



ESTUDO SOBRE **MOTIVAÇÕES** E **RACIONALIDADES** NA ESCOLHA PELA **MOTOCICLETA** COMO MEIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO (RMRJ)

AGENDA

1. Quem somos
2. Motivação, objetivos e métodos
3. Resultados – Pesquisa de campo (quantitativa)
4. Resultados – Grupo de diálogo e escuta
5. Resultados – O que diz a literatura

QUEM SOMOS



Glaydston Mattos Ribeiro

Coordenador do Projeto, Professor do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ e Diretor Executivo da COPPETEC.



Cintia Machado de Oliveira

Professora do Instituto Militar de Engenharia e do Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca. Coordenadora do Programa de Pós Graduação em Energia e Sociedade do CEFET/RJ..



Marina Leite de Barros Baltar

Professora adjunto do PET/COPPE/UFRJ com experiência na área de Engenharia de Transportes, principalmente em Engenharia de Tráfego, Planejamento de Transportes e Mobilidade.



Larissa Rodrigues Turini

Doutoranda do Programa de Engenharia Civil da COPPE/UFRJ e Pesquisadora do Laboratório OPTGIS.



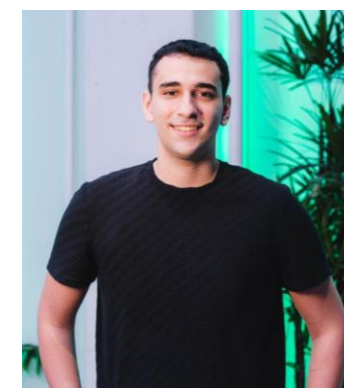
Joyce Azevedo Caetano

Doutora pela COPPE/UFRJ e Pesquisadora do Laboratório OPTGIS.



Ana Carolina de Barros Pamplona

Graduanda de Engenharia Civil pela Escola Politécnica da UFRJ e Pesquisadora do Laboratório OPTGIS.



Thales Nocchi Foureaux

Graduando em Engenharia da Computação pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) e Pesquisador do Laboratório OPTGIS.



O ESTUDO

MOTIVAÇÃO, OBJETIVOS E MÉTODOS

MOTIVAÇÃO PARA A PESQUISA



**Crescimento de 18%
da frota 2023 para
2024 – total de 28
milhões de unidades
de motocicletas em
2024**

(Fenabrave, 2024)

**Em 2023, cerca de
25% dos domicílios
no Brasil possuíam
motocicleta**

(Agência Brasil, 2024)

**Produção de
motocicletas fecha
2024 em alta de
11,1% e é a maior
em 10 anos**

(Abraciclo, 2024)

MOTIVAÇÃO PARA A PESQUISA

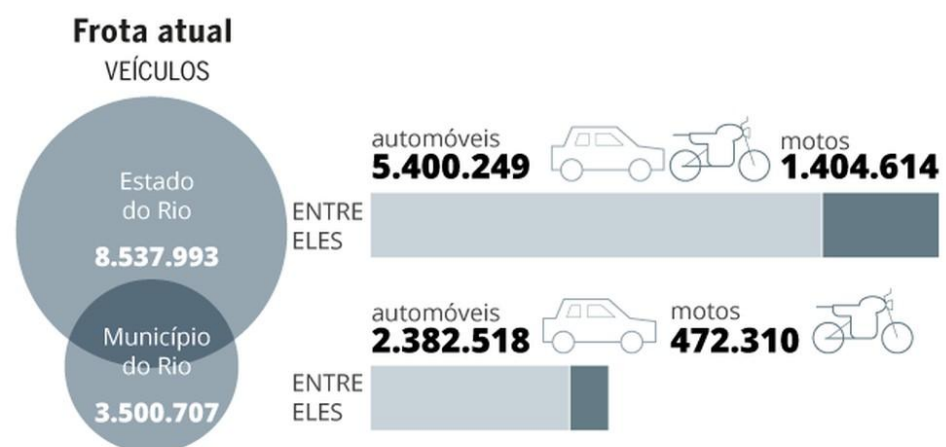
- Em 2023, **38,6%** das fatalidades no trânsito no Brasil envolveram **motocicletas** (IPEA, 2025).
- O SUS gastou **R\$ 233,3 milhões** com **internações de motociclistas** em 2024 (Abramet, 2025)
- No Brasil, **6,3 mortes por 100 mil habitantes**: ↑ **12,5%** em 1 ano (2022 – 2023) (IPEA, 2025)

- No Rio de Janeiro (Corpo de Bombeiros, 2025):
 - **77%** dos **atendimentos de ocorrências no trânsito** envolvem **motocicletas**.
 - Cerca de **80 feridos por dia** nos hospitais municipais.
 - **90%** das emergências ortopédicas envolvem motociclistas

A motocicleta é, ao mesmo tempo, solução individual e sintoma de um sistema que falha coletivamente.

MOTIVAÇÃO PARA A PESQUISA

O impacto das motos no dia a dia



ACIDENTES



ATENDIMENTOS A VÍTIMAS DE MOTO

Rede de urgência e emergência do Município do Rio (Janeiro a abril)

2023
3.398

2024
5.287

2025
9.686



A cada 4 cirurgias de emergência, 3 são de vítimas de moto

70% dos atendimentos por acidentes de trânsito são por moto

Fonte: O Globo (2025).

Ainda, segundo os dados do DATASUS, na série histórica, em média, 47% dos óbitos de motociclistas no Brasil ocorrem em vias públicas. Ou seja, a violência do impacto é tamanha e/ou o serviço de atendimento é tão demorado, que a vítima não tem chance de ser atendida no hospital.

Fonte: Painel Brasileiro da Mobilidade (2024)



Meios de Transporte

Por que está se vendendo tanta moto no Brasil? Entenda

Com mais de 1 milhão de unidades vendidas no primeiro semestre de 2025, o País vive um boom sobre duas rodas. A ascensão das motos como meio de transporte e ferramenta de trabalho, porém, traz desafios para toda a sociedade

8 minutos, 12 segundos de leitura

Por: Arthur Caldeira

Design Envelope ID: BCF8DF91-8DD5-4132-8485-53085DE80A0E

Baco2512

Recife, domingo, 7 de setembro de 2025

Jornal do Commercio 25

Mobilidade

TRANSPORTE POR MOTO

Explosão do uso de motocicletas provoca epidemia de mortes no trânsito e acelera colapso do transporte público



Rio

Acidentes com motos matam 458 pessoas em um ano no Rio e sobrecarregam hospitais públicos

Números do Datasus indicam que soma é superior à de 2023 e à de 2022

Por Selma Schmidt — Rio de Janeiro
01/06/2025 04h30 · Atualizado há 5 meses



Brasil / São Paulo

Exclusivo para assinantes

Cidade de São Paulo registra o maior número de mortes de motociclistas da história em fevereiro

Em 2024, 484 motociclistas morreram na cidade, número mais alto dos últimos 10 anos

Por Guilherme Queiroz — São Paulo
26/03/2025 03h30 · Atualizado há 7 meses



91 RIO DE JANEIRO

Rio tem 80 feridos em acidentes de moto atendidos por dia em hospitais municipais; plano da prefeitura está parado

Em 6 meses, foram quase 15 mil atendimentos a feridos. Prefeitura prometeu mudanças no trânsito para reduzir acidentes, mas medidas ainda não saíram do papel.

Por Lucas Soares, Guilherme Peixoto, RJ2
31/07/2025 00h00 · Atualizado há 3 meses

OBJETIVO DO ESTUDO

- Avaliar como os critérios tempo de deslocamento, custo e percepção de segurança influenciam a escolha pela motocicleta.

METAS DO ESTUDO

- **Revisar a literatura nacional** e internacional sobre o tema.
- Realizar uma **pesquisa de campo** para investigar a percepção dos usuários sobre os riscos associados ao uso da motocicleta, incluindo aspectos de segurança viária, segurança pública e exposição a sinistros, e sua influência na tomada de decisão modal.
- Explorar, por meio de **grupos focais**, os elementos subjetivos, simbólicos e contextuais que orientam a escolha pela motocicleta, buscando compreender contradições, racionalidades e limites da percepção de risco.
- **Propor recomendações** para reduzir a dependência do uso da motocicleta e estímulo ao transporte público e à segurança viária.

METODOLOGIA DO ESTUDO



Pesquisa de Campo (Quantitativa)

- Entrevistas em pontos estratégicos (praças, estacionamentos de centros comerciais etc.).
- Entre 18 de junho de 2025 e 01 de agosto de 2025.
- 2.616 entrevistas.



Grupo de diálogo e escuta (Qualitativa)

- Em 25 e 29 de setembro de 2025.
- Baseado em metodologias qualitativas.
- 09 participantes com perfis socioeconômicos distintos.



PESQUISA DE CAMPO

ENTREVISTAS COM A POPULAÇÃO DA RMRJ

PANORAMA GERAL



A maioria dos participantes é do **gênero masculino (52,19%)**, seguida pelo feminino (43,94%), enquanto 3,87% preferiram não se identificar.



Cerca de **52%** dos entrevistados possuem uma **renda familiar de até um salário-mínimo** e menos de 1% recebem mais de cinco salários-mínimos.



Maior representatividade dos que possuem de **18 a 44 anos (91,38%)**.

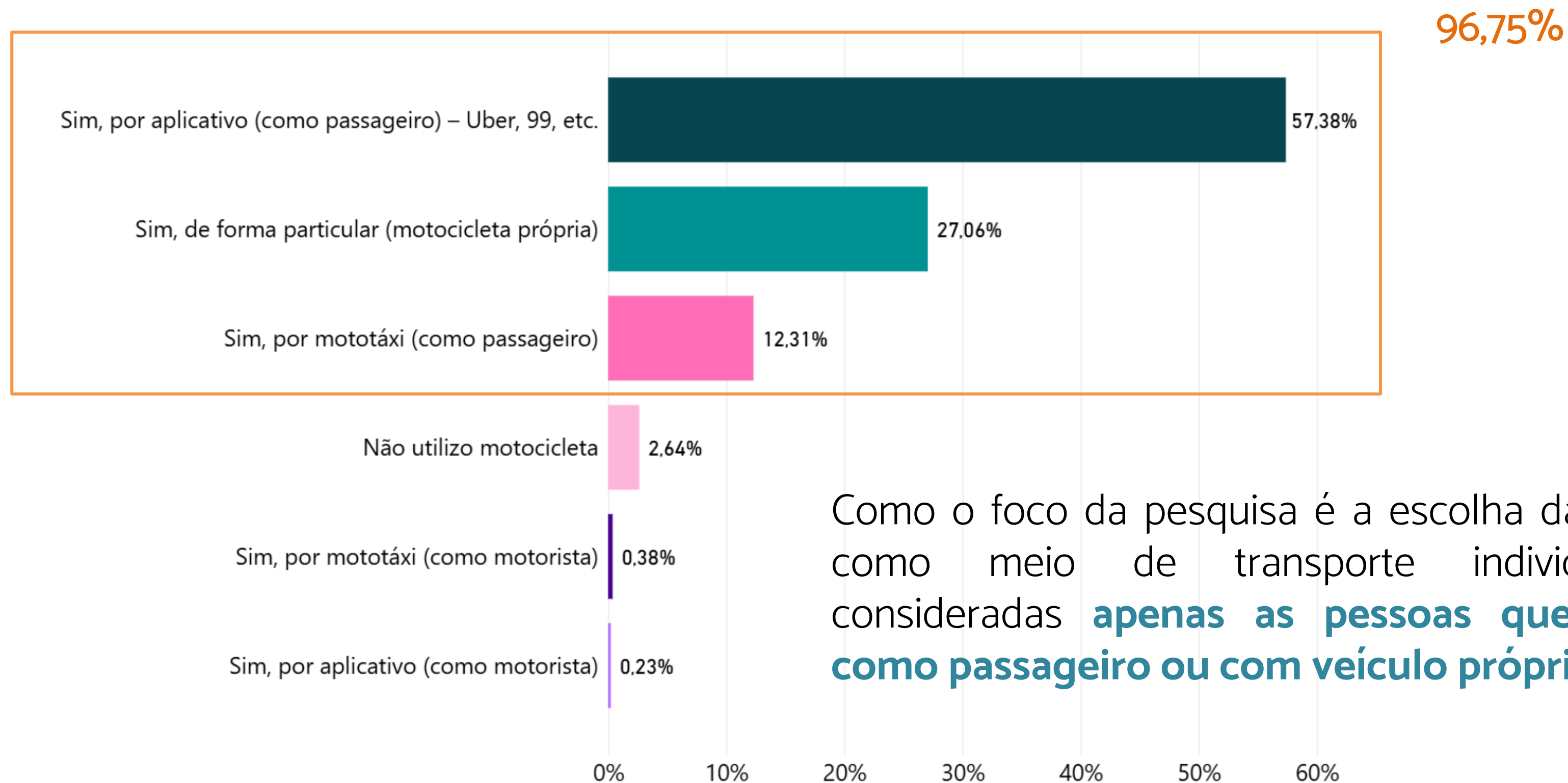


Grande parte dos respondentes está **economicamente ativa**, sendo 49,78% empregados formalmente e 40,58% profissionais autônomos.



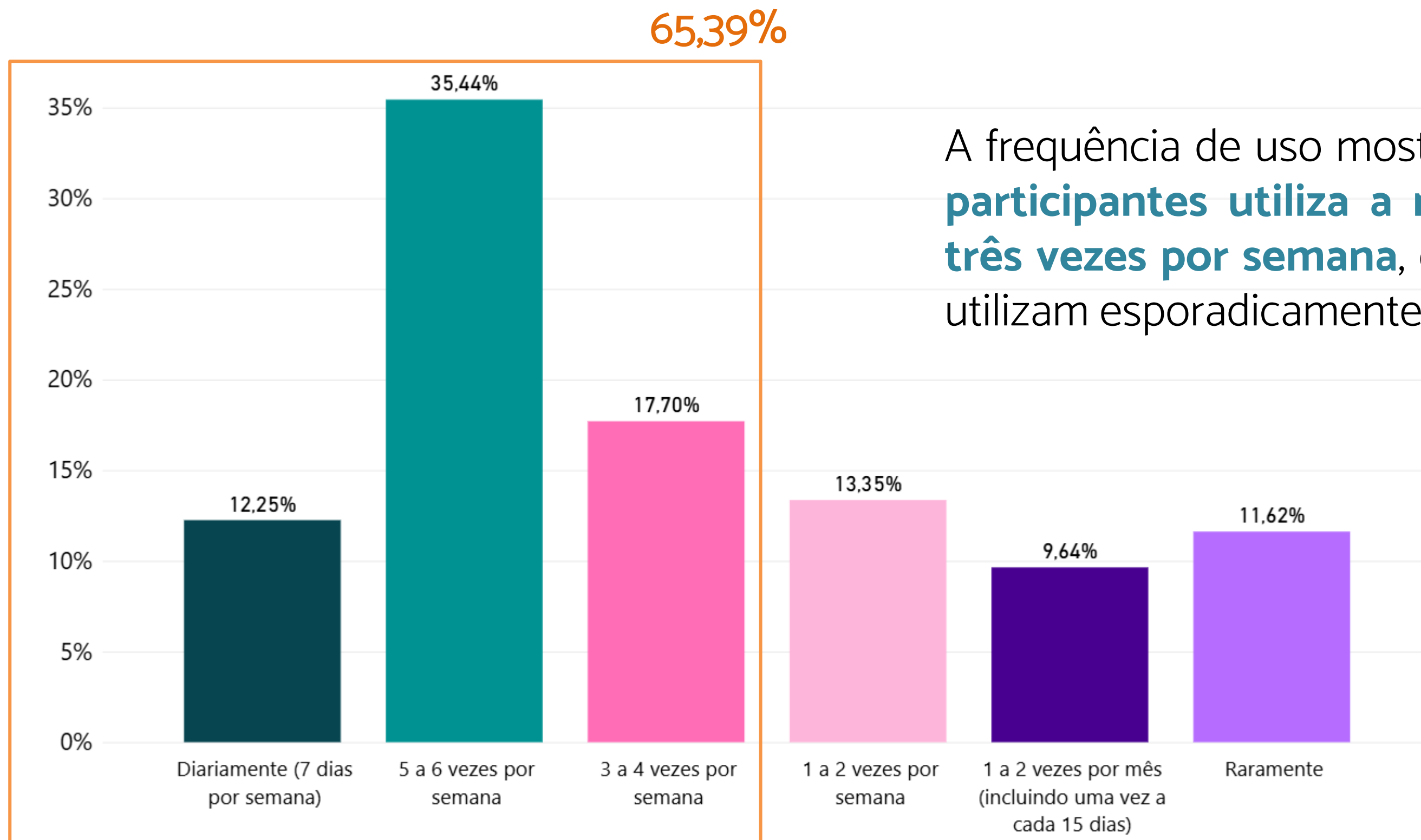
Principal motivação para o uso é o **trabalho (60,21%)**, seguido pelos deslocamentos para serviços e tarefas pessoais.

PANORAMA GERAL



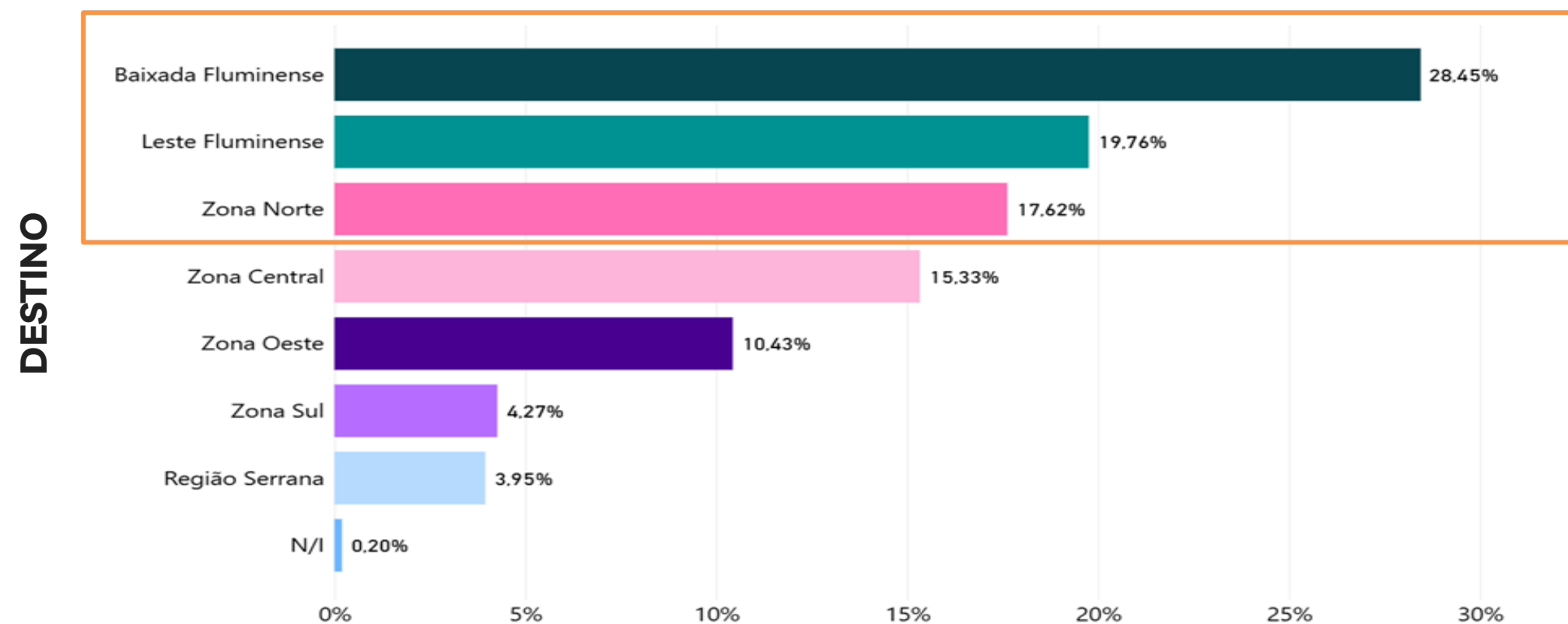
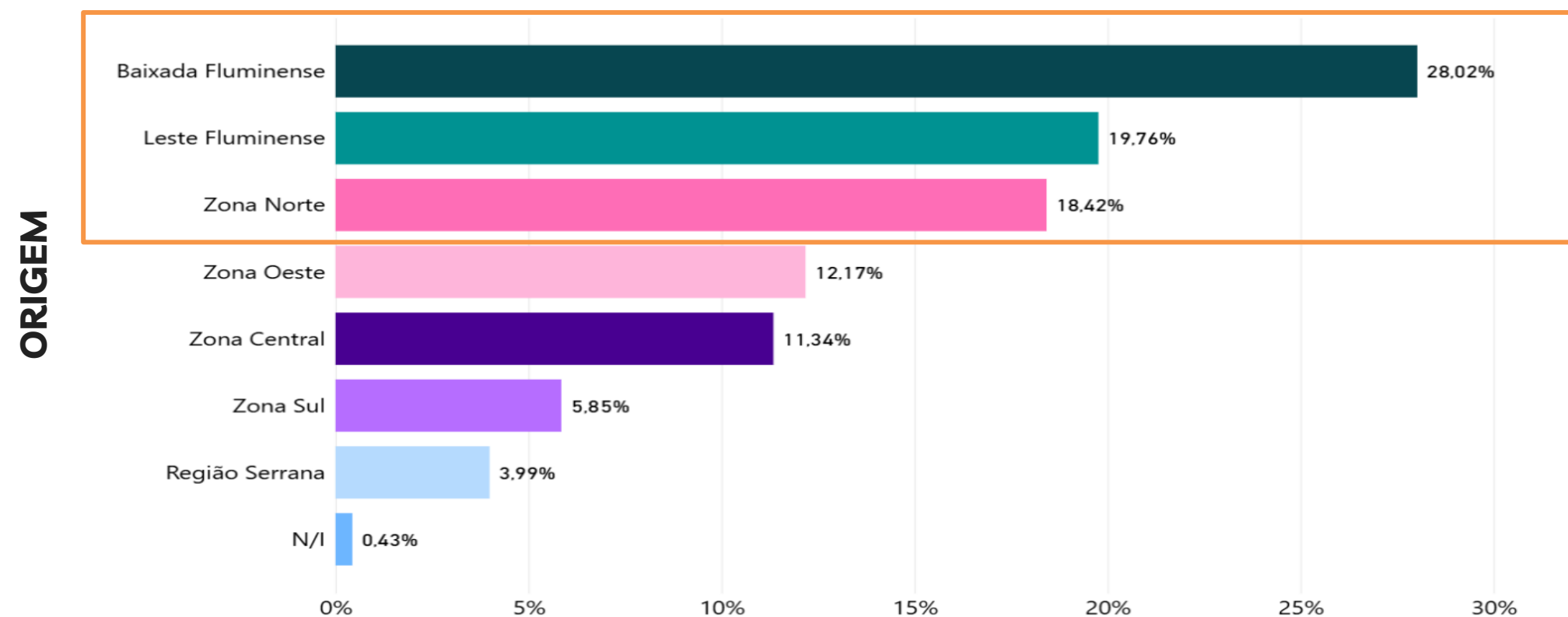
Como o foco da pesquisa é a escolha da motocicleta como meio de transporte individual, foram consideradas **apenas as pessoas que a utilizam como passageiro ou com veículo próprio.**

FREQUÊNCIA DE DESLOCAMENTO POR MOTOCICLETA



A frequência de uso mostra que **a maioria dos participantes utiliza a motocicleta mais de três vezes por semana**, enquanto os demais a utilizam esporadicamente.

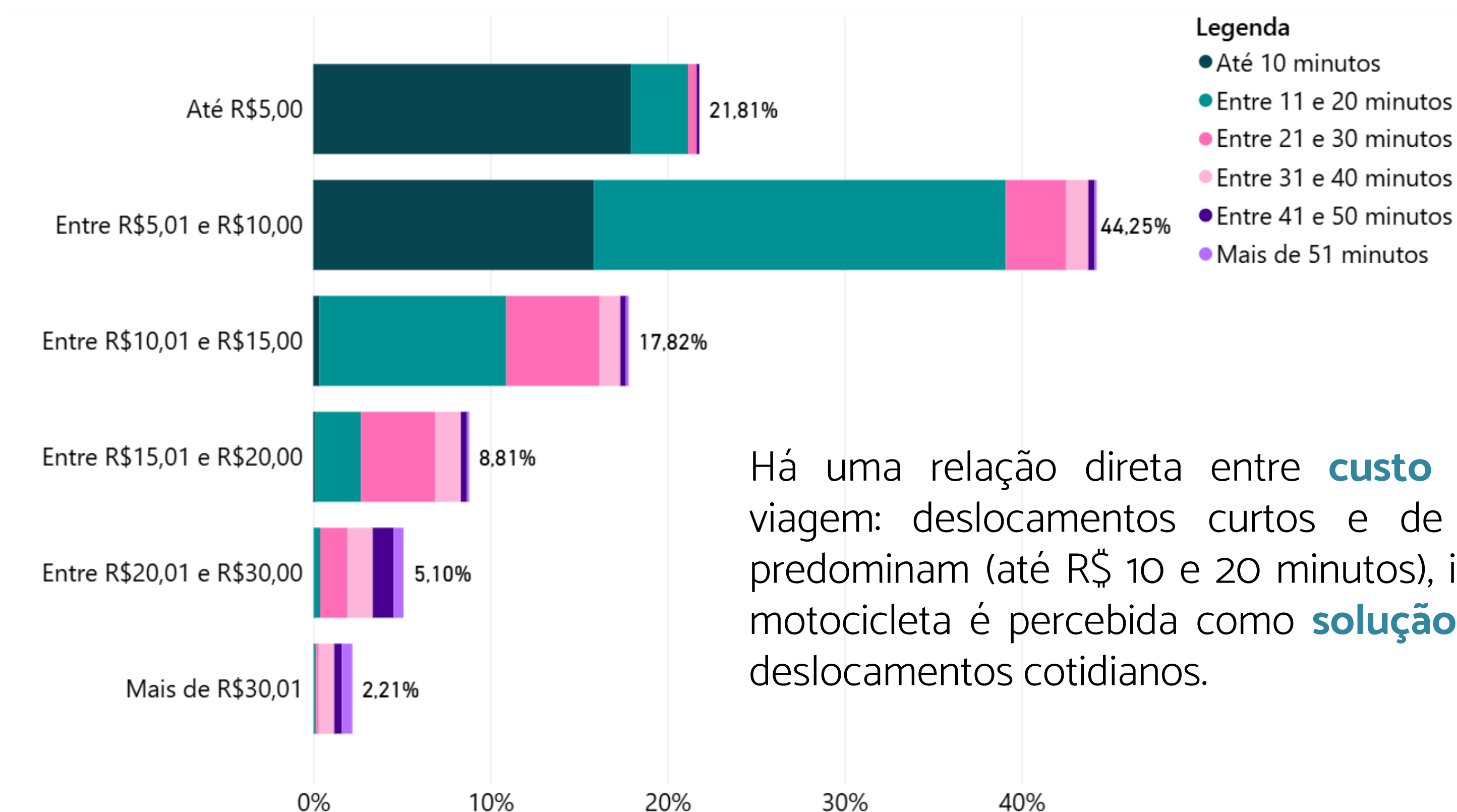
ZONAS DE ORIGEM E DE DESTINO DOS PARTICIPANTES



Baixada, Leste Fluminense e Zona Norte concentram origens e destinos e são **áreas onde viagens intermunicipais ou interbairros dependem de conexões** e onde a **irregularidade operacional pesa mais** na percepção de custo generalizado.

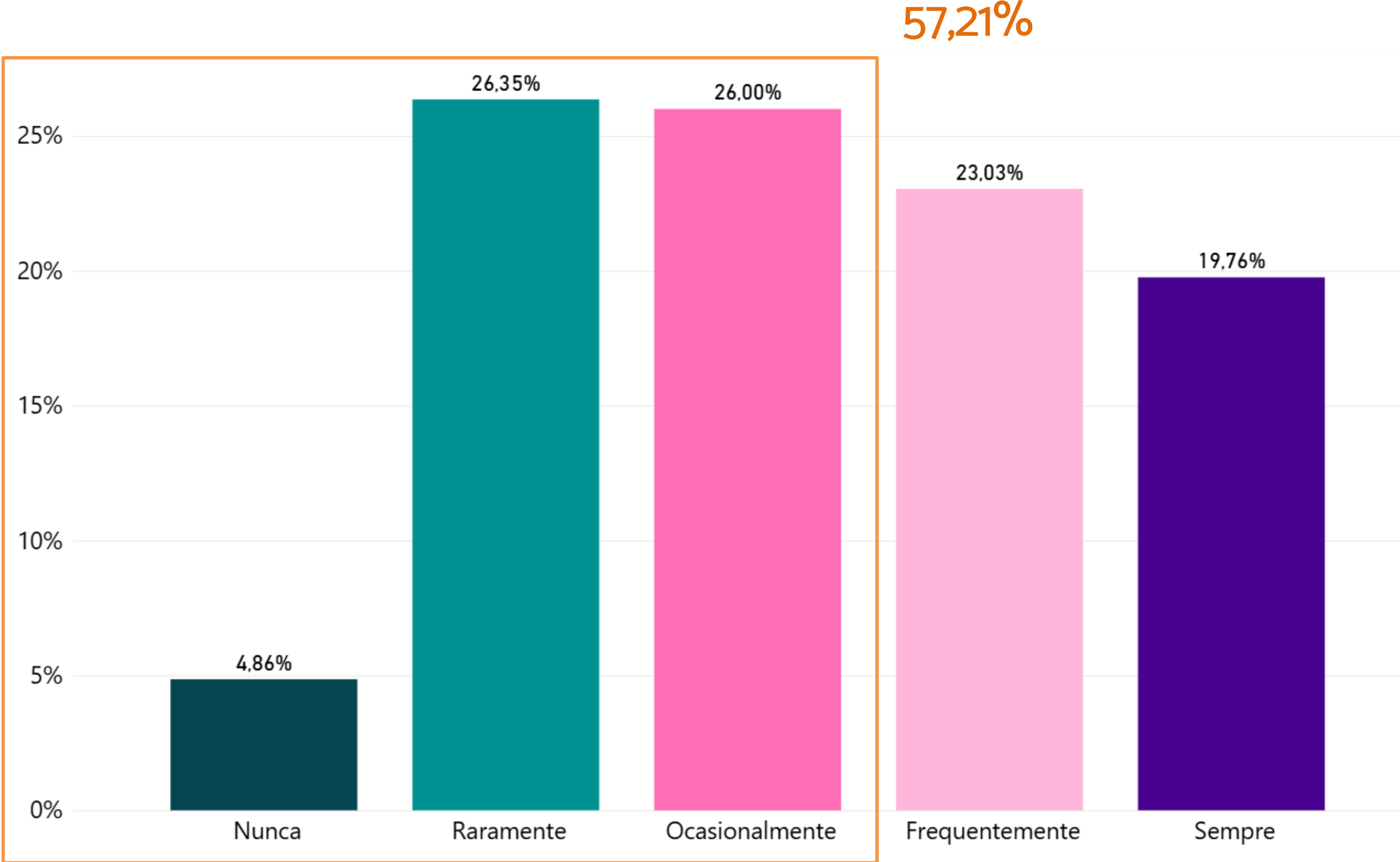
Tais resultados mostram que **políticas de integração física e tarifária, prioridade em corredores e aumento de frequência** são **decisivas** para reduzir tempo porta-a-porta nesses eixos.

TEMPO E CUSTO DE DESLOCAMENTO POR MOTOCICLETA



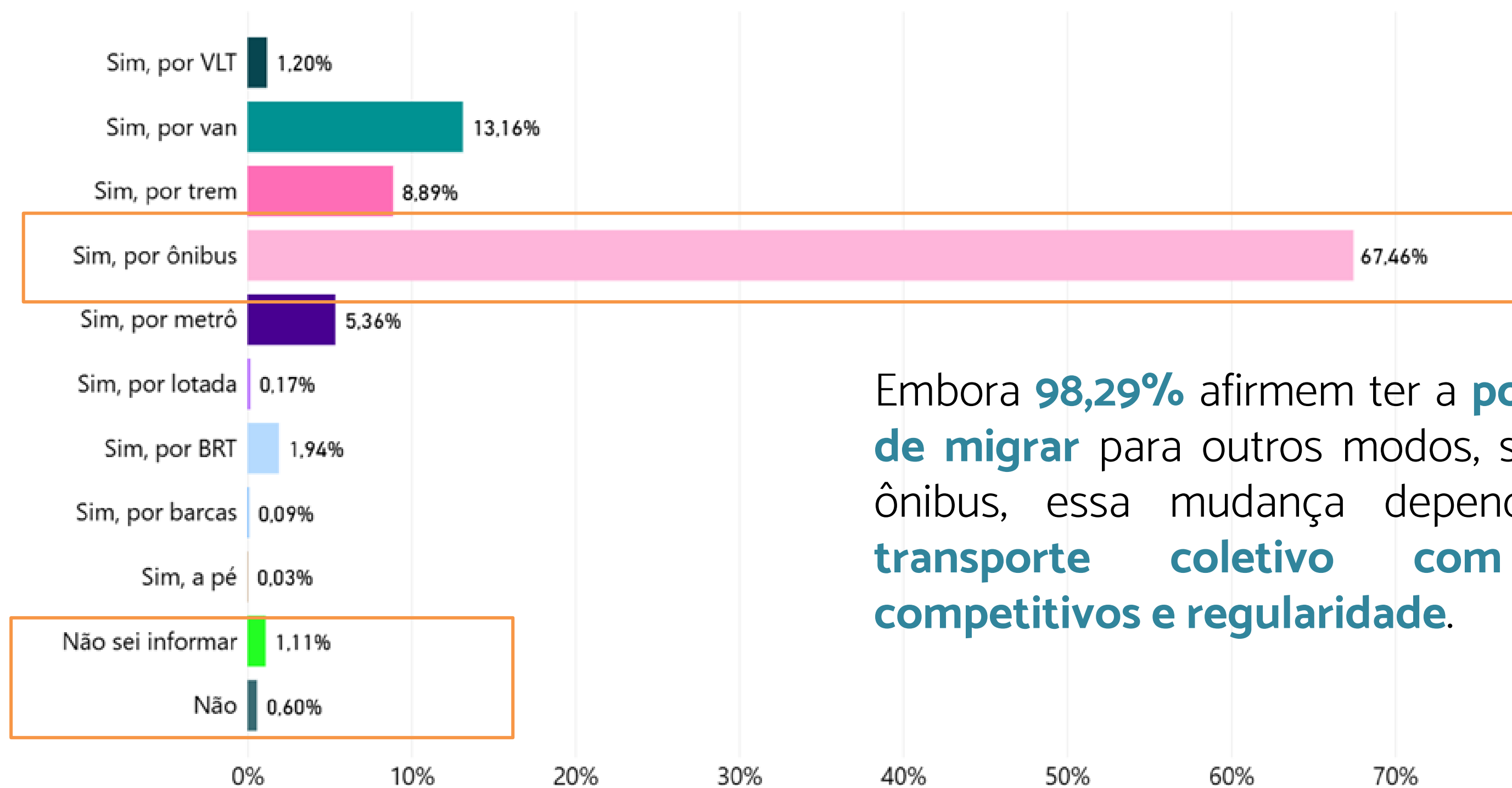
Há uma relação direta entre **custo e duração** da viagem: deslocamentos curtos e de menor tempo predominam (até R\$ 10 e 20 minutos), indicando que a motocicleta é percebida como **solução eficiente** para deslocamentos cotidianos.

SENSAÇÃO DE SEGURANÇA AO SE DESLOCAR POR MOTOCICLETA



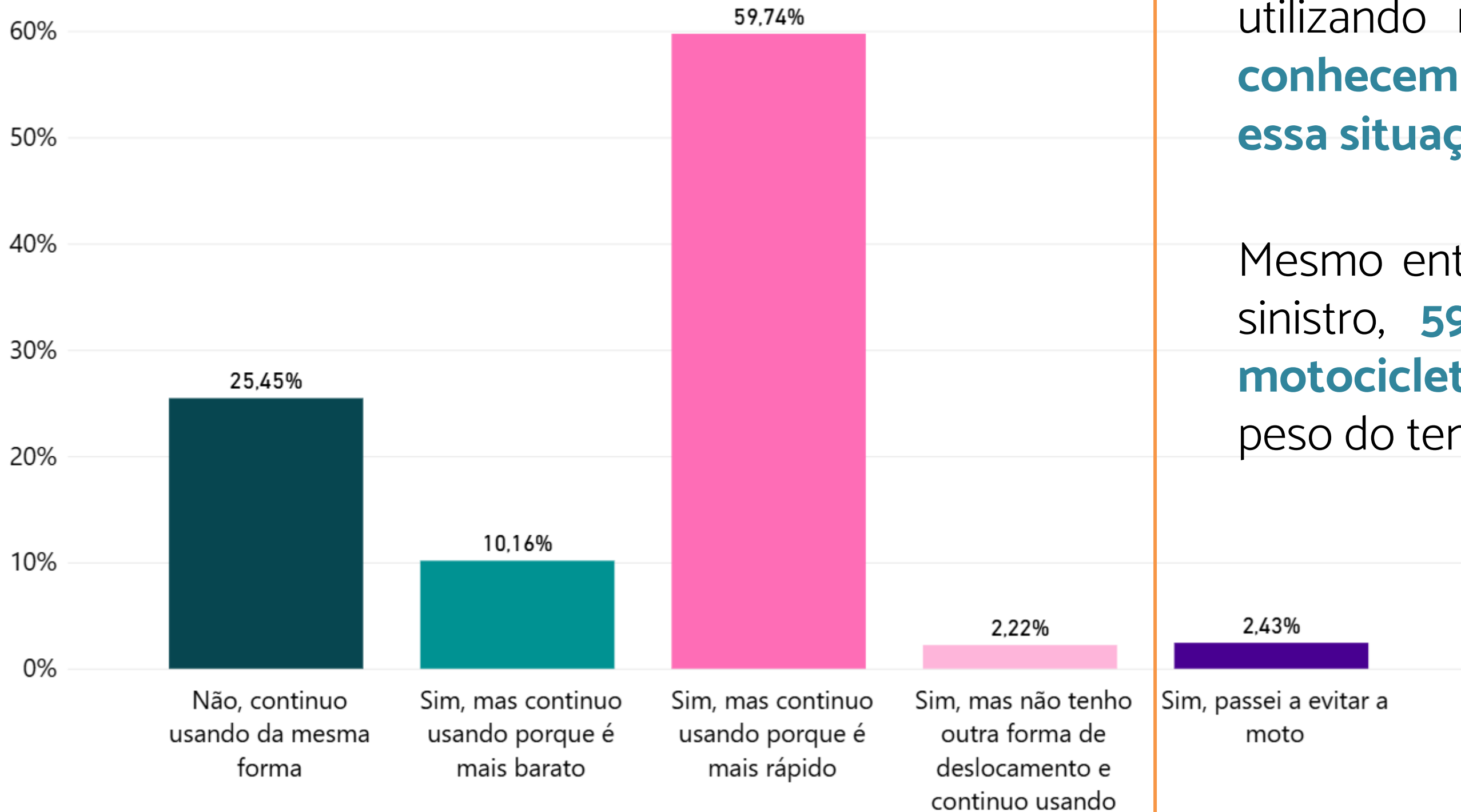
Em termos de segurança viária percebida, **57,21%** afirmam sentir insegurança ao se deslocar de moto, **mas a preferência pelo modo persiste.**

POSSIBILIDADE DE UTILIZAÇÃO DE OUTRO MODO DE TRANSPORTE ENTRE OS QUE SE DESLOCAM POR MOTOCICLETA



Embora **98,29%** afirmem ter a **possibilidade de migrar** para outros modos, sobretudo o ônibus, essa mudança depende de um **transporte coletivo com tempos competitivos e regularidade.**

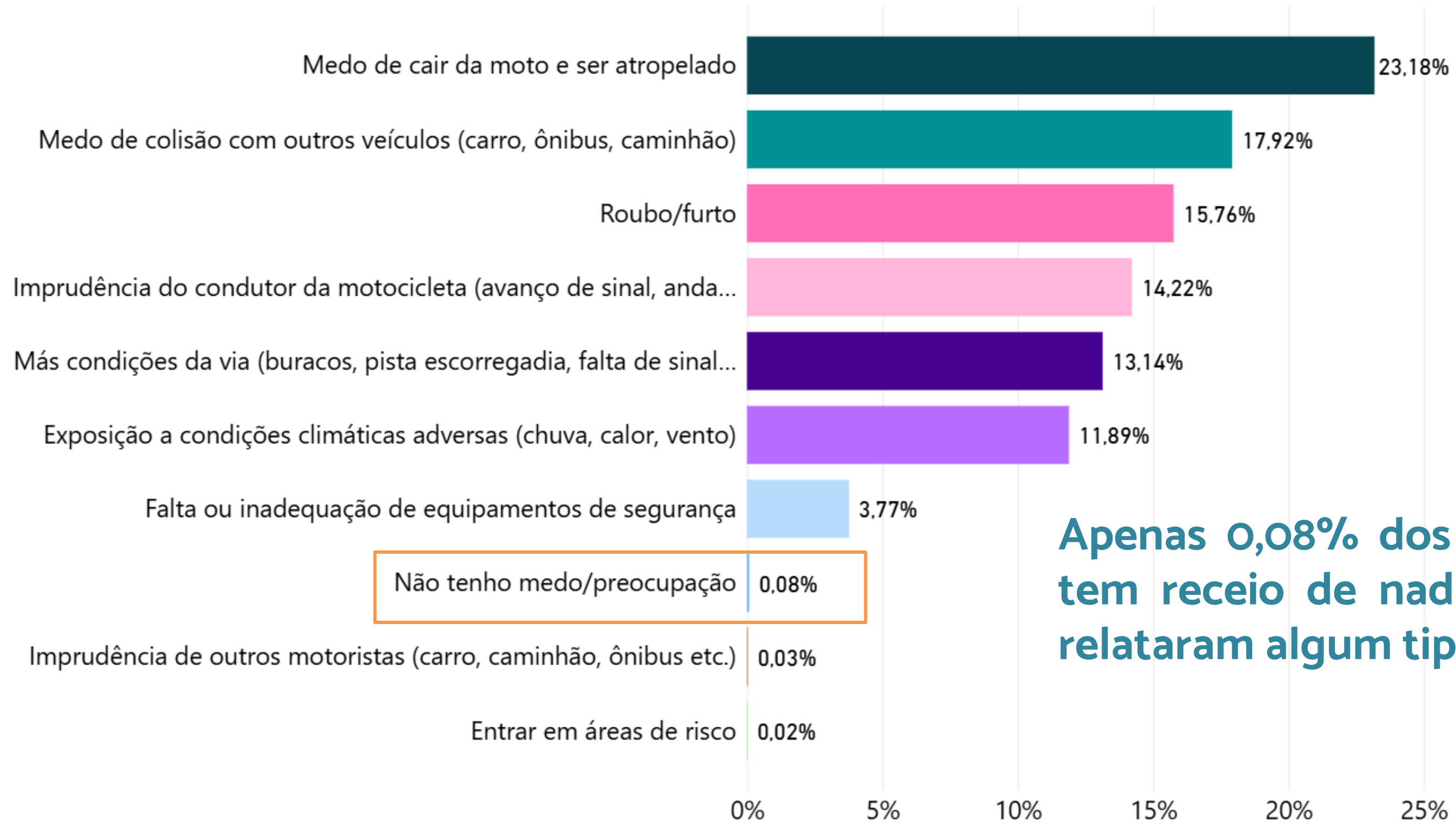
PERCEPÇÃO SOBRE O USO DA MOTOCICLETA DEPOIS DE SINISTRO



Cerca de **47,18%** dos entrevistados já **sofreram quedas ou sinistros viários** utilizando motocicleta, enquanto **51,91%** **conhecem alguém que já passou por essa situação.**

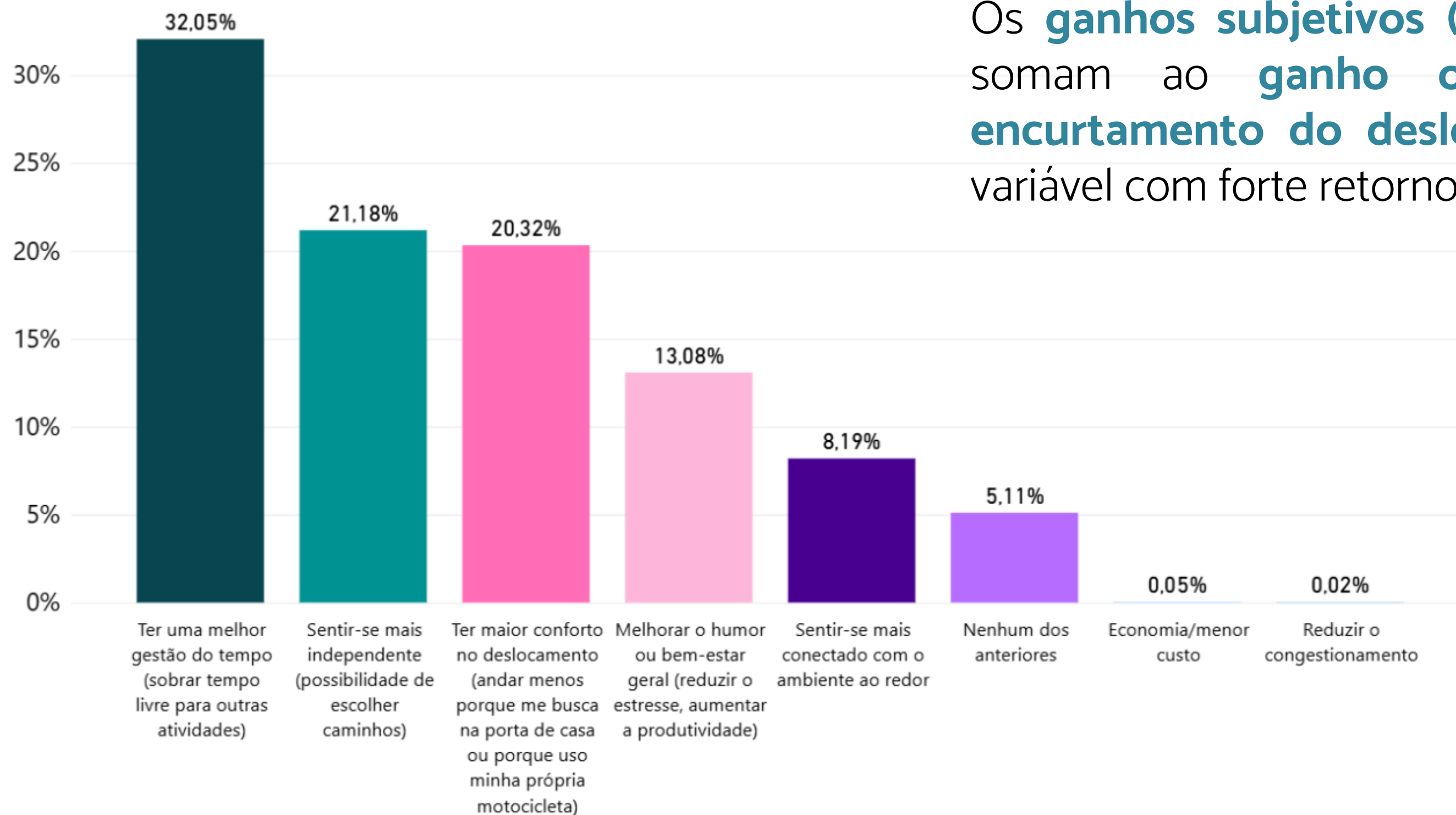
Mesmo entre quem sofreu ou presenciou sinistro, **59,74%** **seguem utilizando a motocicleta pela rapidez**, evidenciando o peso do tempo na escolha do modo.

PRINCIPAIS RECEIOS AO SE DESLOCAR POR MOTOCICLETA



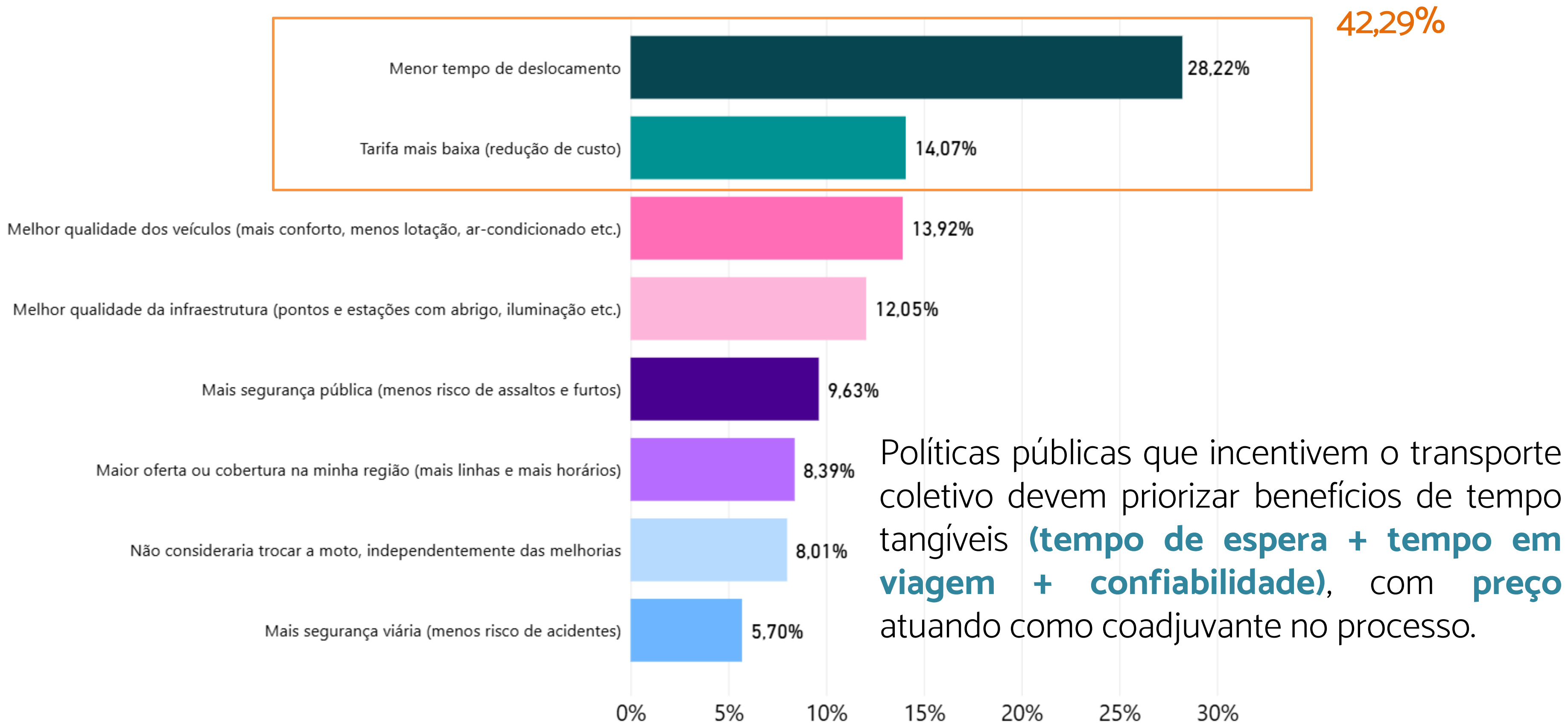
Apenas 0,08% dos participantes não tem receio de nada, ou seja, 99,92% relataram algum tipo de preocupação.

PRINCIPAIS BENEFÍCIOS PERCEBIDOS PELOS PARTICIPANTES AO SE DESLOCAR DE MOTOCICLETA



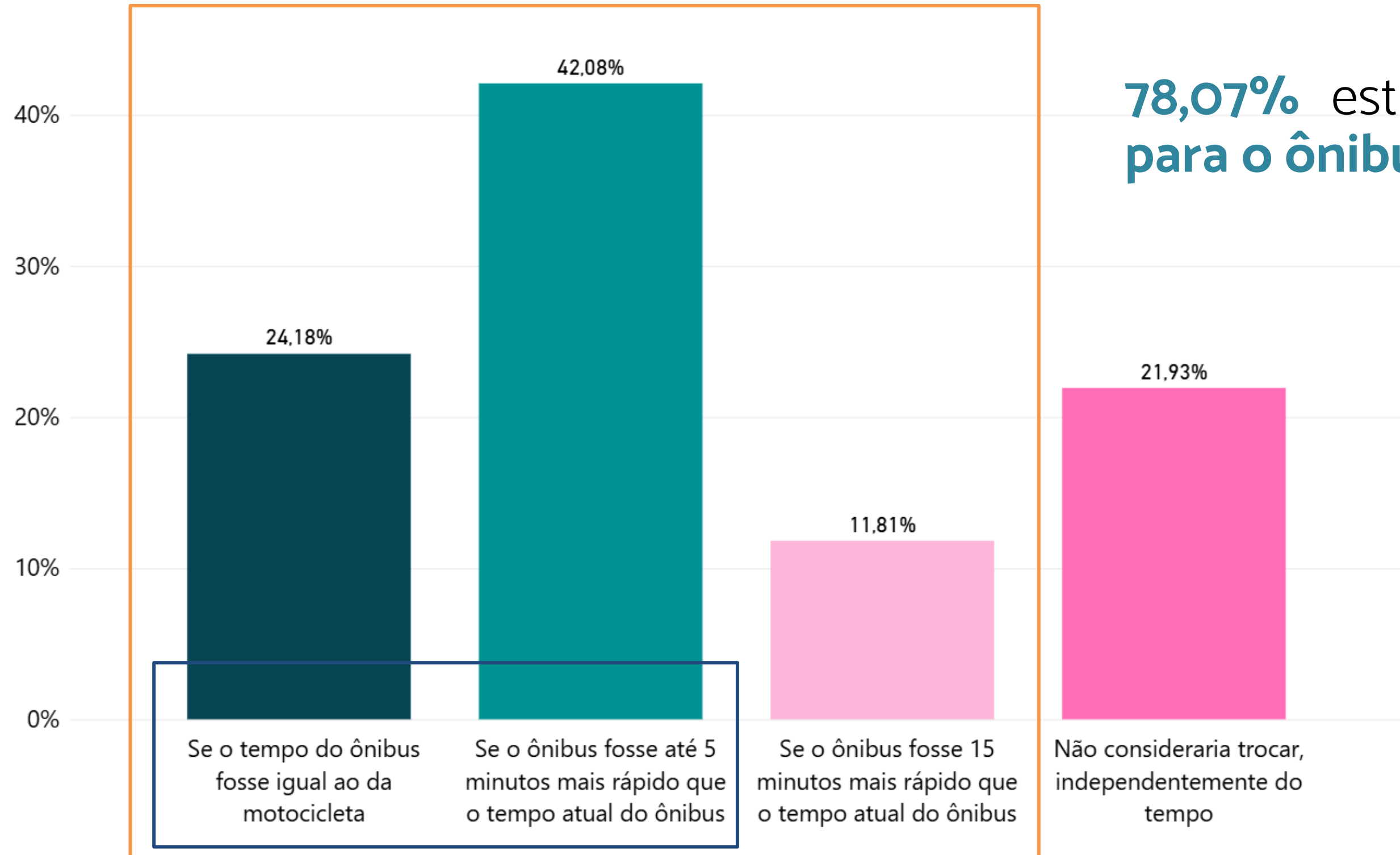
Os **ganhos subjetivos (autonomia e humor)** se somam ao **ganho objetivo (tempo)** e o **encurtamento do deslocamento** aparece como variável com forte retorno em **bem-estar**.

FATORES PARA MIGRAÇÃO PARA O TRANSPORTE PÚBLICO



CONSIDERAÇÃO EM SUBSTITUIR A MOTOCICLETA PELO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS EM FUNÇÃO DA REDUÇÃO DO TEMPO DE DESLOCAMENTO

78,07% estariam dispostos a **migrar para o ônibus** por **ganhos de tempo**.





FOCUS GROUP

GRUPO DE DIÁLOGO E ESCUTA

GRUPO DE DIÁLOGO E ESCUTA

1ª Rodada

Relato sobre o uso da motocicleta no cotidiano, seja como condutores ou passageiros.

2ª Rodada

Questões relacionadas a percepções de segurança viária.

3ª Rodada

Questões relacionadas a riscos, imprudência, infraestrutura viária e bem-estar.

4ª Rodada

Perspectivas dos participantes quanto à possibilidade de substituir a motocicleta pelo transporte público.

GRUPO DE DIÁLOGO E ESCUTA

Os participantes atribuem à motocicleta **sensações de eficiência e autonomia**, embora **reconheçam os riscos** inerentes ao seu uso no ambiente urbano.

Grande parte dos entrevistados associa a adoção desse modo de transporte à **significativa redução do tempo de viagem**, sobretudo quando comparado ao transporte público, frequentemente descrito como ineficiente, lento e superlotado.

A word cloud of associations related to motorcycle use. The words are arranged in a roughly circular pattern. The words and their colors are: 'liberdade' (green), 'insegurança' (dark red), 'medo' (orange), 'agilidade' (blue), 'tensão' (orange), 'independência' (olive green), 'risco' (dark red), and 'praticidade' (dark blue).

liberdade insegurança
medo agilidade tensão
independência risco
praticidade

GRUPO DE DIÁLOGO E ESCUTA

A motocicleta é escolhida pela eficiência e previsibilidade: Os participantes destacam que a motocicleta oferece agilidade, flexibilidade, menor tempo de viagem e maior controle sobre o deslocamento.

Risco reconhecido, mas naturalizado: Embora os participantes conheçam os perigos associados ao uso da motocicleta, muitos relatam a banalização do risco, entendendo-o como parte do cotidiano. Houve menções de que cabe ao poder público melhorar as condições de segurança viária e adotar medidas mais eficazes de prevenção.

Tempo de deslocamento é fator decisivo: Congestionamentos, interrupções e trajetos indiretos tornam o transporte coletivo pouco competitivo frente à rapidez da motocicleta.



O QUE DIZ A LITERATURA

CONSULTA A DEMAIS ESTUDOS

REVISÃO DA LITERATURA

Estudos realizados em diferentes países demonstram que variáveis como infraestrutura viária, fatores sociodemográficos, comportamentos de risco, emoções e crenças individuais desempenham papéis decisivos na segurança viária e na escolha pela motocicleta.

- O uso da motocicleta está associado à **economia, agilidade e acessibilidade**, sobretudo em **contextos de baixa renda** ou com **transporte público insuficiente**.
- Os motociclistas enfrentam **alto risco**, potencializado por **falhas de capacitação, condições socioeconômicas, uso inadequado de proteção** e **percepção reduzida do perigo**.
- A literatura recomenda **melhoria do transporte coletivo, qualificação dos condutores, fiscalização e abordagens comportamentais** para reduzir riscos.



CONCLUSÕES

RECOMENDAÇÕES FINAIS

RECOMENDAÇÕES FINAIS



Criar corredores exclusivos e faixas preferenciais para ônibus, reduzindo o tempo de viagem e aumentando a previsibilidade dos deslocamentos.



Ampliar a cobertura territorial e os horários de operação dos serviços de transporte público, especialmente nos deslocamentos interbairros e noturnos.



Melhorar a regularidade e a comunicação de horários em tempo real, reduzindo a sensação de perda de tempo.



Aumentar o conforto e a segurança pública nos pontos e terminais de embarque, com iluminação adequada, abrigo contra intempéries e vigilância.



Implementar campanhas contínuas de valorização da vida no trânsito e ampliar a fiscalização de comportamentos de risco.

**A partir da semana que vem no
site do Optgis**



Relatório síntese
**Ações para redução da
dependência do uso da motocicleta**
e estímulo ao
transporte público e à segurança viária

Summary report
**Actions to reduce dependence
on motorcycle use**
and promote
public transport and road safety





ESTUDO SOBRE **MOTIVAÇÕES** E **RACIONALIDADES** NA ESCOLHA PELA **MOTOCICLETA** COMO MEIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO (RMRJ)