

Motocicletas: as realidades do Oriente e do Ocidente.

Em 2017, tive a oportunidade de visitar a Indochina (Vietnã, Cambodja, Laos) Tailândia e outros países da Ásia. Foram 48 dias de aprendizado em outras culturas. Como motociclista, não pude deixar de observar .o impressionante volume de motocicletas que circulam nas grandes cidades asiáticas e a aparente harmonia no trânsito. Mesmo com um número muito elevado de veículos de duas rodas, a fluidez do tráfego, em meio ao que poderíamos considerar um "caos organizado", era notável.

A experiência foi particularmente marcante em Hanói, no Vietnã. Com o espírito de um bom observador, em Hanói, aos domingos, eu ficava em um restaurante numa das esquinas da praça principal para tomar smoothie (o melhor que já tomei na vida) e acompanhar atentamente os impressionantes deslocamentos de condutores de duas rodas e, apesar da ausência de sinalizações claras ou fiscalização ostensiva, não presenciei um único acidente e ainda aprendi a atravessar a rua sem ser atropelado.

E as perguntas que me fazia no início da viagem – Como não causam acidentes? Como é possível atravessar a rua entre tantas scooters que continuam andando e sem acidentes? - persistiam.

Como único veículo possível, lá ia a família de até cinco seres humanos em uma scooter, obedecendo a faixa etária de seus ocupantes. Na frente, pisando em um suporte de madeira, o menor, e põe menor nisto, e assim por diante e claro naquele entrevero de scooters.





Constatei que todos observavam os movimentos dos pedestres e outras scooters e cheguei à conclusão de que, desde pequeno, vão aprendendo as regras informais de trânsito, a sua segurança e a do próximo.

Com mais de 77 milhões de motos registradas, o Vietnã é um dos países com maior densidade de motocicletas do mundo. Em Hanói, são mais de 5 milhões de motocicletas para menos de 585 mil carros, o que representa uma ocupação de mais de 85% da malha viária.

A convivência entre veículos e pedestres é regida por regras informais que parecem ser aprendidas desde a infância. Cada indivíduo assume sua responsabilidade no fluxo e, assim, mantém-se a segurança coletiva.

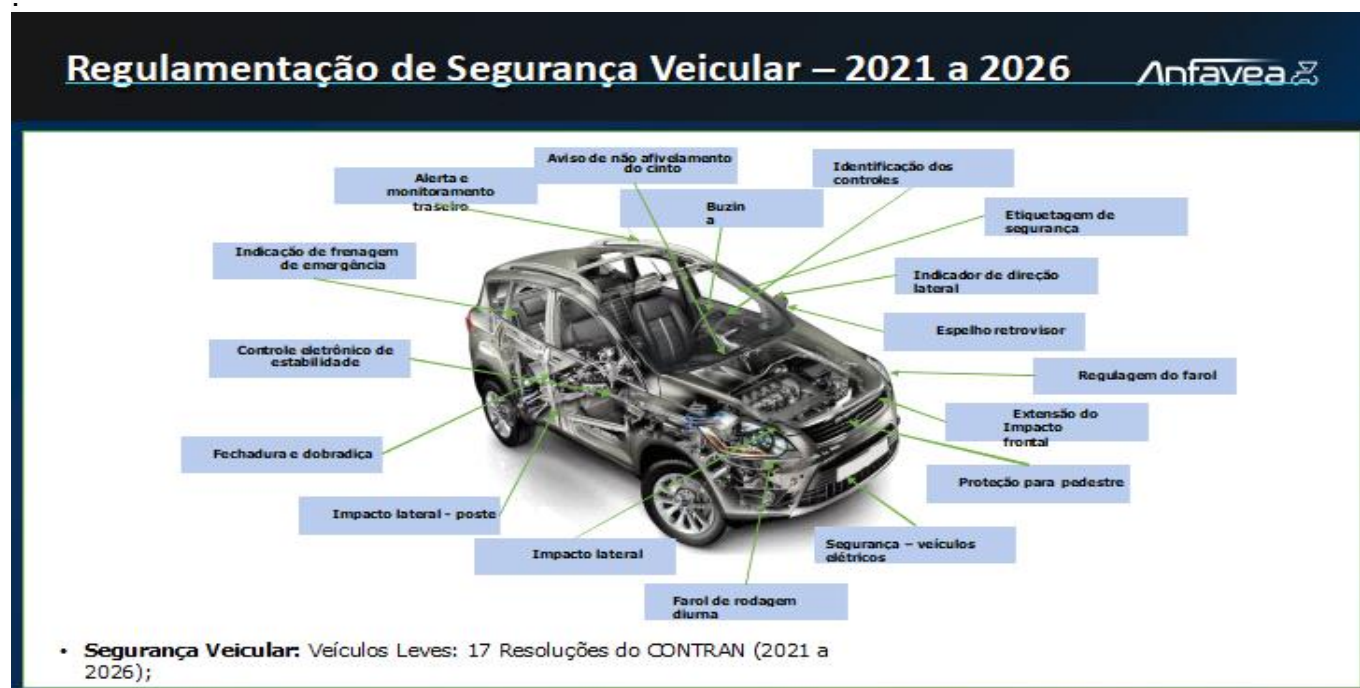
Cenário brasileiro

Mais de 8 anos depois, no último Dia das Mães (11 de maio de 2025), ao retornar de Camboriú pela BR-101 em direção a Florianópolis, o contraste com a realidade brasileira ficou evidente. Enfrentei um longo congestionamento causado por dois acidentes envolvendo motocicletas, uma ocorrência comum em nossas ruas e rodovias. Este episódio serviu de gatilho para uma reflexão mais profunda sobre o papel crescente das motocicletas no transporte urbano brasileiro, e os desafios que essa tendência impõe à segurança viária.

A minha reflexão (e preocupação) é que cada vez mais aumenta o número de motocicletas no trânsito. Há motociclistas que respeitam as regras de trânsito e rodam sem causar acidentes e aqueles motoqueiros que não respeitam regras de trânsito, não respeitam nada, xingam e se acidentam com frequência.

Enquanto o número de motocicletas cresce, o de automóveis se mantém abaixo das expectativas. Segundo a ANFAVEA, o Brasil só deverá recuperar o volume de vendas de automóveis de 2013 (3,6 milhões de unidades) em 2040. Por outro lado, as vendas de motocicletas devem superar, ainda em 2025, os números de 2010 (1,8 milhão de unidades).

Essa tendência reflete o descompasso entre o poder aquisitivo da população e o aumento no custo dos veículos leves, impactado por exigências de segurança, tecnologia embarcada, eletrificação, emissões e tributos.



PRODUÇÃO DE MOTOCICLETAS EM MILHARES DE UNIDADES



dea

Veículos
Leves

BCG

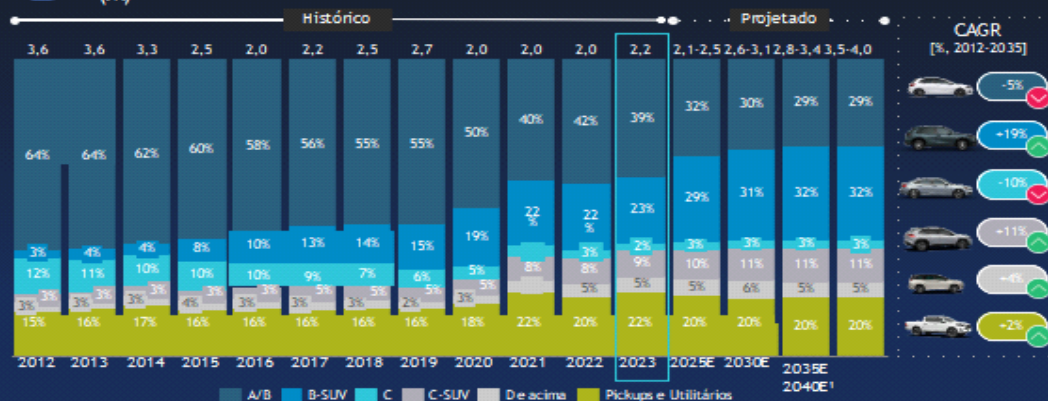
Anfavea



Leves: Mercado apresenta tendência de mudança no mix de segmentos para próximos anos (com maior participação dos segmentos de B/C-SUV)



Participação de mercado de veículos leves por segmento e vendas totais (M)



1. As projeções dos segmentos da IHS convergem para a mistura de segmentos mostrada em 2035E; assume-se a mesma mistura para o período até 2040E.

Nota: Não inclui o segmento SUVA devido ao baixo volume de vendas (-0,1% de participação no mercado). Fonte: S&P Global Mobility; IHS; Análise BCG

Brasil está seguindo caminho de mudança de mix para veículos mais premium, impulsionado por SUVs B/C e picapes

Mudança de mercado vem principalmente da diminuição dos modelos hatchback e sedan (A/B/C)

Num futuro bem próximo, a frota de motocicletas e scooters irá crescer ainda mais e a disputa entre motos e carros será maior ainda nas vias públicas sem que haja um trabalho prévio de melhoria e ordenamento dos espaços delimitados para cada tipo de mobilidade, se este é o melhor modelo.

Segundo dados da Senatran, o crescimento da frota de motos no Brasil foi de 405% entre 2004 e 2024. Em outubro de 2024, o país atingiu a marca de 34,2 milhões de veículos de duas rodas, sendo 27,7 milhões de motocicletas, o que representa 28% da frota nacional. O crescimento anual foi de 5,07% em relação ao ano anterior.

O total de motocicletas cresceu no país de forma repentina, mais de 5 vezes nos últimos 20 anos. A classe das duas rodas passou de menos de 6 milhões em 2003 para quase 22 milhões em 2013, culminando nas atuais 34 milhões em outubro de 2024.

Detalhes da Frota:

- Motocicletas: 27,7 milhões.
- Motonetas: 6 milhões.
- Ciclomotores: 504 mil.
- Total: 34,2 milhões.
- Percentagem da frota nacional: 28%.
- Crescimento em relação a 2023: 5,07%.

Regiões com Maior Frota:

- Sudeste: São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo possuem quase 12,8 milhões de motos.
- Nordeste: Aproximadamente 9,8 milhões de motos.
- Sul: Quase 4,6 milhões de motos.
- Centro-Oeste: Próximo de 3,39 milhões de motos.
- Norte: O número é próximo do Centro-Oeste.

Como exemplo, crescimento de motos no estado do Ceara é considerável, e em 175 municípios do Ceará, a proporção de motos em relação aos veículos é superior a 50%, indicando que a maioria dos veículos nas cidades são motos.

Existe uma distorção considerável entre SENATRAN e outras Fontes. Na tabela comparativa abaixo, Veiculos de duas rodas versus carros(carros+ caminhões+onibus) eu utilizo dados do SINDIPEÇAS, pois os dados oficiais relatam veiculos e motos registradas Independente se ainda fazem parte da frota circulante.

Comparativo de Frotas Circulantes: Motos x Carros (2024)

País	Frota de Motos (aprox.)	Frota de Carros (aprox.)	Proporção Motos/Carros	Observações
Brasil	14 milhões	62 milhões	1 moto para cada 4 carros	Fonte SINDIPEÇAS
Índia	>200 milhões	40 milhões	5 motos para cada carro	Motos são o principal modal de transporte
China	> 60 milhões	>300	1 moto para	Incentivo à

		milhões	cada 5 carros	substituição por motos elétricas
Itália	9 milhões	40 milhões	1 moto para cada 4 carros	Alta penetração urbana
França	6 milhões	39 milhões	1 moto para cada 6,5 carros	Uso concentrado em grandes centros
Hanói-Vietnã	5 milhões	385 mil	8 motos para 1 carro	

Segurança viária: um desafio em crescimento

Apesar da importância econômica e logística das motocicletas — sobretudo em regiões de menor poder aquisitivo —, sua inserção na malha urbana ainda é marcada por fragilidades estruturais e comportamentais.

- As motos representam 28% da frota nacional, mas estão envolvidas em mais de 70% dos sinistros de trânsito, o que gera preocupação com a segurança viária.
- A maioria dos proprietários de motos no Brasil não possui habilitação para conduzir o veículo, o que também contribui para a preocupação com a segurança, conforme aponta a Senatran.

O sistema de habilitação permite que, com a carteira tipo “A”, o condutor pilote qualquer cilindrada, mesmo que tenha treinado apenas em motos de baixa potência.

O aumento da frota contrasta com a estagnação das políticas públicas voltadas à educação no trânsito e à infraestrutura urbana. A ausência de corredores específicos, de sinalização adequada e de campanhas educativas contínuas contribui para o aumento da sinistralidade.

O crescimento da frota de motocicletas é irreversível e tende a se intensificar nos próximos anos. No entanto, essa expansão precisa ser acompanhada de ações estruturantes que garantam a segurança no trânsito e a convivência harmoniosa entre os diferentes modais de transporte.

Cidades como São Paulo já avançaram nesse sentido, com a criação de corredores exclusivos para motos, nos moldes das faixas de ônibus. Medidas como essa, associadas à fiscalização, à formação adequada dos condutores e à conscientização da população, são essenciais para transformar o atual cenário de risco em um modelo de mobilidade eficiente, seguro e sustentável.

A faixa exclusiva visa reduzir o risco de acidentes, separando o tráfego de motos das demais faixas e permitindo que os motociclistas circulem com mais segurança e organização.

Segurança para motociclistas:

A faixa exclusiva visa reorganizar o espaço viário, proporcionando maior segurança para os motociclistas e harmonizando a convivência com outros modais de transporte.

Impacto na fluidez do trânsito:

Além de aumentar a segurança, a Faixa Exclusiva também contribui para a fluidez do trânsito, com estudos indicando diminuição da lentidão.

Projeto-piloto em São Paulo:

A implementação da Faixa Azul em São Paulo começou com um projeto-piloto em 2022 na Avenida 23 de Maio, tendo sido ampliado para outras vias da cidade.

Resultado em São Paulo da Faixa Azul

Redução nos óbitos:

A Prefeitura de São Paulo anunciou que a Faixa Azul contribuiu para uma redução de 47,2% nos óbitos de motociclistas em vias onde foi implantada, entre 2023 e 2024.

Extensão da Faixa Azul:

A cidade já possui 221,2 km de Faixa Azul, com planos para ampliar essa extensão para 400 km até 2028.

Reconhecimento do projeto:

A Prefeitura de São Paulo destaca que a Faixa Azul é um projeto pioneiro e que outras cidades no Brasil estão adotando essa iniciativa para melhorar a segurança no trânsito.

Uma outra ação da Prefeitura de São Paulo é que a Câmara Municipal instalou uma subcomissão de Regulamentação do Mototáxi.

Temas de estudo: Esta subcomissão analisará a regulamentação do serviço, a segurança, a legislação e o conforto dos usuários.

Em contrapartida, automóveis contam com infraestrutura viária priorizada há décadas, com maior espaço dedicado em vias expressas, estacionamentos e sinalização adaptada. A criação de faixas específicas para motos ainda é pontual e rara, enquanto os automóveis seguem como referência central no planejamento urbano.

No exterior, o uso compartilhado de faixas entre motos e ônibus é comum:

Londres (Reino Unido) permite que motocicletas circulem nas faixas exclusivas de ônibus, facilitando a integração com o tráfego e incentivando a segurança dos condutores de duas rodas.

Tóquio e outras cidades asiáticas possuem áreas de retenção para motos nos semáforos, uma política que ainda está ausente em grande parte das cidades brasileiras.

Países europeus estão na vanguarda de regras técnicas e de segurança, com foco na convivência segura entre modais e na sustentabilidade urbana.

Temos um longo caminho de muitos estudos do que será melhor para nosso país, só que temos que começar logo pois mudança de comportamento gera trabalho e tempo para concretizar e estudos e investimentos em obras viárias também e enquanto isto, muitos acidentes, perdas de vidas e incapacitação ao trabalho acontecerão.

É preciso se antecipar ao que virá. Espero que o trânsito das grandes cidades do Brasil não se torne sequer parecido com cidades da indochina, Tailândia, Índia e tantas outras em que a mobilidade urbana seja intensamente povoado por veículos de duas rodas.

Lá a educação de trânsito diferenciada, a impossibilidade de correr devido ao congestionamento existente já seria um impedimento a acidentes graves, já aqui a péssima educação de trânsito e os motoqueiros tendo espaço para correr e desrespeitar as regras formais e informais da boa convivência tornam rotina acidentes graves.

Pelo exposto necessitamos urgentemente de ações concretas das autoridades para melhorar a educação no trânsito, estudos e investimentos nas vias públicas para mitigar o número de acidentes e nos tornarmos um país mais civilizado no trânsito.

Minha contribuição além deste artigo seria propor uma campanha de educação de trânsito para chamar a atenção do público em geral mas principalmente aos pilotos de duas rodas. O slogan seria:

SEJA UM MOTOCICLISTA

A campanha utilizaria diversas situações de trânsito, como motos parando na faixa de pedestre, sendo gentis no trânsito etc.

Espero ter contribuído para mais um alerta a nossa sociedade que precisamos tratar este tema com rapidez e um trabalho sério de educação e segurança no trânsito para que possamos mitigar o número de acidentes com duas rodas.

