, si por un lado no sienten la necesidad de tener un permiso de conducir, por otro lado también hay un malestar porque sienten que están al margen de la ley con todas sus consecuencias, especialmente en caso de accidente. Este malestar quedó indeleblemente en el aire e hizo que la discusión del grupo fuera más intensa, con frases más mesuradas y menos espontáneas.



1.3.6 Os Moto-Repartidores

Los “moto-repartidores” o los conocidos “moto mensajeros” son una tribu aparte del resto de motociclistas. Tienen sus propios códigos y una forma distinta de percibir y experimentar el ecosistema asfáltico que los diferencia de los demás.

La primera complejidad es el nombre: “motoboy”, “biker” parecen haber adquirido con el tiempo una connotación negativa o insuficiente para abarcar el significado de la profesión. “Motoboy” todavía conlleva un anacronismo ya que en este grupo hay personas mayores de 40 años, y que llevan más de 20 haciendo entregas. En otras palabras, son un grupo de profesionales liberales en sentido estricto. Y parte de su lucha diaria es el reconocimiento de su papel e importancia en el cambio de la economía del país.

Por tanto, ser mensajero en moto es un nombre que puede ser peyorativo o anecdótico, un meme. Quieren ser reconocidos como parte fundamental de la cadena logística de las empresas y de las personas a las que prestan servicios. Actualmente, dicen que prefieren llamarse “bicicleta de reparto”. Pero el término todavía parece inferior. Es decir, se trata de una categoría profesional que busca un nombre que refleje su importancia. Si, por un lado, son herederos de los viejos “office boy”, por otro, no son herederos de su promesa de ascenso en la jerarquía empresarial, ya que ser un “office boy” era la puerta de entrada a las empresas para los menores de edad. El “motoboy”, al estar completamente ajeno al entorno de la empresa, también queda apartado de cualquier posibilidad de ser contratado para cualquier otra finalidad que no sea la de reparto. Y, con el tiempo, se convirtieron en una categoría profesional en sí misma, sin importar la edad, tornando risible el “niño” de la palabra.

“Trabajo con entregas, soy repartidor. A veces digo que motoboy es más fácil, pero creo que motoboy se queda pequeño para lo que hacemos hoy en día, parece una cosa cualquiera. Y lo que hagamos tiene que ser muy responsable. Hay que entregar un paquete, un producto que tiene que llegar en perfectas condiciones al cliente. Es mucha responsabilidad y el cliente tiene que estar satisfecho con la entrega”.

(Conductor de entrega)

“Durante la pandemia, literalmente cargamos a este país sobre nuestras espaldas. Las cosas no pararon porque estábamos ahí, en moto, llevando y trayendo todo lo que la gente necesitaba y poniendo en riesgo nuestras vidas también”.

(Conductor de entrega)

"Sigo siendo un profesional de la logística. En eso trabajo, en la logística. Motoboy es una palabra que genera muchos prejuicios"

(Conductor de entrega)

Así, como categoría profesional integral, en busca de un manifiesto, relatan que lo que los llevó a seguir este camino fue una combinación de necesidades económicas y gusto por la libertad. La baja cualificación educativa, la falta de una trayectoria profesional o incluso el haber sido despedidos de una empresa donde ocupaban un puesto de bajo nivel hicieron del servicio de reparto en moto una rápida posibilidad de ganarse el dinero y mantenerse.

"La verdad es que no tengo educación, me escapé de la escuela porque no soportaba quedarme allí, entonces lo que te permite ganar dinero rápido es ser repartidor, porque ahí aceptan a todos, no necesito probar cualquier cosa, cualquiera puede serlo. Y lo que ganas al día te alcanza para vivir".

(Conductor de entrega)

"Porque entonces, ¿cuál es la alternativa? Amasar masa, trabajar en obras... En una moto tienes mucho más libertad y en comparación con la construcción, es mucho mejor. Y tú también ganas más. Si trabajas bien, puedes ganar, digamos, un salario decente".

(Conductor de entrega)

"Yo trabajaba en una empresa y me despidieron, entonces pensé, ¿sabes qué? Voy a conseguir el FGTS, compraré una moto y la entregaré. Así empecé. Y me acabó gustando, no hay jefe, no hay nadie molestándote y no estás confinado en una habitación o en una fábrica. Es gratis"

(Conductor de entrega)

"Porque es así, tienes la moto, haces esa entrega, te vas con el dinero en la mano. Es automático. Y te pones una meta diaria y hasta alcanzarla no descansas"

(Conductor de entrega)

Esta combinación de libertad y ganancias rápidas e inmediatas son las mayores ventajas de la profesión y actúan como un verdadero elemento de lealtad y adición. Después de años, ya no se dan cuenta de que hacen nada más debido a las peculiaridades de su vida cotidiana, a la que se han acostumbrado como una segunda piel. Ven cosas y personas diferentes, no hay una rutina, ven lugares diferentes y sienten que tienen un universo personal que está en constante expansión.

“Cada día es algo nuevo, un lugar diferente, una persona diferente. Lo sabemos todo, conocemos toda la ciudad, adquirimos una habilidad que no todos tienen. Entonces, después de estar tantos años encima de la bicicleta, de entonces a ahora, sin rutina, con esa adrenalina, no hay manera de acostumbrarse a nada más”.

(Conductor de entrega)

“Es una profesión adictiva. Entonces no podemos parar. Creo que todos aquí pensaron que sería sólo un concierto paralelo, algo casual, y de repente empezó a suceder. Porque lo que podemos conseguir es mayor que en otros lugares, porque no tenemos educación. Entonces nuestras posibilidades son menores”.

(Conductor de entrega)

“Vemos todo, realmente todo. He tenido gente pidiendo entregar droga, he tenido gente invitándome a pasar a tomar un whisky, gente sola, gente en fiestas, clientes maleducados que te ofenden, y también hay gente que cuando nos acercamos cambia las aceras por miedo a nosotros, porque se creen delincuentes”.

(Conductor de entrega)

En otras palabras, aunque iniciaron la ocupación pensando que sería un trabajo secundario, la situación personal y económica del país la convirtió en una profesión de largo plazo, a pesar de todos los riesgos que corren y de los que son conscientes.

“Es una profesión que pone en peligro la vida. Lo sabemos. Aquí todos hemos tenido un accidente, no hay manera. Pasamos el día en moto y por mucho cuidado que tengamos siempre puede pasar esto. Es un coche que te corta el paso, son las personas que te odian en el tráfico, que te bloquean deliberadamente cuando ven que se trata de una entrega”.

(Conductor de entrega)

“Creo que también está esa adrenalina, eso que te tira y que te hace ir a mayor velocidad, porque como dice el dicho, el tiempo es oro y eso es cierto para nosotros. Si no hace su debida diligencia, se perderá otras entregas que podría realizar. Por eso vemos a muchos repartidores haciendo locuras, que es para ganar más. Y al hacerlo podrías perder la vida”

(Conductor de entrega)

De todos los encuestados, este es el colectivo más expuesto a los accidentes y a los peligros que implica la vida en moto. En primer lugar por la cantidad de horas que pasan en el tráfico, en segundo lugar por la presión de la velocidad de las entregas, en tercer lugar por su vulnerabilidad ante robos y secuestros y finalmente, porque también se les confunde con delincuentes y delincuentes. Es decir, sus riesgos son mucho mayores que los de otros grupos de motociclistas.

“Ya me robaron mientras hacía una entrega, me pusieron una pistola en la cabeza. Pasamos por muchas dificultades, pero es lo que tenemos para sustentar a nuestras familias”.

(Conductor de entrega)

“Nos ven como delincuentes solo por andar en moto. Esto duele, porque estamos trabajando honestamente. El otro día tenía que hacer una entrega y llamé a la casa, era una señora que dijo que no había nadie con ese nombre que vivía ahí; yo le dije señora, le tengo una entrega, y mi suerte fue que la persone se presentó; porque la señora estaba llamando a la policía solo porque era un motociclista. Esto pasa enseguida, te confunden con un criminal y el pueblo viene y te destruye”

(Conductor de entrega)

Ser confundido con un delincuente es, hoy en día, no sólo el pan nuestro de cada día, sino la mayor herida de la profesión. A muchos les gustaría que los poderes públicos actuaran en la identificación y regulación de la profesión, garantizando que las personas tengan efectivamente un estatus profesional y un vehículo diferente, como ocurre con los taxis. Son conscientes de que el carácter informal de las entregas es su principal atractivo, pero, para quienes ya se han consolidado como profesionales, la regulación y distinción de los vehículos parece ser un paso relevante, tanto en términos de seguridad física como en la dignificación de su papel e importancia económica. Un mejor estatus profesional.

“Sería bueno que el gobierno elaborara un plan para categorizar y proteger nuestra profesión, tal como lo hizo con los taxistas, porque así ya no nos confundirían con los delincuentes. Podríamos tener un signo diferente, algo que nos diferencie” del resto y que podamos ser vistos sin miedo y con respeto, ser respetados es lo único que queremos”.

(Conductor de entrega)

“Aquí en Río es sencillo, la gente tiene miedo y con razón, porque aquí el engaño se hace en moto. Por eso es difícil para nosotros, que somos trabajadores honestos, salir adelante”

(Conductor de entrega)

“También podrías hacer una campaña de agradecimiento, ¿no? Porque transportamos todo a todas partes. Aquí en São Paulo, ¿cómo sería la ciudad sin nosotros?”

(Conductor de entrega)

Crean que ese miedo o prejuicio hacia los repartidores en moto también aumenta la agresividad de los automovilistas, creando un ambiente mucho más tenso sobre el asfalto que hay que compartir. Se sienten despreciados, maltratados y atacados. Sin embargo, también reconocen que la agresión muchas veces proviene del propio repartidor que, estresado y con el cerebro explotando por el calor, el casco, la lluvia, las prisas y toda la adrenalina que todo ello conlleva, pierde los estribos y adopta una postura agresiva. La adrenalina, de hecho, siempre se menciona como si el motociclista viviera en una eterna “huir o luchar”.

“Es mucha adrenalina y es adictiva, esta adrenalina es adictiva, es como un deporte extremo. Y esto también significa que muchas personas están siempre al límite de sus vidas”.

(Conductor de entrega)

La relación con plataformas de delivery, como iFood, Uber Eats y Rappi, está llena de ambigüedad. Valoran la libertad que ofrecen estas aplicaciones, pero critican los bajos ingresos, especialmente con el aumento de los costos, como el precio de la gasolina. Pero, entre regulación y libertad y flexibilidad, es posible que opten por lo segundo. Porque la regulación también significa pagar impuestos y tasas, algo que nunca es del agrado de nadie.

“Trabajar para estas aplicaciones es bueno porque no tenemos jefe, pero las ganancias son cada vez menores, especialmente cuando la gasolina cuesta más de seis reales”.

(Conductor de entrega)

“Es ese impasse, verdad, porque queremos que se regule, que se haga todo correctamente, pero tampoco queremos pagar, no es que no queramos pagar, pero es que lo que ganamos no es suficiente para todo esto”

(Conductor de entrega)

Finalmente, en relación al futuro, la mayoría cree que siempre seguirán como repartidores, pues ya pasó el momento de cambiar de profesión y la vida los ha colocado en este lugar del que no ven salida. Algunos quieren poder comprar un coche y convertirse en conductores de aplicaciones. Pero no a todos, porque la moto les da mayor libertad: no se quedan atrapados en el tráfico y tienen mayor movilidad. Y, al fin y al cabo, también les apasionan sus bicicletas. Por eso, acomodarse a los riesgos, aprender de ellos, mantenerse alerta y, sobre todo, vivo, es su objetivo final. Para conseguirlo es imprescindible la prudencia, la falta de prisas y la seguridad.

En cuanto a campañas o personajes que los representan, creen que Marco Luque, con su personaje Jackson Five, es el mejor ejemplo de la vida que llevan. A pesar de ser cómico, sus situaciones son reales, el personaje es amigable, divertido y siempre da lecciones de seguridad y cuidado a los repartidores.

1.4 Conclusión Y Recomendaciones

Del análisis de grupos de discusión realizados con diferentes perfiles de motociclistas que utilizan motocicletas de hasta 300 cilindradas en Brasil, surgen varias conclusiones, destacando la complejidad y diversidad de las experiencias de estos motociclistas. La motocicleta se percibe como una solución práctica y económica, imprescindible para la movilidad y, en muchos casos, para la subsistencia. Sin embargo, esta conveniencia conlleva una serie de desafíos y riesgos que varían según el contexto geográfico, económico y social de los motociclistas.

1. Vulnerabilidad en el Tráfico:

Todos los grupos de discusión indicaron una fuerte percepción de vulnerabilidad en el tráfico, independientemente del perfil del motociclista. La conducción imprudente, las condiciones adversas de las carreteras y la falta de supervisión adecuada, especialmente en las zonas rurales y regiones menos desarrolladas, como el Norte y el Nordeste, son factores que siempre se mencionan. Cabe señalar que esta vulnerabilidad se ve exacerbada por las condiciones climáticas, especialmente las lluvias y las tormentas.

2. Desigualdad de Género:

Las motociclistas se sienten más seguras en una motocicleta que en el transporte público o en las calles, donde se sienten más expuestas a la violencia, al acoso, los robos y las agresiones. Saben que son una minoría sobre dos ruedas, lo que les da una sensación de pioneras. Y, claramente, cuando se trata de robos, son más vulnerables que sus homólogos masculinos. Tienen una forma de conducir más prudente y defensiva que se traduce en menos accidentes, siguiendo la tendencia general al comparar conductores femeninos y masculinos. Parece que los accidentes tienen un impacto más traumático en las mujeres que en los hombres.

3. Barreras económicas y legalización:

La regularización de los motociclistas, especialmente en lo que respecta a la obtención del permiso de conducir, se ve comprometida por importantes barreras económicas. Esto es particularmente evidente entre los motociclistas de las regiones Norte y Nordeste, donde la percepción de burocracia y el alto costo asociado con la licencia impiden que muchos se vuelvan legales. Sin embargo, esa no es la única razón. Las normas de tráfico laxas y la falta de supervisión hacen que el permiso de conducir sea sólo un coste adicional, innecesario e inútil.

4. Cultura de apoyo mutuo:

La cultura entre los motociclistas, caracterizada por una fuerte solidaridad y espíritu de cuerpo, emerge como un aspecto positivo de la comunidad, especialmente entre los motociclistas. Esta cultura ayuda a mitigar algunos de los riesgos que se enfrentan en la carretera, creando una red de apoyo única entre los usuarios de vehículos de dos ruedas.

5. Riesgos y conducción defensiva:

La conciencia sobre los riesgos asociados con la conducción es alta entre los motociclistas, especialmente entre aquellos que han estado involucrados en accidentes. Existe una clara adopción de prácticas de conducción defensiva, aunque existen limitaciones en la formación que ofrecen las autoescuelas, que no preparan adecuadamente a los motociclistas para las realidades del tráfico.

Recomendaciones

A partir de las conclusiones anteriores, se pueden hacer varias recomendaciones para mejorar la seguridad y la calidad de vida de los motociclistas que utilizan motocicletas de hasta 300 cilindradas en Brasil:

1. Implementación de Programas de Educación y Concientización Vial:

Es fundamental desarrollar campañas de concientización enfocadas a todos los usuarios del tránsito, con énfasis en la vulnerabilidad de los motociclistas. Estas campañas deben abordar temas como el respeto mutuo, la importancia de hacer cumplir la ley y el impacto del comportamiento imprudente, especialmente en áreas urbanas congestionadas. En este sentido, durante la Semana Nacional de Tráfico de 2023, Fundación MAPFRE, con el apoyo institucional de la Secretaría Nacional de Tráfico (SENATRAN) y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, desarrolló la Campaña “No Caminho Consciente”, con el objetivo de sensibilizar, educar y alertar a la sociedad en general para que, con buenas prácticas, se pueda reducir la siniestralidad y salvar vidas, generando un tráfico más seguro para todos. Consulte esta y otras actividades, estudios y contenidos relacionados con la Seguridad y Prevención Vial en el sitio web: www.fundacionmapfre.com.br/educacao-e-divulgacao/seguranca-via-ria, en Instagram @fundacionmapfrebrasil y Youtube Fundación MAPFRE

2. Accesibilidad Económica para la Obtención de Licencia de Conducir:

Programas como la Licencia de Conducir Social deben ampliarse y publicitarse ampliamente, especialmente en las regiones Norte y Nordeste. Simplificar los procesos burocráticos y reducir los costos asociados con las licencias son pasos cruciales para legalizar a más motociclistas y aumentar la seguridad vial.

3. Mejora de la infraestructura vial:

Para mejorar las condiciones de las carreteras se necesitan inversiones significativas en infraestructura, especialmente en áreas rurales y regiones menos desarrolladas. Esto incluye mejor pavimentación, señalización e instalación de equipos de seguridad, como carriles exclusivos para motociclistas en las principales avenidas.

4. Formación práctica en escuelas de conducción:

El plan de estudios de las escuelas de conducción debería revisarse para incluir más formación práctica en situaciones reales de tráfico, preparando mejor a los motociclistas para afrontar los retos diarios. Se debe enfatizar la conducción defensiva y el uso correcto del equipo de seguridad.

Estas recomendaciones, si se implementan, tienen el potencial de reducir significativamente los riesgos que enfrentan los motociclistas, mejorar sus condiciones de vida y de trabajo y contribuir a un tráfico más seguro e inclusivo en Brasil.

Resultados por Objetivo Específico

1) Explorar la motivación para utilizar motocicletas como medio de transporte principal:

Los motociclistas que utilizan motos de hasta 300 cilindradas optan por este vehículo principalmente por su economía, practicidad y agilidad, especialmente en el tráfico urbano. Para muchos, las motocicletas ofrecen una solución viable para viajes rápidos, reduciendo los costos de combustible y transporte público. En el caso de los motociclistas que utilizan su motocicleta para trabajar, la flexibilidad brindada es fundamental para sustentar a su familia. Entre las mujeres, la motocicleta también demostró ser una herramienta de independencia, permitiendo una mayor autonomía en sus desplazamientos diarios.

2) Investigar la percepción de riesgo y la experiencia de accidentes:

La percepción de riesgo es ampliamente reconocida por los motociclistas, quienes comprenden la vulnerabilidad de andar en motocicleta en un tráfico lleno de imprudencia e infraestructura precaria. La experiencia de accidentes influyó directamente en la adopción de comportamientos más cautelosos, muchos reportaron que comenzaron a adoptar una postura de conducción defensiva después de sufrir o presenciar accidentes. La imprudencia de otros conductores se consideró el mayor factor de riesgo, seguida por las condiciones de la carretera.

3) Identificar Barreras y Desafíos para la Regularización y Seguridad del Tráfico:

Las barreras económicas y burocráticas son los principales desafíos que impiden que muchos motociclistas se regularicen, especialmente en las regiones Norte y Nordeste. El alto costo de una licencia (CNH), sumado a la burocracia que implica el proceso, hace que muchas personas opten por conducir sin licencia. La falta de inspección en las zonas rurales y la “manía” cultural de evitar sanciones contribuyen a perpetuar esta práctica, exponiendo a los motociclistas a mayores riesgos en el tránsito.

4) Comprender las estrategias de pilotaje defensivo y la adopción de prácticas seguras:

La conducción defensiva surge como una estrategia imprescindible para mitigar los riesgos en el tráfico. Después de sufrir accidentes, muchos motociclistas informaron que comenzaron a adoptar una postura más cautelosa, prestando mayor atención al comportamiento de los demás conductores. También se destacó el uso de equipos de seguridad, como cascos y chaquetas, aunque los altos costos de estos artículos aún representan un obstáculo para algunos motociclistas.

5) Analizar la dinámica de género y los prejuicios que enfrentan las motociclistas:

Las mujeres motociclistas enfrentan desafíos únicos, incluidos los prejuicios y la discriminación por parte de otros conductores. Frecuentemente reportaron ser vistas como menos capaces para conducir, lo que genera una serie de situaciones irrespetuosas en el tránsito. Sin embargo, muchas de estas mujeres ven la motocicleta como una herramienta de empoderamiento, que les permite superar barreras y afirmar su presencia en un espacio tradicionalmente masculino.

6) Evaluar la influencia de las condiciones de infraestructura y vigilancia en las regiones rurales y urbanas:

La mala infraestructura, incluidas las carreteras con baches, la mala señalización y la falta de aplicación de la ley, aumentan significativamente los riesgos para los motociclistas, tanto en zonas urbanas como rurales. En regiones donde la supervisión es escasa, como el interior de Brasil, muchos motociclistas circulan sin licencia o con vehículos en mal estado. Por otro lado, en las zonas urbanas, el tráfico congestionado y la falta de respeto por parte de los conductores empeoran la sensación de inseguridad.

7) Examinando la cultura y el comportamiento colectivo entre motociclistas:

La cultura de apoyo mutuo entre los motociclistas es un aspecto positivo, especialmente entre los grupos de repartidores, que crean redes de solidaridad en el tráfico. Este comportamiento colectivo contribuye al sentimiento de pertenencia y seguridad, y es común que los motociclistas se ayuden entre sí en situaciones de necesidad. Además, muchos motociclistas se identifican con grupos que comparten valores, lo que ayuda a reforzar un sentido de comunidad y solidaridad.

8) Comprender la relación entre las motocicletas y la identidad de los motociclistas:

La propiedad y el uso de motocicletas están estrechamente vinculados a la identidad de los motociclistas. Para muchos, la moto representa más que un medio de transporte; es un símbolo de libertad, autonomía y estilo de vida. Esto es particularmente evidente entre los motociclistas que utilizan las motocicletas como herramienta de trabajo, para quienes la motocicleta define su forma de vida y sustento. Entre las mujeres, la motocicleta también es vista como un símbolo de emancipación y de ruptura de estereotipos de género.



**Investigación Cualitativa Sobre
Hábitos y Comportamientos
de los Motociclistas en Brasil**
Entrevistas En Profundidad

1.1 Introducción

Brasil ha sido testigo de un crecimiento notable en el parque de motocicletas, de alrededor de 4 millones en 2000 a más de 30 millones en 2021. Este aumento significativo ha sido impulsado tanto por la conveniencia de las motocicletas como medio de transporte como por su uso como herramienta de trabajo. Sin embargo, este crecimiento también ha traído consigo un preocupante aumento del número de accidentes mortales que involucran a motociclistas. Si bien la tasa de mortalidad por cada 10.000 motocicletas ha caído de 6,18 en 2000 a 4,13 en 2021, los motociclistas brasileños todavía enfrentan un riesgo de mortalidad significativamente mayor en comparación con sus homólogos de países como España.

La relevancia de los estudios e investigaciones sobre seguridad y educación vial en Brasil es evidente dadas las altas tasas de accidentes, muertes y lesiones en la vía pública del país. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), Brasil ocupa el quinto lugar entre los países con más muertes por accidentes de tránsito, con aproximadamente 40 mil muertes por año. Además del costo humano, los accidentes de tránsito generan un impacto económico negativo estimado en el 3% del PIB nacional, según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

la Fundación Mapfre encargó al Instituto Brasileño de Seguridad en el Tráfico (IST) un estudio con motociclistas de motocicletas de hasta 300 cilindradas en Brasil. Comprender el papel de las motocicletas en el cotidiano de los brasileños, especialmente de aquellos que dependen de este vehículo para trabajar, es fundamental para abordar las particularidades económicas y sociales involucradas en el uso de motocicletas, además de aspectos puramente relacionados con la seguridad vial.

Entre los objetivos de este estudio está una mejor comprensión del perfil, hábitos, dificultades y percepciones, además de los factores que contribuyen para la alta tasa de accidentabilidad entre los motociclistas brasileños. El objetivo de este trabajo es también proporcionar subsidios para el desarrollo de políticas públicas y campañas educativas más efectivas.

Para cumplir estos objetivos se llevaron a cabo 4 fases con enfoques distintos y complementarios:

- 1 Investigación cuantitativa con recolección de datos a través de un panel en línea;
- 2 Investigación cualitativa con recolección de datos a través de grupos de discusión en línea;
- 3 Investigación cualitativa con recolección de datos mediante entrevistas en profundidad;
- 4 Análisis de datos secundarios mediante la recopilación de información de fuentes oficiales;

Este informe está estructurado para presentar, en detalle, los resultados de la tercera fase, al utilizar un enfoque cualitativo a través de entrevistas en profundidad.

1.2 Metodología

Las entrevistas en profundidad (PE) tienen como objetivo explorar los deseos, creencias y experiencias de los entrevistados. Nuestro objetivo con esta etapa fue comprender con mayor profundidad cómo piensan los motociclistas, cómo conducen y reaccionan ante los riesgos y cómo perciben los peligros. Para ello se realizaron 12 entrevistas cara a cara en profundidad.

1.2.1 Objetivo Geral

Comprender el perfil, hábitos de conducción, dificultades y percepciones de los motociclistas de hasta 300 cilindradas en Brasil, centrándose en aspectos relacionados con la seguridad vial, la formación práctica y teórica y la infraestructura urbana, con el objetivo de brindar subsidios para el desarrollo de políticas públicas, campañas educativas y mejoras en la formación de motociclistas.

1.2.2 Objetivos Específicos

a) Analizar el proceso de formación del motociclista:

Evaluar las lagunas en la formación teórica y práctica que ofrecen las autoescuelas, identificando desconexión entre los contenidos impartidos y la realidad del tráfico.

b) Investigar el uso de equipos de seguridad:

Examinar la frecuencia y los motivos del uso irregular de cascos y otros equipos de protección, especialmente en regiones con poca supervisión.

c) Estudiar factores de riesgo en el tráfico:

Identificar las principales conductas de riesgo que adoptan los motociclistas, como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y la conducción sin licencia.

d) Identificar barreras para acceder a la CNH-A:

Explorar las dificultades financieras, educativas y culturales que impiden a muchos motociclistas obtener la licencia adecuada.

e) Evaluar la influencia de la infraestructura vial:

Examinar el impacto de las condiciones de la carretera, como baches, pavimento irregular y señalización insuficiente, en la seguridad de los motociclistas.

f) Investigar la relación entre motociclistas y conductores:

Analizar la percepción de los motociclistas sobre la interacción con otros conductores y cómo esta relación impacta la seguridad vial.

g) Proponer mejoras en el proceso de capacitación e inspección:

Sugerir cambios en la capacitación e inspección, con base en las percepciones de los entrevistados, para hacer el tránsito más seguro para los motociclistas.

1.2.3 Público Objetivo y Alcance

El público objetivo de esta investigación está formado por motociclistas e instructores de motos de diferentes regiones de Brasil, con un rango de edad entre 17 y 58 años. Representan zonas tanto urbanas como rurales, con diferentes niveles de educación, desde la escuela primaria hasta la educación superior. La muestra incluye tanto hombres como mujeres, con predominio de motociclistas que utilizan diariamente sus motocicletas para el trabajo y transporte personal, y los instructores de tránsito encargados de capacitar a los nuevos conductores.

Tabla 1 – Perfil de los encuestados según género, edad, educación, región de residencia y perfil.

IDENTIFICACIÓN	Género	Edad	Educación	Región de vivienda	Perfil
1	Masculino	45	Escuela secundaria	Ciudad occidental/GO	Instructor
2	Masculino	40	Escuela secundaria	Maceió/AL	Instructor
3	Femenino	38	Escuela secundaria	Taguatinga/DF	Instructor
4	Masculino	50	Fundamental	Anápolis/GO	Motociclista
5	Masculino	48	Escuela secundaria	Formosa/GO	Motociclista
6	Masculino	45	Fundamental	Goiania/GO	Motociclista
7	Femenino	33	Fundamental	Interior de Alagoas	Motociclista
8	Masculino	17	Escuela secundaria	Interior de Alagoas	Motociclista
9	Masculino	49	Analfabeto	Interior de Alagoas	Motociclista
10	Masculino	58	Más alto	Interior de Alagoas	Motociclista
11	Masculino	45	Fundamental	Interior de Alagoas	Motociclista
12	Masculino	40	Escuela secundaria	Sobradinho/DF	Motociclista

Esta diversidad ofrece una visión integral de las percepciones y comportamientos de los motociclistas, permitiendo un análisis más detallado de las realidades de diferentes contextos sociales y regionales.

1.3 Resultados

Los resultados de esta etapa de trabajo brindan un relato sorprendente de lo que está sucediendo con la movilidad en motocicletas en Brasil. Va mucho más allá del “Brasil oficial”, las leyes. Es la realidad desnuda y cruda.

1.3.1 Inicio del Pilotaje

La iniciación temprana en el manejo de motocicletas fue una característica común entre los entrevistados. La mayoría de ellos comenzaron a conducir antes de alcanzar la edad mínima para obtener una licencia, lo que indica un aprendizaje informal, a menudo sin ninguna instrucción oficial o educación adecuada sobre las normas de tránsito. Este aprendizaje, muchas veces realizado en entornos no reglados, refuerza la falta de una formación adecuada desde el primer contacto con la moto.

Los relatos de los entrevistados destacan esta práctica:

“Empecé a conducir cuando tenía 9 años. Tenía una motocicleta “cincuentita cc”. Aprendí de mi primo. Él no estaba calificado”. Cambió varias veces de moto, pasando por diferentes modelos hasta el día de hoy.”

(Motociclista – Interior)

“Compré mi primera motocicleta cuando tenía 13 años y la monté, nadie me enseñó. Aprendí de la manera más difícil”.

(Motociclista – Interior)

“Aprendí a andar en motocicleta cuando tenía 17 años. Mi hermano me enseñó. Está calificado, así que me transmitió lo que sabía”.

(Motociclista – Interior)

“Empecé a montar en moto cuando tenía 12 años. Un amigo me dejó montar y desde entonces no he parado nunca. Empecé a montar sin haberlo hecho antes”.

(Motociclista – Interior)

Estas declaraciones resaltan la falta de un proceso de instrucción formal, lo que puede conducir a conductas inapropiadas y aumentar los riesgos de tránsito. La falta de preparación inicial puede resultar en desafíos importantes cuando estos motociclistas comienzan a viajar en áreas más concurridas y complejas.

1.3.2 Razones para Montar

Para la mayoría de los entrevistados, la motocicleta es un medio de transporte fundamental, siendo muy utilizado para trabajar o para facilitar las actividades diarias. La motocicleta ofrece agilidad y accesibilidad, lo que hace imprescindible su presencia en las rutinas de quienes la utilizan.

Entre las declaraciones recogidas destaca el carácter utilitario de la motocicleta:

"Soy comerciante y la moto es necesaria en mi día a día, para hacer mis entregas y ordenar mis cosas"

(Motociclista – Interior)

"Trabajo en la planta de Puerto Rico como conductor de tractor y uso la motocicleta principalmente para trabajar"

(Motociclista – Interior)

Otros entrevistados informaron utilizar motocicletas para ocio o para desplazamientos dentro de la ciudad, pero con menor frecuencia para viajes:

"La moto para mí... siempre ha sido para el fin de semana... rara vez tomo la moto para viajar a otra ciudad... es más para la ciudad".

(Motociclista – Interior)

Estos informes muestran que, ya sea por necesidades laborales o por conveniencia personal, las motocicletas juegan un papel crucial en la movilidad diaria de los entrevistados, facilitando tanto las tareas profesionales como las actividades personales.

1.3.3 La CNH-A y los Desafíos Para su Obtención

Entre los entrevistados, algunos tienen licencia categoría A, lo que indica que pasaron por el proceso formal de obtención de una CNH-A para conducir motocicletas. Sin embargo, la mayoría de los entrevistados no cuentan con esta calificación, siendo la falta de la misma uno de los principales problemas observados. Las razones para no tener una licencia de conducir varían, desde barreras financieras hasta limitaciones educativas y culturales.

Algunos entrevistados obtuvieron su CNH-A hace mucho tiempo, antes de que se exigieran cursos formales de autoescuela:

“Me saqué el carné cuando tenía 18 años, en 1986, cuando no era necesario ir a la autoescuela. En aquella época, lo primero que hacíamos al cumplir los 18 era sacarnos el carné, llevábamos conduciendo desde los 12 años.”

(Motociclista – Interior)

Otros motociclistas ya tenían experiencia de conducción antes de realizar el curso para el carné, considerándolo un mero trámite:

“Ya sabía andar en moto antes de sacarme la licencia. Cuando hice el curso, fue más para cumplir con lo que necesitaba, porque ya tenía práctica

(Motociclista – Interior - Mujer)

La falta de educación es una de las mayores barreras para muchos motociclistas, especialmente en las zonas rurales. El analfabetismo impide a muchos obtener una licencia, ya que el examen teórico requiere leer e interpretar textos:

“Nunca obtuve mi licencia porque soy analfabeta. Pensé en intentarlo, pero no puedo aprobar el examen teórico. Es difícil para alguien que no sabe leer ni escribir”.

(Motociclista – Interior - Analfabeto)

Además, hay motociclistas que están en proceso de sacar su licencia y se han dado cuenta de que el proceso es menos complicado de lo que imaginaban:

“Me estoy sacando la licencia ahora. Hasta hoy no la había sacado por motivos de trabajo y porque pensé que sería más difícil de lo que es, pero veo que es algo más tranquilo”.

(Motociclista – Interior)

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

Analfabetismo:

La exigencia de aprobar el examen teórico es un obstáculo importante para quienes no saben leer ni escribir, lo que dificulta la obtención de una licencia.

“Soy un buen conductor, nunca he tenido un accidente, pero la dificultad para aprobar el examen teórico me impide sacarme el permiso”

(Motociclista – Interior)

Factores financieros:

El costo de obtener una licencia es otro factor limitante. El costo de las clases, exámenes y matrículas se considera alto, especialmente para quienes viven en zonas rurales o tienen bajos ingresos.

“Mucha gente aquí no obtiene su licencia porque es cara. No todos pueden pagar las clases y las tarifas”.

(Motociclista – Interior)

Desinformación y miedo :

La falta de conocimiento sobre el proceso y la percepción errónea de que sería más difícil son desafíos comunes.

“Pensé que obtener una licencia era un gran problema. Ahora me estoy dando cuenta de que es más fácil de lo que pensaba”

(Motociclista – Interior)

Estas barreras resaltan las dificultades estructurales y educativas que enfrentan muchos motociclistas, especialmente en regiones más remotas, donde el acceso a la información y la educación es limitado.

1.3.4 Frecuencia y Uso de la Motocicleta

En general, todos los entrevistados utilizan la motocicleta con una frecuencia significativa, ya sea para trabajo, ocio u otras actividades diarias. Para muchos, la motocicleta es el principal o incluso el único medio de transporte disponible, especialmente en las ciudades más pequeñas donde el transporte público es ineficiente o inexistente.

Los relatos ilustran la importancia de la motocicleta en el día a día de los entrevistados:

“Necesito la moto todos los días para trabajar, para hacer recados en mi negocio, para hacer entregas”.

(Motociclista – Interior- Analfabeto)

“Voy en motocicleta todos los días, es mi medio de transporte para todo”.

(Motociclista – Interior)

“La motocicleta es esencial para mí. La uso para trabajar, para llevar a los niños al colegio, para ir de compras. Aquí no hay otra opción”.

(Motociclista – Interior- Mujer)

Los estilos de conducción entre los motociclistas varían considerablemente. Mientras que algunos adoptan una postura más cautelosa y defensiva, otros, especialmente los ciclistas más jóvenes, prefieren un estilo de conducción más agresivo y arriesgado.

Los motociclistas más experimentados tienden a ser más cuidadosos, como lo demuestran los testimonios:

“Soy muy cauteloso, camino despacio, a 20, 30 km/h. Nunca me he estrellado, nunca me he caído. Camino con cuidado, siempre estoy alerta, porque hay que conducir por uno mismo y por los demás”

(Motociclista – Interior- Analfabeto)

Su experiencia de más de 30 años en el tráfico le ha hecho desarrollar una actitud más cuidadosa.”

"Camino despacio, sobre todo cuando estoy con los chicos. No me gusta correr, es peligroso, por eso siempre voy con cuidado"

(Motociclista - Interior - Mujer)

Por otro lado, los motociclistas más jóvenes suelen adoptar conductas de riesgo, como conducir la motocicleta, reconociendo el peligro, pero sin darse cuenta del todo de las consecuencias:

"Me gusta correr, hacer carreras (conducir motocicleta bien rápido). Es más divertido de esa manera, pero sé que es peligroso".

(Motociclista - Interior)

Su postura arriesgada refleja el comportamiento de muchos motociclistas jóvenes, que muchas veces no se dan cuenta del peligro hasta que sufren un accidente.

Este comportamiento refleja una actitud común entre los jóvenes, que muchas veces sólo comprenden los riesgos después de sufrir un accidente. La combinación entre la frecuencia de uso de la motocicleta y el estilo de conducción adoptado puede tener un impacto directo en la seguridad del tráfico.

1.3.5 Experiencia con Accidentes

Las entrevistas revelan una diversidad de experiencias relacionadas con los accidentes de tránsito, que van desde fallas en la conducción hasta colisiones con otros vehículos. La imprudencia, el mal estado de las carreteras y las conductas de riesgo son factores recurrentes en los informes.

Algunos accidentes ocurrieron debido a problemas mecánicos o decisiones rápidas mientras se conducía:

"Iba a una reunión de motos en Penedo cuando, en una curva, la moto se trabó el manillar. Tuve que tomar una decisión rápida, así que decidí dejar la moto en el suelo, porque si no, me caería a un barranco. En la queda me rompí la mano y dos costillas".

(Motociclista – Interior)

Otros accidentes fueron el resultado de la alta velocidad y la pérdida de control:

"Iba a 140 km/h y no podía girar. Me adelanté y terminé con una fuerte caída. Me rompí la cabeza y estuve dos meses sin montar en moto".

(Motociclista – Interior)

Para algunos, las caídas fueron causadas por las malas condiciones de las carreteras, como baches y mala pavimentación:

"Me he caído varias veces de la moto por baches en la calle. Una vez mi rueda delantera se metió en un agujero y perdí el control. Me caí, pero gracias a Dios solo fue un susto y unos cuantos rasguños".

(Motociclista – Interior - Mujer)

La infraestructura vial, especialmente en áreas con pavimento deficiente o inexistente, se cita a menudo como una causa de caídas y colisiones. Incluso a bajas velocidades, las condiciones de la calle suponen un gran riesgo para los motociclistas:

"Cuando llueve, las calles se llenan de agujeros. El pavimento cede y resulta difícil conducir. He visto a mucha gente caer porque su moto se queda atascada en un agujero o la calle está llena de barro".

(Motociclista – Interior)

Además de sus propias experiencias, muchos motociclistas informaron haber presenciado accidentes, muchos de los cuales involucran motocicletas, destacando la frecuencia con la que ocurren estas situaciones y las conductas imprudentes que las provocan:

"He visto varios accidentes aquí, y en muchos de ellos el conductor estaba ebrio. Una vez vi a un tipo que perdió el control y chocó la motocicleta de un amigo. Estaba completamente ebrio".

(Motociclista – Interior)

"He visto a varios amigos sufrir accidentes en grietas. La gente corre mucho y no respeta nada. Una vez, un amigo mío se estrelló porque no podía tomar una curva. Fue malo, casi se muere".

(Motociclista – Interior)

Estos informes refuerzan la idea de que la combinación de comportamiento imprudente y condiciones adversas del tráfico aumenta significativamente el riesgo de accidentes graves entre los motociclistas.

1.3.6 Sugerencias para Mejorar la Seguridad

Los encuestados ofrecieron varias sugerencias para mejorar la seguridad del tráfico y reducir el número de accidentes con motocicletas. Las propuestas incluyen desde mejoras en infraestructura hasta un aumento de la inspección y la promoción de campañas educativas.

Un punto importante planteado fue la necesidad de reforzar la supervisión, especialmente para frenar el consumo de alcohol:

“Si hubiera más supervisión, sobre todo para detectar a las personas que están borrachas, sería de gran ayuda. Mucha gente va borracha en moto o en coche y acaba provocando accidentes”.

(Motociclista – Interior)

También se mencionó como un área crítica a mejorar la infraestructura urbana, con énfasis en la señalización y el mantenimiento de carreteras:

“Necesitamos más badenes y señalización. Esto ayudaría a reducir la velocidad y, en consecuencia, los accidentes. También necesitamos un mejor mantenimiento de las calles”.

(Motociclista – Interior)

La concientización sobre el uso de equipos de seguridad y el respeto a las normas de tránsito fue otro de los aspectos mencionados:

“Es importante realizar campañas educativas para concientizar a los motociclistas sobre la importancia del uso del casco y el respeto a las normas de tránsito”

(Motociclista – Interior - Mujer)

Además, se sugirió crear espacios específicos para actividades de alta velocidad, como las carreras, para que estos comportamientos no pongan en riesgo la seguridad de otros:

"Si hubiera un lugar para que la gente pudiera correr, sin hacer daño a nadie, sería mejor. Así nadie correría por las calles y pondría en riesgo la vida de otras personas."

(Motociclista – Interior)

Los encuestados destacaron que el mal mantenimiento de las carreteras y la falta de señalización adecuada aumentan los riesgos en el tráfico urbano. Los baches, las calles estrechas y la ausencia de badenes hacen del entorno urbano un lugar peligroso para los motociclistas. En las carreteras, la velocidad excesiva y la falta de respeto por parte de los conductores de vehículos más grandes, como camiones y automóviles, se identificaron como factores de riesgo importantes.

"Evito tomar la autopista porque la gente que viaja en automóviles y camiones no la respeta. Muchas veces tiran la motocicleta al costado de la carretera, como si no tuviéramos derecho a estar allí".

(Motociclista – Interior)

"Cuando vamos a la autopista, a la gente le gusta correr, y luego ocurren accidentes. He visto a muchos de mis amigos sufrir accidentes como ese, tratando de correr demasiado".

(Motociclista – Interior)

Estas sugerencias refuerzan la necesidad de un enfoque multidimensional para mejorar la seguridad de los motociclistas, que abarque tanto intervenciones de infraestructura como la promoción de comportamientos más seguros a través de la aplicación de la ley y la educación.

1.3.7 Relación con Conductores de Otros Vehículos

Los entrevistados describieron la relación entre motociclistas y conductores de automóviles como tensa y a menudo peligrosa. Muchos motociclistas informaron que los conductores, especialmente aquellos que conducen vehículos más grandes, a menudo no respetan las motocicletas, lo que contribuye a un aumento de situaciones de riesgo en la carretera.

Los encuestados resaltaron que la falta de atención y consideración por parte de los conductores es una de las principales causas de accidentes que involucran motocicletas, especialmente en intersecciones y situaciones donde se ignora el derecho de vía:

"Muchos conductores de automóviles no miran la motocicleta. He visto muchos accidentes en las intersecciones porque el conductor del automóvil no cedió o simplemente no vio la motocicleta".

(Motociclista – Interior)

A pesar de su frustración, la mayoría de los motociclistas prefieren evitar enfrentamientos en el tráfico, optando por una postura defensiva para garantizar la seguridad:

"No tiene sentido pelear en el tráfico. Si alguien me provoca o hace algo estúpido, respiro hondo y sigo adelante. Así es más seguro"

(Motociclista – Interior)

Además, muchos motociclistas mencionaron que se sienten invisibles en el tráfico, ya que los conductores de automóviles muchas veces les faltan el respeto a su espacio y los cierran, sin preocuparse por las consecuencias:

"Parece que para ellos no existimos, no respetan nuestro espacio. Me han cerrado varias veces y no les importa".

(Motociclista – Interior - Mujer)

Estos informes resaltan la percepción de vulnerabilidad de los motociclistas en las carreteras, especialmente cuando interactúan con vehículos de mayor tamaño, y refuerzan la necesidad de promover una mayor conciencia y respeto mutuo entre todos los conductores.

1.3.8 Principales Causas de Accidentes

Los motociclistas entrevistados identificaron varias causas de accidentes, tanto en zonas urbanas como en carreteras. Entre los factores más frecuentemente mencionados se encuentran:

Velocidad excesiva:

El exceso de velocidad se ha destacado como una de las principales causas de accidentes, especialmente entre los motociclistas más jóvenes, que disfrutaban de las carreras y, en consecuencia, se exponen a situaciones de alto riesgo.

Consumo de Alcohol:

El consumo de alcohol, tanto por parte de conductores de automóviles como de motociclistas, también fue mencionado como una de las causas recurrentes de accidentes. La combinación de beber y conducir pone a todos en peligro.

Falta de infraestructura y mantenimiento de carreteras:

El mantenimiento deficiente de las carreteras, especialmente en las zonas urbanas, se identificó como un factor importante en los accidentes. Los baches y el pavimento irregular a menudo provocan caídas y colisiones.

Falta de inspección:

La falta de supervisión adecuada fue mencionada como una de las razones del aumento de los accidentes. Sin una supervisión estricta, muchos se sienten libres de correr o conducir bajo los efectos del alcohol.

Los encuestados expresaron opiniones mayoritariamente positivas sobre las paradas de tráfico, reconociendo la importancia de estas operaciones para mejorar la seguridad y frenar comportamientos peligrosos, como conducir sin licencia o casco. Sin embargo, muchos creen que los bombardeos son insuficientes y ocurren con poca frecuencia.

"Creo que las paradas de tráfico son importantes. Si hubiera más, atraparían a mucha gente conduciendo ebria o sin casco. Falta más supervisión aquí". Según él, si las paradas de tráfico fueran más frecuentes se podrían evitar muchos accidentes."

(Motociclista – Interior)

"Si hubiera más controles de tráfico, la gente respetaría más las normas. Nadie quiere ser multado, así que empezarían a usar casco y a caminar correctamente".

(Motociclista – Interior - Mujer)

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 Bebe y Monta

Cuando el tema es el consumo de alcohol antes de andar en motocicleta, la mayoría de los entrevistados informaron que no beben antes de andar en motocicleta y reconocen el peligro de conducir bajo los efectos del alcohol. Muchos mencionaron haber presenciado graves accidentes provocados por conductores ebrios o motociclistas, lo que refleja la gravedad del problema.

Las declaraciones indican una conciencia generalizada de los riesgos asociados con el consumo de alcohol y la conducción:

"No bebo cuando conduzco una motocicleta. He visto muchos accidentes por eso. La gente bebe, piensa que está bien y termina involucrada en accidentes graves"

(Motociclista – Interior)

"Nunca bebo si voy a andar en motoicicleta. Es demasiado peligroso, especialmente cuando voy con mis hijos en motocicleta. He visto a personas borrachas sufrir accidentes graves".

(Motociclista – Interior - Mujer)

Aunque muchos adoptan una postura responsable, algunos informaron que conocen a otros motociclistas que todavía viajan bajo los efectos del alcohol, creyendo que están en condiciones de conducir:

“No bebo antes de montar, pero muchos de mis amigos beben y salen en moto. La gente piensa que no pasará nada, pero he visto varios accidentes como ese”.

(Motociclista – Interior)

El consenso entre los entrevistados es que beber y conducir es una combinación peligrosa, y muchos asocian los accidentes graves que han presenciado con el consumo de alcohol. Estos informes refuerzan la necesidad de campañas educativas y de inspecciones más estrictas para combatir este comportamiento de tráfico riesgoso.

1.3.10 Uso de Cascos y Otros Equipos de Protección

El uso de cascos y otros equipos de protección es un tema que genera desacuerdos entre los motociclistas entrevistados. Aunque todo el mundo reconoce la importancia de estos equipos para la seguridad, la frecuencia de uso varía considerablemente, especialmente en las ciudades más pequeñas, donde la supervisión es casi inexistente y el casco muchas veces no se utiliza en las rutinas diarias.

Algunos motociclistas admitieron que, aunque conocen la importancia del casco, no lo utilizan habitualmente en viajes cortos o dentro de sus ciudades:

“Sé que debería usar casco, pero aquí nadie lo hace. Terminamos acostumbrándonos a ir sin él. Sólo lo pongo cuando voy más lejos”. Mencionó que, en los pueblos pequeños, el uso de casco puede incluso ser visto como sospechoso por los demás: “Si usas un casco aquí, incluso te miran de manera extraña, piensan que por alguna razón estás ocultando tu rostro”.

(Motociclista – Interior)

Otros informaron que, a pesar de ser conscientes de los riesgos, a menudo descuidan el uso del casco, especialmente en viajes cortos:

"Llevo casco de vez en cuando, pero confieso que muchas veces no lo hago, especialmente aquí en la ciudad, cuando el viaje es corto"

(Motociclista – Interior - Mujer)

Por otro lado, algunos entrevistados afirmaron que siempre usan casco, habiendo presenciado casos en los que el uso del equipo salvó vidas:

"Siempre uso casco. He visto gente morir porque no lo llevaban. Un casco es lo único que puede salvarte si te caes"

(Motociclista – Interior)

Además del casco, es menos común el uso de otros equipos de protección como chaquetas, botas y guantes. Estos elementos generalmente sólo se utilizan en viajes más largos o en situaciones específicas, mientras que en la vida cotidiana el casco, cuando se utiliza, es el único equipo de protección adoptado por la mayoría:

"Siempre uso casco y, si voy a viajar, me pongo botas y chaqueta. He visto muchos accidentes en los que el casco salvó vidas". .

(Motociclista – Interior)

Estos testimonios revelan que, si bien la importancia del casco es ampliamente reconocida, factores como la falta de supervisión y las presiones culturales en las ciudades pequeñas influyen en el uso irregular de este equipo imprescindible para la seguridad de los motociclistas.

1.3.11 Comportamiento de Otros Motociclistas

Los encuestados expresaron opiniones variadas sobre el comportamiento de otros motociclistas, a menudo asociando el comportamiento riesgoso con la imprudencia y la falta de licencia. Muchos denunciaron la importante presencia de motociclistas que no tienen licencia o que no siguen las normas de tránsito, lo que aumenta considerablemente el riesgo de accidentes.

Una de las principales preocupaciones fue el comportamiento de los jóvenes motociclistas, quienes muchas veces adoptan prácticas riesgosas, como conducir motocicletas y circular a altas velocidades sin usar casco:

"Veo a muchos jóvenes andando en moto, corriendo sin casco, y eso aumenta el número de accidentes. Falta conciencia y responsabilidad"

(Motociclista – Interior)

Este comportamiento imprudente muchas veces estaba relacionado con la falta de supervisión y la cultura local, donde muchos jóvenes aprenden a conducir de manera informal, sin la debida preparación o conocimiento de las normas de seguridad vial. La falta de campañas educativas y de seguimiento eficaz contribuye a perpetuar estas conductas de riesgo, que ponen en peligro no sólo a los motociclistas, sino también a otros usuarios de la vía.

1.3.12 La Visión de los Instructores Sobre Aprender a Andar en Motocicleta

Para comprender mejor la formación de los motociclistas, entrevistamos a tres profesores de escuelas de conducción. Sus reflexiones ponen de relieve importantes deficiencias en la formación teórica y práctica ofrecida a los estudiantes.

Deficiencias en la Formación Teórica y Práctica

Los profesores señalan que los contenidos teóricos que se imparten en las autoescuelas no preparan adecuadamente a los motociclistas para la realidad del tráfico. Según un instructor: “Los estudiantes aprenden las leyes, pero la realidad del tráfico en las calles es muy diferente. Necesitan una formación más práctica, que simule la vida cotidiana”. El examen de licencia, que se centra en maniobras básicas como el “ocho”, es criticado por no preparar a los estudiantes para situaciones reales. Un instructor comentó: “En el circuito cerrado no tiene que cambiar de marcha ni nada. Hace todo el circuito en primera. Cuando entra en tráfico real, está listo para morir”.

Falta de tiempo y formación insuficiente

Los docentes también mencionaron que el número de horas de clases prácticas es insuficiente. Como afirma uno de ellos: “El alumno pasa muy poco tiempo en la moto. Unas cuantas lecciones y listo, ya está autorizado a circular en el tráfico”. Muchos todavía no se sienten preparados para afrontar el tráfico de forma segura e independiente. Además, los instructores creen que la formación debe realizarse en diferentes condiciones de la carretera, del tráfico y del clima, simulando escenarios reales.

Equipo y seguridad

Otro punto destacado por los instructores es la falta de atención al uso de equipos de seguridad durante los entrenamientos. “Muchos estudiantes ni siquiera utilizan cascos de calidad durante las clases”, comentó uno de los entrevistados, destacando que, si no se enfatiza el uso del equipo desde el principio, los motociclistas tienden a descuidarlo en el futuro.

Falta de adaptación al tráfico real

Los instructores coinciden en que la formación actual no prepara a los motociclistas para afrontar las condiciones reales del tráfico urbano, que implican la interacción con coches, autobuses y peatones. Un instructor comentó: “La realidad del tráfico, con coches, autobuses, peatones y todo lo demás, es muy diferente a la que ven en la autoescuela”. Otro instructor destacó que muchos estudiantes, incluso después de aprobar el examen, evitan

conducir por vías con mucho tráfico: “Muchos aprueban el examen, pero luego evitan circular por vías con mucho tráfico porque no se sienten preparados”. En un análisis más crítico, un instructor afirmó: “Los que antes no sabían conducir, se fueron sin saber nada después de aprobar el examen Detran”. Y añade: “Después de uno o dos años, creen que han aprendido a volar, se vuelven más audaces y luego mueren”.

1.4 Conclusión General

El proceso de formación de motociclistas en Brasil, como lo revelan entrevistas con motociclistas e instructores, presenta importantes deficiencias que contribuyen al alto índice de accidentes que involucran motocicletas. La mayoría de los motociclistas empiezan a conducir de manera informal, sin recibir una formación teórica o práctica adecuada, lo que aumenta los riesgos en el tráfico. Las barreras educativas y financieras impiden que muchos obtengan una CNH-A, dejándolos sin preparación para enfrentar las complejidades y peligros del tráfico urbano.

Además, se critica la formación que ofrecen las autoescuelas por su desconexión con la realidad del tráfico. Las clases prácticas se limitan a maniobras básicas, como el “ocho”, sin abordar eficazmente retos cotidianos, como la convivencia con otros vehículos y situaciones de riesgo. La negligencia en el uso correcto de los equipos de seguridad y la falta de una supervisión efectiva agravan aún más los problemas de seguridad vial.

La relación entre motociclistas y conductores de vehículos de mayor tamaño está marcada por la tensión y la falta de respeto, lo que, combinado con el mal mantenimiento de las vías y el tráfico imprudente, resulta en un escenario de alto riesgo para los motociclistas. Los entrevistados sugirieron mejoras en la infraestructura, mayores inspecciones y campañas educativas como medidas para reducir estos riesgos.

En definitiva, muchos motociclistas empiezan a conducir antes de los 18 años, fuera del sistema educativo formal, sin conocimientos adecuados sobre los riesgos y las técnicas de conducción. Los exámenes de licencia realizados por Detrans no evalúan plenamente las capacidades de los motociclistas, siendo sólo un trámite para la obtención de la licencia de conducir. Además, la precaria infraestructura de las ciudades y las tensas relaciones con otros conductores aumentan los peligros en el tráfico, lo que se refleja en las altas estadísticas de accidentes en Brasil.

Ante este escenario, es fundamental reestructurar el proceso de formación de los motociclistas, con mayor énfasis en la práctica en condiciones reales de tránsito y en la concientización sobre la seguridad, con el fin de reducir la accidentabilidad y mejorar la convivencia en el tránsito.

Resultados por Objetivo Específico

A continuación, se detallan los resultados punto por punto en relación con los objetivos específicos de este trabajo.

a) Analizar el proceso de formación del motociclista:

La investigación reveló que el proceso de formación en las autoescuelas es inadecuado para preparar a los motociclistas para el tráfico real. La formación práctica se limita a maniobras sencillas, sin abordar situaciones complejas como cruces, adelantamientos y frenadas de emergencia. Como resultado, muchos motociclistas obtienen su licencia sin estar adecuadamente preparados para afrontar los desafíos del tráfico urbano, aumentando el riesgo de accidentes.

b) Investigar el uso de equipos de seguridad:

Aunque todos los motociclistas reconocen la importancia del uso de cascos y otros equipos de seguridad, su uso efectivo es irregular, especialmente en ciudades más pequeñas, donde la aplicación de la ley es insuficiente. Muchos motociclistas sólo utilizan el casco en viajes más largos y descuidan su uso en el día a día. Además, el uso de otros equipamientos, como chaquetas y botas, es aún menos frecuente, lo que aumenta los riesgos en caso de caídas o colisiones.

c) Estudiar los factores de riesgo del tráfico:

Los principales factores de riesgo identificados por los motociclistas fueron el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y la falta de licencia. Los motociclistas jóvenes, en particular, tienden a adoptar comportamientos imprudentes, como conducir motocicletas y correr en vías urbanas, lo que aumenta el número de accidentes. El consumo de alcohol, tanto por parte de motociclistas como de conductores de automóviles, también fue identificado como una de las principales causas de accidentes graves.

d) Identificar barreras de acceso al CNH-A:

La investigación identificó que las barreras educativas, como el analfabetismo y las dificultades financieras, impiden que muchos motociclistas obtengan una licencia. El examen teórico, que requiere lectura y comprensión de textos, es una barrera insuperable para quienes tienen baja educación, mientras que el costo del proceso de obtención de la licencia, incluidas las clases y las tarifas, dificulta el acceso a los motociclistas de bajos ingresos, especialmente en las zonas rurales.

e) Evaluar la influencia de la infraestructura via:

El mal mantenimiento de las vías, con baches, pavimento irregular y falta de señalización adecuada, fue identificado como una de las principales causas de los accidentes. En las zonas urbanas y rurales, los motociclistas enfrentan riesgos diarios debido a una infraestructura inadecuada, especialmente durante la temporada de lluvias, cuando las condiciones de las carreteras se deterioran aún más, lo que provoca frecuentes caídas.

f) Investigar la relación entre motociclistas y conductores:

La relación entre motociclistas y conductores de vehículos más grandes se describió como tensa y a menudo hostil. Los motociclistas informaron que no se sienten respetados en el tráfico y con frecuencia los conductores de automóviles y camiones los bloquean y los obligan a salir de la carretera. Esta falta de respeto aumenta la vulnerabilidad de los motociclistas, que ya enfrentan altos riesgos en las carreteras.

g) Proponer mejoras en el proceso de capacitación e inspección:

Con base en los relatos de los entrevistados, urge reformular el proceso de formación del motociclista, con énfasis en situaciones reales de tránsito y el uso de equipos de seguridad. Además, es necesario intensificar la supervisión, tanto para garantizar el uso correcto de los equipos como para frenar conductas imprudentes, como conducir sin permiso o bajo los efectos del alcohol. Las campañas educativas continuas también son fundamentales para concienciar a los motociclistas sobre la importancia de la seguridad vial.



Conclusiones Finales

1.1 Introducción

El presente estudio tiene como objetivo general comprender el perfil, hábitos, dificultades y percepciones de los motociclistas brasileños que utilizan motocicletas de hasta 300 cilindradas, con especial énfasis en cuestiones de seguridad vial y el proceso de obtención de la Licencia Nacional de Conducir – Categoría A (CNH-A). La investigación busca identificar los factores que contribuyen a la alta tasa de accidentabilidad entre motociclistas, proponiendo, con base en esto, algunas acciones y políticas públicas encaminadas a mejorar la capacitación, concientización y seguridad de estos conductores. Por lo tanto, este estudio tiene como objetivo brindar un diagnóstico del escenario actual de la movilidad en motocicleta en el país.

Para alcanzar los objetivos propuestos, la investigación se estructuró en cuatro etapas complementarias:

Análisis de datos secundarios:

Se realizó un amplio levantamiento de información de fuentes oficiales, con el objetivo de mapear el escenario actual e identificar tendencias relacionadas con las tasas de accidentabilidad entre motociclistas de bajas cilindradas.

Investigación cuantitativa:

Los datos fueron recolectados a través de un panel en línea, con 1211 participantes, lo que permitió un análisis robusto de las características, hábitos y percepciones de un número significativo de motociclistas brasileños.

Investigación cualitativa – grupos de discusión:

Para profundizar la comprensión de los desafíos y percepciones de los motociclistas, se realizaron cinco grupos de discusión en línea, para detallar las experiencias y dificultades que enfrentan en la vida diaria de estos conductores.

Entrevistas en profundidad:

Se realizaron doce entrevistas, incluyendo la participación de profesores de autoescuelas, para explorar en detalle el proceso de formación de nuevos conductores de motocicletas y los principales obstáculos que enfrentan en la formación práctica y teórica.

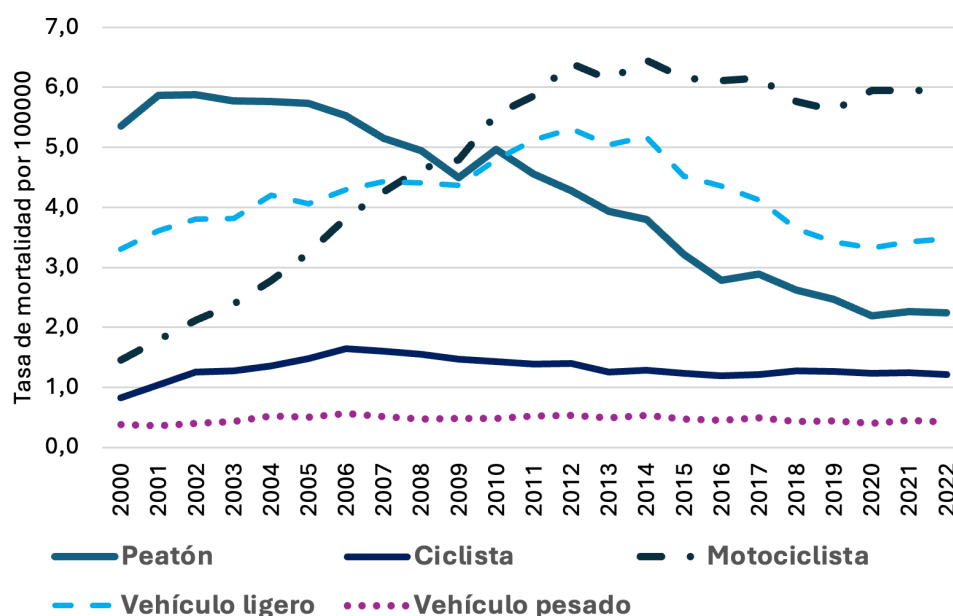
Estas cuatro fases de la investigación ofrecen una visión complementaria del universo de la movilidad en motocicleta en Brasil. A partir de allí, es posible desarrollar propuestas encaminadas a reducir la siniestralidad y mejorar las condiciones de seguridad de los motociclistas.

1.2 Pesquisa Com Dados Secundários

La violencia del tráfico es uno de los mayores problemas del país. En el tráfico actual, los motociclistas enfrentan los mayores riesgos. El número de muertes y lesiones entre los motociclistas brasileños supera con creces el de otras categorías de usuarios de la vía. Varios factores explican esta realidad, y es fundamental entenderlos para desarrollar políticas públicas que puedan mitigar este problema.

El vertiginoso crecimiento del parque de motocicletas en Brasil, especialmente en las últimas dos décadas, está entre los principales factores que explican el aumento de la mortalidad y la morbilidad entre los motociclistas. Brasil, que tenía alrededor de 4 millones de motocicletas a principios de la década de 2000, vio crecer esta cifra hasta 35 millones en 2023. El bajo costo, su eficiencia en términos de combustible y facilidad de transporte y la precariedad del transporte público explican en gran medida la popularización de las motocicletas como medio de transporte. Como el importante aumento del parque móvil no fue acompañado de políticas públicas adecuadas, uno de los resultados fue el vertiginoso aumento del número de motociclistas muertos y heridos. La evolución de las tasas de mortalidad expresadas en la Figura 1 muestra claramente el fenómeno: entre las categorías comparadas, la única que crece es la de los motociclistas.

Figura 1 - Tasa de mortalidad estandarizada por categoría y año, Brasil, 2000 – 2022.



Los motociclistas enfrentan numerosos desafíos. El mal estado de las vías y la mala señalización ponen en constante riesgo a los motociclistas. En muchas ciudades, especialmente en las regiones Norte y Nordeste, las carreteras no están adaptadas para el uso seguro de las motocicletas.

El alto precio de obtener el permiso de conducir nacional (CNH) hace que la mayoría de los motociclistas conduzcan sin permiso de conducir, no tengan una formación mínima adecuada y corran riesgos innecesarios. Sin supervisión suficiente, muchas personas conducen motocicletas sin licencia. Evidentemente, la falta de preparación de los conductores aumenta significativamente la probabilidad de sufrir accidentes, especialmente en zonas rurales y ciudades más pequeñas, donde predomina el uso informal de motocicletas.

Las figuras 2 A y 2 B muestran la precocidad de las muertes de motociclistas y las diferencias entre sexos. Los varones jóvenes son mucho más vulnerables, principalmente debido a su estilo de conducción en motocicleta. Los datos muestran que los hombres tienen cinco veces más probabilidades de morir en accidentes de motocicleta que las mujeres.

Figura 2 A - Tasa de mortalidad estandarizada por edad, masculina.

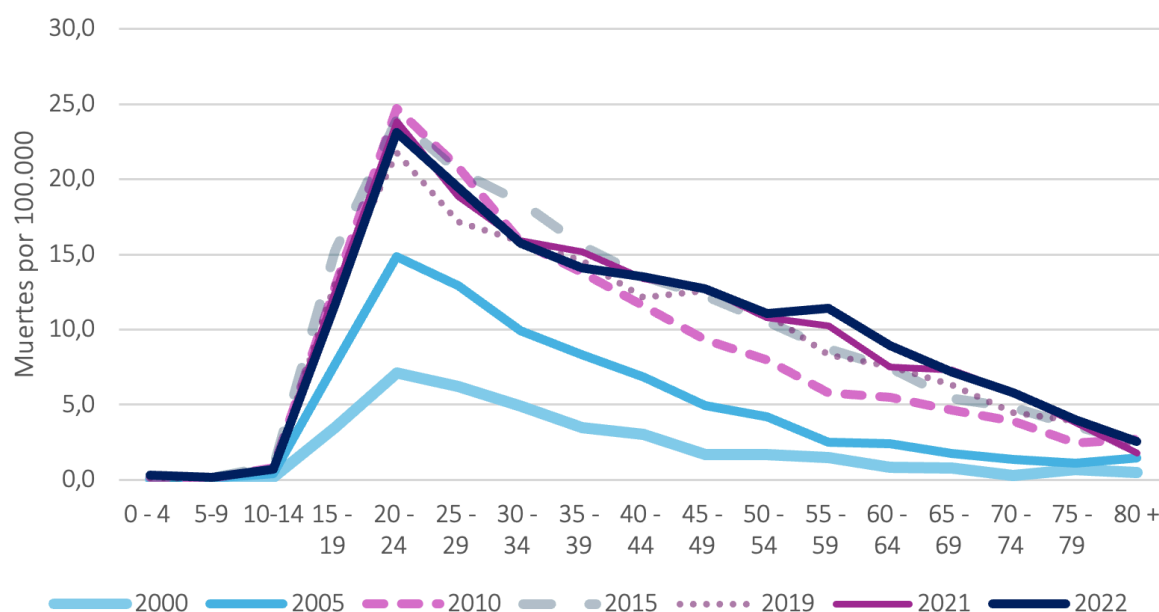
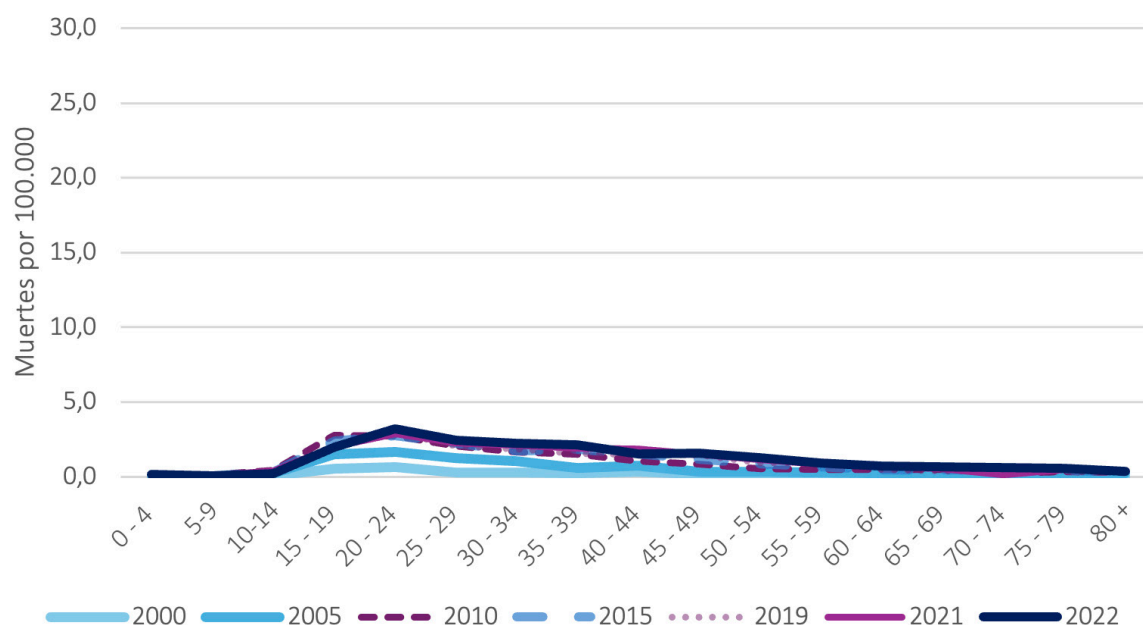


Figura 2 B - Tasa de mortalidad estandarizada por edad, mujeres.

Otro aspecto es el uso de la motocicleta como herramienta de trabajo. El aumento de la demanda de servicios de entrega, impulsado por la expansión de las plataformas digitales, ha llevado a que millones de motociclistas salgan a las calles, a menudo sin la capacitación adecuada para conducir de manera segura. Estos trabajadores están expuestos a largas jornadas, plazos ajustados y condiciones de tráfico adversas, lo que aumenta considerablemente el riesgo de accidentes. La naturaleza de los trabajos de reparto con motocicletas –mototaxis, repartos y otros servicios– en los que el motociclista gana en función del número de viajes, pone en riesgo la integridad física de los motociclistas. Los innumerables accidentes que involucran a motociclistas abruma al sistema de salud pública, que enfrenta los altos costos asociados con el tratamiento de las víctimas de accidentes graves. Una encuesta publicada por InfoMoney muestra que los motociclistas lesionados estuvieron, en promedio, 41 días sin trabajar en 2023. Entre los motociclistas que trabajan en el reparto, el Observatorio de Seguridad y Salud en el Trabajo estimó que hay 362 accidentes por cada 10.000 puestos de trabajo.

El problema de la mortalidad de motociclistas en Brasil se ve agravado por la debilidad de la legislación de seguridad y la ineficiencia en el control de normas básicas, como el uso de cascos y otros equipos de protección. Aunque el uso del casco es obligatorio, el uso

inadecuado o el incumplimiento de esta norma sigue siendo común, especialmente en las zonas rurales y en las afueras de las ciudades. La inspección fallida significa que muchos conductores no adoptan medidas de protección básicas, exponiéndose a lesiones graves o mortales en caso de accidente.

Desde una perspectiva de salud pública, los accidentes de motocicleta en Brasil tienen un impacto devastador. Alrededor del 40% de los motociclistas que sufren accidentes graves mueren en el hospital, lo que refleja la gravedad de las lesiones y el elevado coste del tratamiento de estas víctimas. Las hospitalizaciones prolongadas, las intervenciones quirúrgicas y los tratamientos intensivos son comunes entre los motociclistas lesionados, lo que sobrecarga el sistema de salud pública brasileño. Además, las altas tasas de mortalidad en las carreteras generan un costo humano incalculable, con familias enteras devastadas por la pérdida de seres queridos o la discapacidad permanente de sus cuidadores. Cabe señalar que, en muchos casos, las víctimas de accidentes son jóvenes de entre 15 y 29 años, lo que acentúa aún más el impacto social y económico de estas tragedias.

También merece especial atención la elevada tasa de invalidez permanente derivada de accidentes de motocicleta. En Brasil, ocho de cada diez personas que quedan con discapacidad permanente tras un accidente de tráfico son motociclistas. Esto representa un profundo impacto social, ya que muchas de estas personas, que antes eran económicamente activas, se vuelven dependientes de los cuidados, lo que supone una carga para sus familias y el sistema de seguridad social. La incapacidad permanente, a menudo resultante de lesiones en la columna o amputaciones, impide a estas víctimas regresar al mercado laboral, generando un ciclo de pobreza y dependencia en sus familias.

Antes de promover una inspección intensa con énfasis en combatir la conducción sin licencia, es fundamental estudiar las razones de esta práctica y las soluciones al problema. En la formación para la obtención de licencias dirigida a motociclistas se debe poner foco en el cumplimiento de las normas de seguridad y la conducción defensiva.

El problema de los motociclistas en Brasil va más allá del número de muertos y heridos. Es un problema social, de salud pública y de seguridad que debe abordarse con un enfoque amplio. Son millones de motociclistas que trabajan en repartos, como mototaxis, con los más diversos servicios. El crecimiento exponencial del parque de motos en el país no solo puede verse como una necesidad de movilidad accesible, sino también como una fuente de ingresos, empleo y transporte familiar. No es raro que los padres lleven a sus hijos al colegio en motocicleta. Así, el motociclismo en Brasil es un desafío complejo que exige respuestas coordinadas de las autoridades públicas.

1.3 Investigación Cuantitativa

La investigación, realizada con 1.211 motociclistas que conducen motocicletas de hasta 300 cilindradas en todo Brasil, ofrece información sobre diversos aspectos que involucran a esos conductores, desde la obtención de la licencia hasta comportamientos de riesgo y sugerencias para mejorar la seguridad vial. Este estudio revela aspectos importantes sobre el perfil de los motociclistas, lo que resulta útil para mejorar la seguridad vial y comprender las necesidades de los transeúntes.

La investigación identificó los obstáculos enfrentados para la obtención del CNH-A, especialmente los altos costos, la burocracia y la dificultad de los exámenes. Estos desafíos son más pronunciados entre ciertos perfiles, como los jóvenes y los motociclistas de bajos ingresos. Más de la mitad de los motociclistas entrevistados han estado involucrados en accidentes, y muchos informaron lesiones y períodos de ausencia del trabajo. Las mujeres y los motociclistas que viajan esporádicamente o por placer tienen una menor incidencia de accidentes, lo que resalta la importancia del uso frecuente y las condiciones de conducción para la seguridad.

El uso de la motocicleta para el trabajo es significativo entre los entrevistados, reflejando la importancia de este vehículo como herramienta profesional. La percepción de la formación en las autoescuelas es mayoritariamente positiva: muchos motociclistas afirman que esta formación mejoró significativamente sus habilidades de conducción.

Las sugerencias de los motociclistas para mejorar la formación y la seguridad vial destacan la importancia de cursos de conducción defensiva, simulaciones de riesgos y campañas educativas. También se destacó la mejora de las condiciones de infraestructura, como la creación de carriles exclusivos para motocicletas y el mantenimiento de vías.

Algunas características son factores de intensidad de riesgo. Los primeros son el sexo y la edad: los hombres jóvenes menores de 35 años tienen mucho mayor riesgo de sufrir accidentes de moto. En otro nivel están las condiciones de las carreteras y las ciudades. En las regiones Norte y Nordeste las carreteras están peor, hay más agujeros y menos señalización. También hay menos inspección, lo que favorece la conducción de menores y personas con discapacidad.

1.4 Grupos De Discusión

Los motociclistas conforman una tribu con sus propios códigos y comportamientos. Independientemente del género, la edad y la ubicación geográfica, todos notan particularidades que los diferencian de otros segmentos de vehículos, desde la compra hasta la forma de conducir e interactuar con su vehículo.

El deseo y la compra de una motocicleta involucran elementos racionales de costo x beneficio, pero también elementos subjetivos como la sensación de libertad y autonomía. El bajo costo de adquisición, mantenimiento y eficiencia del combustible hacen de la motocicleta un vehículo accesible para buena parte de la población que, de lo contrario, tendría que utilizar el transporte público con todas las penurias que eso significa en la mayoría de las ciudades brasileñas, especialmente en el interior del país.

En Brasil, comprar una motocicleta es una inversión rentable para gran parte de la población. Es un vehículo de transporte, ocio y trabajo, inclusive para las mujeres.

Este instrumento híbrido de uso, locomoción/trabajo, combinado con los bajos costes de adquisición y mantenimiento, hacen de la motocicleta un vehículo único, adaptable a las necesidades económicas de una clase social cuya inestabilidad financiera parece ser más la norma que la excepción.

G1

Mujeres motociclistas de diferentes regiones de Brasil.

G2

Motociclistas varones que utilizan motocicletas para trabajar.

G3

Motociclistas varones que ya han sufrido accidentes.

G4

Motociclistas del interior de Brasil.

G5

Motociclistas del Norte y Nordeste que no cuentan con licencia.

Los principales hallazgos en los grupos fueron:

Riesgos de Tránsito:

Todos los grupos de discusión indicaron una fuerte percepción de vulnerabilidad en el tránsito, independientemente del perfil del motociclista. La conducción imprudente, las condiciones adversas de las carreteras y la falta de supervisión adecuada, especialmente en las zonas rurales y regiones menos desarrolladas, como el Norte y el Nordeste, son factores que siempre se mencionan.

Desigualdad de Género:

Las motociclistas se sienten más seguras en una motocicleta que en el transporte público o en las calles, donde se sienten más expuestas a la violencia, el acoso, los robos y las agresiones. Saben que son una minoría sobre dos ruedas, lo que les da una sensación de pioneros. Tienen una forma de conducir más prudente y defensiva.

Barreras económicas y Legislación:

La regularización de los motociclistas, especialmente en lo que respecta a la obtención del permiso de conducir, se ve comprometida por importantes barreras económicas. Esto es particularmente evidente entre los motociclistas de las regiones Norte y Noreste, donde la percepción de burocracia y el alto costo asociado con la licencia impiden que muchos se vuelvan legales. Sin embargo, esa no es la única razón. La laxitud en las normas de tráfico y la falta de supervisión hacen que el permiso de conducir sea sólo un coste adicional, innecesario e inútil.

Cultura de apoyo mutuo:

La cultura entre los motociclistas, caracterizada por una fuerte solidaridad y espíritu de cuerpo, emerge como un aspecto positivo de la comunidad, especialmente entre los motociclistas. Esta cultura ayuda a mitigar algunos de los riesgos que se enfrentan en la carretera, creando una red de apoyo única entre los usuarios de vehículos de dos ruedas.

Conducción defensiva:

La conciencia de los riesgos asociados con la conducción es alta entre los motociclistas, especialmente entre aquellos que han estado involucrados en accidentes. Existe una clara adopción de prácticas de conducción defensiva, aunque existen limitaciones en la formación que ofrecen las autoescuelas, que no preparan adecuadamente a los motociclistas para las realidades del tráfico.

1.5 Entrevistas En Profundidad

Se realizaron doce entrevistas individuales y cara a cara. Estas entrevistas fueron realizadas en Alagoas, Goiás y el Distrito Federal. El énfasis en las entrevistas se dio al proceso de formación y cualificación.

El proceso de formación de motociclistas en Brasil, como lo revelan entrevistas con motociclistas e instructores, presenta importantes deficiencias que contribuyen al alto índice de accidentes que involucran motocicletas. La mayoría de los motociclistas empiezan a conducir de manera informal, sin recibir una formación teórica o práctica adecuada, lo que aumenta los riesgos en el tráfico. Las barreras educativas y financieras impiden que muchos obtengan una CNH-A, dejándolos sin preparación para enfrentar las complejidades y peligros del tráfico urbano.

Además, se critica la formación que ofrecen las autoescuelas por su desconexión con la realidad del tráfico. Las clases prácticas se limitan a maniobras básicas, como el “ocho”⁵, sin abordar eficazmente retos cotidianos, como la convivencia con otros vehículos y las situaciones de riesgo. La negligencia en el uso correcto de los equipos de seguridad y la falta de una supervisión efectiva agravan aún más los problemas de seguridad vial. Los exámenes de licencia realizados por Detrans no evalúan plenamente las capacidades de los motociclistas, siendo sólo un trámite para la obtención de la licencia de conducir. En última instancia, la investigación reveló que el proceso de formación en las autoescuelas es inadecuado para preparar a los motociclistas para el tráfico real. La formación práctica se limita a maniobras sencillas, sin abordar situaciones complejas como cruces, adelantamientos y frenadas de emergencia.

La informalidad está presente en muchos aspectos, por ejemplo, muchos motociclistas comienzan a conducir antes de los 18 años, fuera del sistema educativo formal, sin conocimientos adecuados sobre los riesgos y técnicas de conducción.

⁵ El “ocho” es una maniobra común en las pruebas de licencia para motociclistas que consiste en dar dos vueltas en círculo como si escribieran un ocho.

La mala formación se extiende a otros ámbitos, como el uso de equipos de protección personal. Aunque muchos motociclistas reconocen la importancia del uso de cascos y otros equipos de seguridad, su uso efectivo es irregular, especialmente en ciudades más pequeñas, donde la aplicación de la ley es insuficiente. Hay regiones donde el uso del casco está mal visto porque confiere anonimato a quienes lo llevan. “No lo uso porque me podrían confundir con un ladrón”. Además, el uso de otros equipamientos, como chaquetas y botas, es aún menos frecuente, lo que aumenta los riesgos en caso de caídas o colisiones.

La relación entre motociclistas y conductores de vehículos de mayor tamaño está marcada por la tensión y la falta de respeto. Los conductores que no giran las señales o conducen imprudentemente resultan en un escenario de alto riesgo para los motociclistas.

El mantenimiento de las carreteras es un factor de riesgo. Los baches, especialmente durante los períodos de lluvia, representan un riesgo mayor para los motociclistas que para los automóviles. Los entrevistados sugirieron mejoras en la infraestructura, mayores inspecciones y campañas educativas como medidas para reducir estos riesgos.

1.6 Recomendaciones

A partir de los hallazgos de esta investigación, se pueden hacer varias recomendaciones para mejorar la seguridad y la calidad de vida de los motociclistas en Brasil. Aquí están:

Implementación de Programas de Educación y Concientización Vial

Es fundamental desarrollar campañas de concientización enfocadas a todos los usuarios del tránsito, con énfasis en la vulnerabilidad de los motociclistas. Estas campañas deben abordar temas como el respeto mutuo y el impacto del comportamiento imprudente. Los programas con técnicas de Conducción Defensiva deben extenderse a todos los motociclistas, estén calificados o no.

Accesibilidad Económica para la Obtención de Licencia de Conducir

Programas como la Licencia de Conducir Social deben ampliarse y publicitarse ampliamente. Simplificar los procesos burocráticos y reducir los costos asociados con las licencias son pasos cruciales para legalizar a más motociclistas y aumentar la seguridad vial.

Mejora de la infraestructura de las carreteras

Se necesitan inversiones significativas en infraestructura, especialmente en las regiones menos desarrolladas, para mejorar las condiciones de las carreteras. Esto incluye mejorar la pavimentación, señalización e instalar equipos de seguridad, como carriles exclusivos para motociclistas en las principales avenidas.

Reestructuración de la formación y formación práctica en las escuelas de conducción

el plan de estudios de las escuelas de conducción debería incluir más formación práctica en situaciones reales de tráfico, preparando mejor a los motociclistas para afrontar los retos diarios. Se debe enfatizar la conducción defensiva y el uso correcto del equipo de seguridad.

Educación para Evitar Factores de Riesgo

Los principales factores de riesgo identificados por los motociclistas fueron el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y la falta de licencia. Los motociclistas jóvenes, en particular, tienden a adoptar comportamientos imprudentes, como conducir motocicletas y correr en vías urbanas, lo que aumenta el número de accidentes.

Mejorar la supervisión:

La supervisión también debe tener características de apoyo y orientación, no sólo de castigo.

Fundación
MAPFRE



