

motociclismo



APOIO



EDIÇÃO ESPECIAL!

SIM 
À MOTOCICLETA
motociclismo

DIGA SIM À MOTOCICLETA

VEJA 49 PÁGINAS DE CONTEÚDO
ESPECIAL PARA AJUDÁ-LO A ENFRENTAR
OS DESAFIOS DE RODAR DE MOTO!

ESPECIAL

Editorial	03
A disputa de espaço entre veículos	04
Por uma convivência saudável	08
Do outro lado da faixa, O que dizem os motoristas?	12
Vamos desacelerar nosso dia a dia	16
O maio amarelo ajudando a Salvar vidas	20
Vamos comemorar nosso dia andando de motocicleta	24
As mulheres assumem o guidão	28
Motocicleta e meio ambiente	32
A segurança no trânsito depende da atitude pessoal	36
A moto impulsionando a economia	40
Velocidade, o abuso, o prazer e a responsabilidade	44

COLUNAS ABRACICLO

O polo de duas rodas e o desenvolvimento do capital humano	07
Produção de motocicletas em manaus: ganha o consumidor, ganha o brasil	11
Pneus reformados: o barato pode sair caro	15
Sinal verde para o maio amarelo 2025	19
Na trilha do progresso	23
Um estilo de vida em movimento	27
Tecnologia e sustentabilidade: a vanguarda da mobilidade brasileira	31
Educação e fiscalização: o caminho do japão para a segurança viária	35
Cooperação internacional pela mobilidade segura	39
Motociclistas do cotidiano: histórias de trabalho e determinação	43
Acelerando para dois milhões de unidades	49



Acesse nosso site também pelo celular ou tablet usando o QR code

Veja mais conteúdo exclusivo:

motociclismoonline.com.br

Com atualização diária de notícias, tem sempre a motocicleta como tema, além de matérias de serviços e mercado.

Acesse a galeria de imagens para ver mais fotos da edição impressa

MOTOCICLISMO no Facebook
[motociclismomagazine](https://www.facebook.com/motociclismomagazine)

MOTOCICLISMO no Instagram
[@motociclismo_br](https://www.instagram.com/motociclismo_br)

MOTOCICLISMO no Twitter
[@motociclismo_br](https://twitter.com/motociclismo_br)

MOTOCICLISMO no YouTube
[motociclismoonline](https://www.youtube.com/motociclismoonline)



Dois anos do Sim à Motocicleta

No ano de 2025 a Motociclismo, em parceria com a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, ABRACICLO, publicou inúmeras reportagens, colunas e fez um importante debate sobre o uso adequado da motocicleta, abordando as suas várias facetas. O resultado de todo esse trabalho está reunido aqui, nesta edição especial. Esperamos com isso informar e trazer à tona os inúmeros desafios do trânsito, sugerindo soluções. Ao se informar, o motociclista pode ir ganhando mais consciência sobre a importância da sua participação na comunidade viária.

Veja alguns dados mostrados sobre a moto, o motociclista e o trânsito.

Disputa de espaço entre veículos - Segundo o Ministério dos Transportes, a frota de veículos no nosso país cresceu muito. Nos anos 2.000 era de 29.722.950 de veículos circulando, desses, 19.972.690 eram automóveis e 3.961.922 motocicletas e motonetas. Em 2024 os números subiram para um total de 123.974.520 veículos em circulação, sendo, 63.300.406 automóveis e 34.503.740

2025 foi um ano de intenso trabalho para produzir toda a informação publicada sobre o Sim à Motocicleta, que completa dois anos, feito em parceria com a Abraciclo.

motocicletas e motonetas. O número de motos vem crescendo mais, proporcionalmente.

As mulheres motociclistas no Brasil - Neste nosso país continental, o número de mulheres que optam pela motocicleta vem aumentando. Em 2010 era por volta de 1,5 milhão de mulheres habilitadas. Hoje são aproximadamente 10 milhões de mulheres habilitadas no país.

Motocicleta e o meio ambiente - No ano 2000 uma motocicleta emitia 240 quilos de CO2 rodando 20 mil quilômetros. Hoje são liberados "apenas" 20 quilos. Assim, em 2000 se precisava de 11 novas árvores para neutralizar essas emissões. Com o Promot M5, uma moto emite 20 quilos de CO2 e precisa de apenas uma árvore para neutralizar sua emissão de CO2.

A moto impulsionando a economia - A moto se tornou uma ferramenta de trabalho lucrativa para os motociclistas. Segundo pesquisas da FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas), só uma das plataformas de entregas de comidas gerou mais de 900 mil postos de trabalho.

ISABEL REIS - Diretora Geral
isabel.reis@motormidiateam.com.br

motociclismo

www.motociclismoonline.com.br

f motociclismomagazine
@motociclismo_br
YouTube motociclismoonline
@motociclismo_br

DIRETORA GERAL
ISABEL REIS

DIRETOR EXECUTIVO
Thomas Bento
thomas@helloweventos.com.br

REDAÇÃO
Ismael Baubeta
Alexandre Nogueira
Thiago Dantas
Willian Teixeira
redacao@motociclismoteam.com.br

COLABORADORES
Leda Silva
Trinity Ronzella

COMERCIAL
Marcelo Cervantes
marcelo.cervantes@motormidiateam.com.br

ASSINATURAS
assinaturas@motociclismoteam.com.br

GRÁFICA
Hawaii Gráfica e Editora Ltda.
Rua Augusto Piacentini, 454 - Jd. Independência
São Paulo/SP - CEP 03223-190
www.hawaiiografica.com.br

DISTRIBUIÇÃO
AR Distribuidora
Avenida Nova São Paulo, 270
Nova Itapevi - São Paulo - SP

REVISÃO
Ok Linguística
atendimento@oklinguistica.com.br

JORNALISTA RESPONSÁVEL
Isabel Reis - MTB 17311
Motociclismo Magazine ISSN 1415-1863.
Publicação mensal da Motor Mídia
© Direitos reservados.

MOTOR MÍDIA
Empresa de conteúdos, soluções digitais e eventos

I PRODUTOS MOTOR MÍDIA I



A DISPUTA DE ESPAÇO ENTRE VEÍCULOS

A disputa por espaço no trânsito
não é de hoje e nunca vai cessar,
mas é possível torná-la mais
pacífica e amigável

texto: Redação | fotos: iStock



Segundo o Ministério dos Transportes, a frota de veículos no nosso país cresceu e cresce muito. Nos anos 2.000 tínhamos 29.722.950 de veículos circulando, desses, 19.972.690 eram automóveis e 3.961.922 eram motocicletas e motonetas.

Em janeiro de 2023, os números foram surpreendentes, pois a frota de veículos já era da ordem de 115.385.143, desses, 60.540.927 eram automóveis (52,47% do total) e 31.227.975 eram motocicletas e motonetas (27,07%).

Em 2024, ainda segundo o Ministério dos Transportes, esses números subiram para um total de 123.974.520 de veículos, sendo, 63.300.406 automóveis e 34.503.740 motocicletas e motonetas.

Ou seja, em um ano o aumento foi de 8.589.377 de veículos, sendo 2.759.479 de automóveis (51,06% dos veículos) e 3.275.765 de motocicletas e motonetas (27,83% dos veículos).

A frota de motocicletas e motonetas está aumentando mais que a dos automóveis, isso é fato. Quem vive nos grandes centros já percebeu na prática que esse crescimento ge-

ra conflitos no trânsito e a tendência é ele aumentar se algo não for feito.

DE ONDE VEM O AUMENTO

Está cada dia mais difícil circular pelas áreas urbanas, e não apenas em grandes cidades, isso é geral. O preço das passagens, o tempo gasto no trânsito e a agilidade estão fazendo com que muitas pessoas optem por um veículo de duas rodas para uso no dia a dia e no trabalho.

Os serviços de entrega estão mudando os hábitos das pessoas, pois muitas preferem o conforto e a segurança de receber a comida em casa, do que se arrumar, pegar o carro, se deslocar e se arriscar para fazer uma refeição.

COMO FICA O TRÂNSITO?

Nas grandes cidades como São Paulo, a engenharia de tráfego tem que se desdobrar para tentar melhorar, ou não piorar, o que já é difícil, quase caótico. Começou com as limitações para os veículos de carga, agora estamos com a expansão da faixa azul e até o rodízio, que nasceu por conta da poluição ajudou no tráfego.

Todos nós sabemos que a tendência é piorar, é uma questão matemática. Os veículos em circulação

aumentam e a cidade, principalmente as regiões centrais, não têm muito que mudar, pois só resta ficar alterando os sentidos das vias para tentar uma melhora.

A RESPONSABILIDADE DOS MOTORISTAS E MOTOCICLISTAS

Todos nós (pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas e transporte coletivo e de cargas), como atores no trânsito, temos nossas responsabilidades e devemos fazer a nossa parte, pois, teoricamente, é simples melhorar o fluxo e a convivência no trânsito.

A disputa entre motocicletas e outros veículos no trânsito é diária e implacável, tendo de um lado, os motociclistas sempre tentando ganhar tempo para uma renda extra ou por imprudência mesmo, e, de outro, os motoristas presos nas filas dos congestionamentos tentando encurtar o tempo para chegar ao destino dentro do horário ou mais rápido.

Levando em consideração que existem exageros dos dois lados, e não são poucos, em geral quem leva a pior, na maioria das vezes, é o motociclista, que é a parte mais exposta e vulnerável nas ocorrências e pode ter consequências sérias.



Podemos citar várias situações e comportamentos no dia a dia que são delicados para todos os envolvidos no trânsito, como mudanças de direção sem sinalizar, rodar acima dos limites de velocidade, uso do celular enquanto dirige/pilota, enfim, são inúmeras!

NÃO É SÓ ISSO

Não vamos nos esquecer dos veículos pesados como ônibus e caminhões, pois mesmo com seu tamanho, eles abusam também. Infelizmente é comum ver ônibus municipais cruzando semáforo vermelho em alta velocidade. Infração inaceitável para qualquer veículo! Se está para fechar o sinal, diminua a velocidade para ter tempo de parar e não expor inocentes ao risco.

Os caminhões também têm suas particularidades. Por serem maiores que os ônibus e o motorista ficar em posição bem mais alta, os pontos cegos são um problema, principalmente para os motociclistas que se não conhecerem quais são os pontos cegos, certamente podem ficar em situação de risco. Cabe ao motorista ficar mais atento, mas principalmente ao motociclista não entrar nos espaços de risco.

Obviamente que existem os maus motociclistas que abusam da velocidade ou fazem manobras arriscadas. É comum ver alguns empinando, apostando corrida, subindo calçadas ou trafegando pela contramão, ou seja, se nem quem é o mais vulnerável colabora com a própria segurança, como exigir isso de terceiros?

É por isso que a campanha Sim à MotocICLETA, com o apoio da AbRACICLO, tem o intuito de abrir os olhos dos motociclistas para uma pilotagem preventiva e responsável, para que cada um cuide de si e também zele pela vida do próximo. Se conseguirmos plantar essa ideia, isso já fará uma grande diferença.

PARA DIMINUIR A TENSÃO

Motoristas, que tal fazer um teste? Nos congestionamentos, não pare seu carro, van ou SUV “espelho com espelho” com o carro ao lado, pois com isso as motos conseguem fluir e têm mais espaço para evitar o contato com seus retrovisores e assim poupá-los de possíveis quebras.

No mesmo espírito, motociclistas, que tal diminuir a velocidade nos congestionamentos, pois só fazendo isso

já se reduz absurdamente o risco de acidentes por erro de cálculo e excesso de velocidade.

Atenção! Pessoal, que tal voltar a escutar música nos carros e não usar o celular? É absurda a quantidade e condutores assistindo vídeos, digitando e falando ao celular. Isso é visto em todos os tipos de veículos, inclusive nas motos.

A PARTE DOS ÓRGÃOS DE FISCALIZAÇÃO

A fiscalização é outra forma de coibir abusos dos dois lados, embora seja difícil controlar o fluxo nos corredores apenas com radares fixos. Uma coisa é certa: sentir no bolso o peso das infrações é uma forma de educar e coibir os excessos de todos os envolvidos no trânsito.

A sensação de insegurança no trânsito é geral e vários são os motivos, inclusive assaltos, por isso é preciso que cada um de nós faça a sua parte. Se precisar utilizar o celular, pare seu veículo em lugar seguro e, de volta ao tráfego, fique atento a tudo ao seu redor.

A convivência só vai melhorar se cada um fizer sua parte e se preocupar com o próximo. Vamos nessa?

O polo de duas rodas e o desenvolvimento do capital humano

O treinamento e a capacitação profissional têm mudado a vida de milhares de pessoas e têm proporcionado mais qualidade de vida aos trabalhadores do setor



Fotos: divulgação



Todas as associadas da Abraciclo investem em treinamento e capacitação de profissionais

No ano passado, mais de 1,7 milhão de motocicletas foram produzidas no Polo Industrial de Manaus (PIM). Você, que é usuário dos veículos de duas rodas, já parou para pensar como seria sua vida sem a sua fiel companheira? Difícil, não é mesmo? Afinal, sua motocicleta leva você por vários caminhos, garantindo mais agilidade e mobilidade, além de proporcionar momentos de muito lazer e aventura.

A cada dia, milhares de motocicletas saem das linhas de montagem dos centros de produção de Manaus, o maior polo produtor mundial fora do eixo asiático. Para fabricar a motocicleta “made in Brazil”, que é reconhecida mundialmente por seus altos níveis de qualidade, tecnologia e valor agregado, só no ano passado foram abertas 1,6 mil novas vagas de trabalho, reforçando o time de colaboradores da indústria que hoje totaliza 18,6 mil integrantes.

Do soldador ao engenheiro, passando por montadores, líderes e técnicos administrativos, os profissionais e as profissionais – sim, as equipes hoje já são formadas por cerca de 20% de pessoas do gênero feminino – são altamente capacitados e treinados para trabalhar com o que há de mais avançado.

O compromisso da indústria de duas rodas nacional é oferecer o produto que o consumidor deseja, com mais tecnologia e recursos que garantam segurança, qualidade e respeito ao meio ambiente.

Para isso, é preciso contar com um time de colaboradores que dominem com excelência todas as etapas de produção. Não é por acaso que nossa motocicleta é referência mundial.

Esse status é resultado dos contínuos investimentos

das associadas na capacitação e formação de seus colaboradores. Existe uma variedade de cursos e programas de aperfeiçoamento técnico, desenvolvimento de habilidades, de competências e da jovem liderança. Uma das associadas instalou um moderno centro de treinamento interno para ministrar cursos elaborados sob medida para atender à demanda de formação técnica.

As associadas também realizam uma série de cursos de capacitação e reciclagem profissional, assim como programas de intercâmbio com as matrizes e parcerias com instituições de ensino para promover tanto o crescimento profissional como o pessoal.

No entanto, o trabalho das associadas da Abraciclo não fica restrito apenas aos colaboradores. De olho no futuro, uma delas contribui para a inclusão de jovens carentes e em situação de vulnerabilidade social no mercado do trabalho. Com duração de dois anos, o curso é realizado em parceria com uma instituição de ensino e forma mecânicos profissionais aptos a trabalhar no segmento de duas rodas. Todos recebem certificado do Ministério da Educação (MEC), alguns trabalham na própria fabricante e outros no mercado local.

Esse exemplo mostra que a preocupação em desenvolver talentos ultrapassa os muros das fábricas. A responsabilidade social da indústria de duas rodas envolve, também, a promoção do bem-estar da comunidade e um grande impacto positivo ao seu redor. Aprimorar o capital humano, por meio da capacitação e da valorização profissional, é o maior – e mais rentável – investimento. E esse investimento faz parte do compromisso social de todas as associadas da Abraciclo.



POR UMA CONVIVÊNCIA SAUDÁVEL

Nossa ideia é, e sempre será, sugerir formas, pensamentos e ações que possam melhorar o convívio de todos os envolvidos no trânsito. Queremos catalisar a reflexão de todos sobre a responsabilidade que cada um tem sobre a vida e integridade física do próximo

texto: Redação | **fotos:** Trinity Ronzella

Vamos passar cinco dicas para os motoristas terem um convívio mais saudável com as motos no corredor.

MOBILIDADE, O DESAFIO DO MUNDO!

As grandes e populosas cidades estão cada vez mais caóticas e sofrem com o deslocamento diário de seus habitantes.

O transporte público, na maioria das vezes, não dá conta do volume de pessoas se locomovendo diariamente, causando superlotação e atrasos, tanto em ônibus como nos trens e metrô.

As vias públicas, além de mal cuidadas, já não dão conta do fluxo de veículos que circulam diariamente, o que acaba gerando congestionamentos gigantes, estresse, atrasos e, infelizmente, acidentes.

Esses são alguns dos fatos que fizeram aumentar a busca de novas alternativas para a mobilidade, e a motocicleta tem tido papel pre-



A boa convivência no trânsito depende de todos; se cada um cuidar um pouco do próximo, certamente teremos menos estresse no dia a dia. Essas dicas dadas pelos motociclistas ajudam no fluxo e também podem preservar a integridade física das pessoas

ponderante, por isso o aumento de motocicletas circulando cresceu significativamente nos últimos anos, além de ter se tornado também uma fonte de renda para uma boa parcela da população. Assim, a disputa por espaço em ruas e avenidas está cada vez mais acirrada e isso só deve aumentar.

Com pouco menos da metade da frota total de veículos do país, as motos também precisam de espaço e principalmente segurança.

A SEGURANÇA PREOCUPA

Os acidentes sempre serão uma preocupação para as motos, e talvez o principal motivo de não termos uma frota igual ou maior que a dos carros.

Para confirmar que a motocicleta é um veículo seguro, somente sua boa utilização pode fazê-lo, porém os motociclistas, com o ga-

nho de experiência, se esquecem de que são mais vulneráveis e ficam mais negligentes ou excessivamente confiantes.

O número de sinistros com motociclistas preocupam em todo o Brasil. Só na cidade de São Paulo, em 2024, foram 20% a mais de vítimas em relação a 2023, e os acidentes envolvendo motocicletas representam 37% do total, segundo levantamento feito pelo Detran.

Algumas ações exclusivas para motociclistas estão sendo tomadas pelos órgãos competentes para salvar vidas no trânsito; a Faixa Azul é um bom exemplo que está sendo implementada em São Paulo e tem sido considerada um sucesso.

O QUE É A FAIXA AZUL?

A Faixa Azul é um espaço demarcado em algumas avenidas de São Paulo exclusivo para as motos circu-

larem entre os carros com mais segurança. Um corredor preferencial organizado e mais seguro, que, segundo a Prefeitura de São Paulo, onde foi implantada houve redução de 47,2% nos acidentes. A faixa já tem mais de 200 quilômetros na cidade.

AS MOTOCICLETAS SÓ AUMENTAM

O número de motocicletas e carros circulando só tem aumentado e as vias muitas vezes não têm como ser ampliadas.

As cidades têm crescido verticalmente e é comum ver onde havia 20 casas serem erguidos prédios com mais de 80 apartamentos e o dobro de vagas na garagem. Faça as contas...

Portanto, devemos nos conscientizar de que temos que conviver em harmonia e nos ajudar mutuamente e ter empatia. Até porque os serviços de entrega são, na maioria das vezes, feitos por motocicleta, e aí do motociclista se atrasar.

Pense que, diferentemente de quem dirige um veículo de quatro rodas, os motociclistas, além da variação climática, pagam um preço alto pela própria negligência, e o pior, pela negligência dos outros também, por isso, só uns cuidando dos outros é que poderemos melhorar o convívio no trânsito.

DICAS PARA OS MOTORISTAS

Coletamos cinco dicas dadas por motociclistas que usam suas motos profissionalmente, como meio de transporte ou simplesmente para o lazer.

A ideia é que, com atenção e pequenas mudanças do seu olhar para o motociclista, vidas sejam preservadas e prejuízos evitados. Para os exemplos abaixo, vamos imaginar que o motociclista esteja fazendo tudo corretamente, sem abusos, contudo, mesmo assim, a conta mais alta pode ficar para ele.



1. USO DO CELULAR AO DIRIGIR

Uma simples desviada no olhar para ver o celular pode tirar a chance de desviar/frear de um motociclista que tenha parado/reduzido devido ao trânsito. Isso sem contar na mudança de trajetória involuntária enquanto a pessoa lê mensagens “urgentes” no celular.

2. ESPAÇO ENTRE OS CARROS

O motorista atento sabe que as motos passam no corredor o tempo todo, e isso não vai mudar. Contudo, se cada um prestar um pouco mais de atenção, o trânsito melhora para todos, pois é só deixar um pouco mais de espaço entre os carros (quando possível obviamente) para que as motos possam passar devagar sem encostar nos espelhos dos outros veículos.

3. SINALIZAÇÃO AO MUDAR DE FAIXA

Outro risco enfrentado pelos motociclistas no trânsito são as mudanças de faixas e conversões sem sinalização de outros veículos. Alguns motoristas simplesmente resolvem virar ou mudar de faixa e pronto, sem olhar no

retrovisor. A conversão sem sinalizar é uma infração grave e passível de multa (R\$ 195,23), além de cinco pontos na carteira. Será que é preciso um policial/fiscal em cada esquina?

4. TRÂNSITO PARADO

Com o trânsito parado, os motoristas podem, ao mesmo tempo, facilitar a vida do motociclista e evitar dano ao seu veículo. Basta não posicionar o seu veículo “retrovisor com retrovisor” com o carro ao seu lado. Esse detalhe permite que o motociclista passe devagar e desvie com mais facilidade sem encostar no seu retrovisor, uma peça bem cara para repor hoje em dia.

5. ABRIR AS PORTAS

Só de pensar dá arrepios! Existem vários acidentes causados dessa forma. O motorista estaciona seu veículo e abre a porta sem olhar no retrovisor e pronto, esta criada a situação de risco para o motociclista.

Basta fazer tudo com calma e, antes de abrir a porta, olhar e se certificar de que não vem nenhum veículo atrás, simples assim.

A atenção é preponderante no trânsito, por isso, caso seja imprescindível o uso de celular, ele deve ser feito sempre com o carro ou moto parados em lugar seguro

SÓ PRECISAMOS FAZER A NOSSA PARTE

Essas foram as dicas que alguns motociclistas nos sugeriram passar para os motoristas e assim tentar ter um trânsito menos violento e mais amistoso.

Sabemos que existem usos diferentes para as motocicletas e da correria do dia a dia, por isso a ideia aqui é tentar concientizar motoristas e motociclistas justamente para que ninguém perca seu precioso tempo com discussões e, principalmente com acidentes que podem machucar e ainda prejudicar ainda mais nosso dia e o trânsito.

Se você também é motorista e chegou até aqui, saiba que na próxima edição vamos dar voz a você, assim traremos suas sugestões para os motociclistas de quem dirige outro veículo no trânsito. Sabemos que alguns motociclistas exageram e só vamos conseguir conviver melhor no trânsito se todos fizerem sua parte pelo próximo.

Produção de motocicletas em Manaus: ganha o consumidor, ganha o Brasil

A concentração de fábricas em Manaus ajuda a preservar a floresta, além de gerar empregos e riqueza, o que por sua vez ajuda no desenvolvimento sócioeconômico da região. Assim o consumidor ganha com produtos nacionais altamente tecnológicos

Muitos desconhecem, outros acham estranho, por isso vem a pergunta: por que as fabricantes de motocicletas estão concentradas em Manaus, no meio da floresta amazônica? A resposta pode parecer complexa, mas vamos explicar de forma bem objetiva o porquê de 95% das motocicletas nacionais serem produzidas lá, assim como as razões que levaram as principais fabricantes mundiais a transformar o Polo Industrial de Manaus (PIM) no maior produtor mundial fora do eixo asiático.

Antes, um pouco de história: a Zona Franca de Manaus (ZFM) foi criada em 1967, como área de livre comércio, beneficiária de incentivos fiscais e com a missão de promover a ocupação e o desenvolvimento sócioeconômico da região, assegurando a defesa das fronteiras nacionais, o desenvolvimento sustentável e a manutenção da floresta de pé.

Para atrair as empresas para aquela área, o governo federal concedeu alguns incentivos, porém as fabricantes precisam atender algumas regras. É preciso, por exemplo, implantar etapas e processos produtivos na linha de produção. Isso assegura que o produto foi de fato fabricado e não apenas montado.

Porém, as fabricantes de motocicletas foram além: investiram no desenvolvimento de produtos, no treinamento dos colaboradores, na implantação de novas tecnologias e processos capazes de aliar os mais altos níveis de qualidade e tecnologia à sustentabilidade.

Graças a essa estratégia, as motocicletas “made in Manaus” podem rodar em qualquer lugar do mundo. Nos últimos dez anos, o Brasil exportou para quase 60 países, inclusive para mercados altamente exigentes como os Estados Unidos, Canadá, França e Japão. O produto nacional é reconhecido no mundo todo por seu altíssimo valor agregado.

Esse reconhecimento é resultado da dedicação e do



As fábricas localizadas em Manaus desenvolvem não só a região, mas principalmente o capital humano, que é altamente capacitado pela indústria

esforço de um time de craques, que, no ano passado, foi reforçado com a chegada de 1.700 novos profissionais. Em sua grande maioria, os colaboradores da indústria de motocicletas são moradores da região, o que comprova a preocupação do segmento em valorizar a mão de obra local e promover o desenvolvimento sócioeconômico da região.

Cada emprego gerado no PIM contribui para a preservação da floresta e para o desenvolvimento sustentável da biodiversidade, biotecnologia e bioeconomia. A industrialização evita atividades ilegais como o desmatamento e garimpo.

Esses fatos reforçam a importância do PIM como peça fundamental da economia brasileira. Faz bem para a população local, para a região, para o Brasil e para você, consumidor, já que os produtos produzidos em Manaus são vendidos sem o IPI (lembra dos incentivos que falamos lá no início do texto?) e, com isso, oferecem preços mais acessíveis. A redução na tributação é um benefício para todos os brasileiros que podem colocar uma motocicleta nova na garagem.



DO OUTRO LADO DA FAIXA, O QUE DIZEM OS MOTORISTAS?

Citamos no texto anterior as “dores” dos motociclistas, mas temos que pensar no outro lado, os carros!

texto: Redação | **fotos:** Trinity Ronzella

Dizem que quem chega primeiro é o dono. Pois bem, vamos direto ao ponto fazendo um uma paráfrase ao ditado “Quem nasceu primeiro? O ovo ou a galinha?”

Para nossa realidade a pergunta é: quem surgiu primeiro? O carro ou a motocicleta? Você tem um palpite a respeito?

Existe uma linha de raciocínio que nos leva a pensar que o automóvel é o aperfeiçoamento da motocicleta, devido ao conforto e à segurança. Contudo, outra linha nos diz que a motocicleta é a evolução do automóvel, devido à agilidade/praticidade e à economia.

Pense por cinco minutos a respeito antes de começar a ler o próximo parágrafo, e faça sua escolha. Qual linha de raciocínio combina mais com seu pensamento, ok?

CINCO MINUTOS DEPOIS

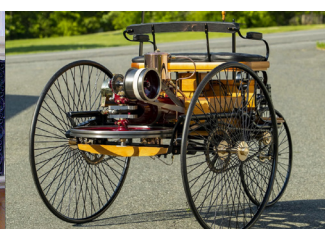
Voltando lá para o ano de 1817, o barão alemão Karl von Drais criou um veículo chamado de “Laufmaschine” (máquina de corrida em alemão).

Era composto por um quadro de madeira, duas rodas do mesmo material e um guidão. Era movida pelos pés tocando o chão, igual essas “novidades” atuais chamadas de bicicletas sem pedais para criança.

Se essa bicicleta surgiu primeiro, a evolução seria colocar um propulsor, certo? Calma, o assunto é complexo...

Há muito, muito tempo atrás, por volta de 3.500 A.C na Mesopotâmia surgia a carroça. A “carroceria” era feita de madeira e couro, e as rodas eram troncos. Elas eram puxadas por um tipo de cavalo conhecido como onagro.

Agora que você já conheceu a origem dos dois segmentos e com essa diferença de idade entre a carroça e a bicicleta, ficou fácil...



A convivência no trânsito de hoje entre carros e motos nunca foi imaginada pelos criadores das primeiras versões do carro e da moto

CARRO OU MOTOCICLETA, QUEM CHEGOU PRIMEIRO AO MUNDO?

Falando sobre registros no mundo mais atual, por incrível que pareça, o Benz Patent-Motorwagen é considerado o primeiro automóvel moderno do mundo, pois surgiu em 1886, obra do inventor alemão Karl Benz.

Já a primeira motocicleta era feita de madeira e usava correia de couro na tração e atingia velocidade máxima de 18 km/h. Ela foi fabricada pelos alemães Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach, contudo, em 1885! Um ano antes do automóvel!

Falando de Brasil, ousaríamos dizer que “as coisas” aconteciam rápido no passado, pois, em 1891, nada mais nada menos que Alberto Santos Dumont desembarcava no porto de Santos um Peugeot Type 3 trazido de Paris!

Já nossa primeira motocicleta, se-

gundo a história, foi trazida pelo italiano Miguel Latorre. Era uma Motovero de dois cilindros modelo 1908.

Portanto, quem chegou primeiro por aqui foram os automóveis e hoje são a grande maioria em nossas ruas e avenidas. Por isso, é justo ouvirmos as sugestões que os motoristas têm para os motociclistas para buscar maior harmonia no trânsito.

AINDA FALTA ESPAÇO NO TRÂNSITO

A falta de espaço é, e sempre será, um problema no trânsito. As peripécias feitas pela engenharia para melhorar são muitas, contudo, a quantidade de veículos aumenta muito mais rápido.

Já reduziram a largura das faixas, fizeram corredores específicos, mudaram sentido de ruas, tiraram estacionamento, implantaram rodízios, enfim, mas parece que não adianta, pois a frota é imensa!

Os acidentes acontecem, é natural devido ao volume de veículos nas ruas, mas, se apenas tentássemos fazer a nossa parte como indivíduos, ajudaríamos um pouco. Sempre tentamos “ajeitar” a nossa situação, mesmo que seja cometendo uma infração, pois os órgãos responsáveis não dão conta de fiscalizar tudo.

Já foi pleiteado algo semelhante com o que acontece em cidades da Europa que sofrem com a falta de espaço, o pedágio em áreas centrais. Quer circular de carro? Pague! Tá certo que, para isso, as pessoas têm que ter uma rede de transporte público que funcione.

E PARA MELHORAR ISSO POR NOSSA CONTA?

Ouvimos os motoristas de automóveis que usam o carro como veículo de trabalho, meio de locomoção ou apenas por lazer, para saber quais as



dicas que dariam aos motociclistas, para que, juntos, possam conviver melhor e em harmonia no trânsito.

Dos muito acidentes que vivenciamos no dia a dia, a maioria dos responsáveis está em motocicletas e automóveis, portanto, ninguém melhor que eles para dar as dicas de como melhorar a situação. Vamos a elas:

① VELOCIDADE NO CORREDOR: muitos motociclistas andam muito rápido e colados nos outros nos corredores, portanto, se ocorrer qualquer situação de risco, o primeiro motociclista até pode conseguir frear, mas os outros que vêm “grudados” provavelmente não vão conseguir. Se andarem mais devagar e derem distância, dá tempo de frear ou desviar.

② BUZINA: mesmo com o trânsito parado, sem espaço para os carros se movimentarem, muitos motociclistas passam buzinando como se não houvesse amanhã. Isso não ajuda em nada, só incomoda e aumenta o estresse coletivo, pois, assim como os motociclistas, os motoristas também

estão querendo chegar ao seu destino. Se buzinar fizesse o trânsito melhorar, seria ótimo, mas só gera estresse.

③ CORDIALIDADE: principalmente nas marginais da capital, o corredor que se forma de motocicletas entre os carros, impede a mudança de faixa dos automóveis. O motorista está com a seta ligada, mas não consegue mudar de faixa porque o motociclista não dá oportunidade. Seja mais cordial. Estenda a cordialidade invejável de motociclista para motociclista para uma cordialidade de pessoa para pessoa, independentemente do veículo utilizado.

④ MEDO: em geral, os motoristas têm medo dos motociclistas por várias razões, mas a violência é o maior motivo para isso. Os maus motociclistas são exceção, mas são os que deixam a má impressão sobre todos os demais. Tenhamos mais respeito, pois existem todo tipo de pessoas ao volante. Não precisa ser assim.

⑤ SINALIZAÇÃO: muitos motociclistas não usam seta para sinalizar mudanças de direção no trânsito e “cortam” a frente do veículo abruptamente. Isso pode gerar uma frenagem emergencial que, muitas vezes, não é percebida por quem vem atrás, que inclusive pode ser outra motocicleta, que talvez não consiga frear.

⑥ ESTRADAS: é inaceitável estar passeando com a família na estrada e, do nada, passarem motos costurando em alta velocidade muito próximo aos automóveis, como se estivessem em uma pista de corrida. No tempo de olhar no retrovisor, não ver nada, dar a seta e entrar, surge outra moto. Lugar de acelerar é no autódromo, para a segurança de todos.

VAMOS MELHORAR O TRÂNSITO PARA TODOS?

Da mesma maneira que as dicas dos motociclistas para os motoristas são simples de serem seguidas, as dos motoristas também são. Ou seja, cada um no seu veículo, tem o poder de mudar para melhor a segurança e o trânsito, nas grandes cidades principalmente. Você topa dar o exemplo?

Pneus de moto
não foram
concebidos
para ter
duas vidas

Pneus reformados: o barato pode sair caro



Foto: iStock

Os pneus são fundamentais para a segurança do motociclista, pois são eles os responsáveis por transmitir a força nas acelerações, por manter a aderência e estabilidade nas frenagens e curvas e ainda absorver impactos do solo. Sua estrutura não foi projetada para duas vidas, por isso os pneus recauchutados são proibidos por lei

Você sabia que a sua segurança depende diretamente do bom estado dos pneus? Por serem os únicos pontos de contato com o solo, os pneus são um dos principais itens de segurança da motocicleta. Em boas condições, o condutor tem maior controle, estabilidade, aderência nas acelerações e frenagens, além de facilidade para inclinar e realizar curvas.

Já os pneus reformados ou recauchutados, como alguns gostam de chamar, representam grande risco para o motociclista, por isso são proibidos por lei. O não cumprimento dessa regra é considerado infração grave, com multa de R\$ 195,23 e perda de cinco pontos na carteira.

Segundo os principais fabricantes de pneus, diferentemente de outros veículos, como automóveis e caminhões, a motocicleta é apoiada em apenas dois pneus que não foram projetados para receber reforma, já que a carcaça desses pneus no final de vida apresenta um acúmulo crônico de fadiga (devido ao uso severo, como choques, deformações e furos). Por isso, estender seu uso em uma segunda vida é extremamente arriscado.

Uma simples inspeção visual não é capaz de detectar

problemas na carcaça e qualquer instabilidade em um dos pneus pode levar à falta de controle direcional do veículo, provocando a queda do motociclista.

A Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) sempre prioriza a segurança do motociclista, por isso é contrária ao uso de pneus reformados. Esse tipo de produto tem uma grande chance de provocar sinistros.

A associação defende a importância da utilização somente de pneus originais homologados, garantindo máxima segurança aos usuários. Nas inúmeras ações e campanhas de educação e conscientização realizadas pela entidade, os motociclistas aprendem que devem ficar atentos ao indicador de desgaste (TWI – Tread Wear Indicator). Se ele estiver no mesmo nível da banda de rodagem, é hora de trocar por um pneu novo.

Pneus novos e em bom estado afetam diretamente a forma de conduzir a motocicleta e proporcionam segurança ao motociclista. Por isso, mantenha distância dos reformados. Eles podem até aparentar ser um bom negócio na hora da compra, mas representam real perigo para você.

VAMOS DESACELERAR NOSSO DIA A DIA

A loucura dos compromissos diários pode ser uma armadilha para quem faz da velocidade a ferramenta para cumprir seus horários e metas

texto: Redação | fotos: iStockphotos





A pressa em chegar ao destino, seja para deixar mais uma entrega, seja para cumprir horário, impulsiona o excesso de velocidade

A correria do dia a dia, seja de quem faz entregas ou de quem “apenas” quer chegar ao destino no horário, faz com que as pessoas abusem da velocidade no trânsito, por isso, a cada dia que passa, parece que as pessoas andam mais rápido pelas ruas e avenidas das cidades brasileiras.

Com os motociclistas não é diferente, e, como andam entre os carros, o risco é ainda maior.

Geralmente quem anda em alta velocidade acha que tem tudo sob controle porque julga que pilota bem e é experiente, mas inevitavelmente não conta com o fator surpresa, que ocorre com frequência no trânsito.

TECNOLOGIA A FAVOR DA SEGURANÇA

Será que, com a quantidade de tecnologia embarcada nas motocicletas atuais, as pessoas passaram a pensar que a moto vai fazer tudo por elas?

Freios combinados, ABS, ABS de curva, controle de tração, radar on board que reduz a velocidade e freia a moto sozinho, emite sinais para frenagem bruscas, enfim, até moto que se equilibra sozinha já é realidade. Até onde essa tecnologia que foi feita para ajudar, pode de fato ajudar?

É fácil ver muitos motociclista que não sabem frear, que não têm sensibilidade no acelerador, nem habilidades sobre a moto, sem falar do fator físico para pilotar certos modelos. Muitos rodam por aí relatando situações de risco facilmente evitáveis apenas com a prudência ao pilotar.

O QUE OS NÚMEROS DIZEM

No ano de 2024, segundo o Ministério da Saúde, foram mais de 300 mil atendimentos na rede pública. No Rio de Janeiro, por exemplo, os atendimentos ambulatoriais, que foram 2.600 em 2023, saltaram para mais de 12.000 até novembro de 2024.

O aumento no número de intervenções por acidente também causou impacto nos insumos hospitalares, já que, em alguns casos, recursos importantes como o banco de sangue foram esgotados, afetando outras pessoas que precisam dele por motivos de doença.

VELOCIDADE EXAGERADA

A velocidade incompatível com as vias, e, muitas vezes, com a motocicleta, é visível a todos e praticada por muitos, inclusive veículos de quatro rodas. Mas as motos chamam a atenção, pois, diferentemente dos demais veículos, que podem estar parados no trânsito, elas assustam passan-

do velozmente entre os carros. Essa conduta irresponsável não dá margem a imprevistos, assim, desvios ou frenagens de emergência podem não funcionar, e o acidente é praticamente certo. A velocidade é um agravante nas consequências para o condutor da motocicleta, que inclusive muitas vezes anda mal equipado.

A RESPONSABILIDADE É DE TODOS

Por mais tecnológicas que as motocicletas sejam, a “pecinha” fundamental no guidão é quem a comanda. De nada vale toda a tecnologia que as motos oferecem e não saber utilizá-la em seu favor ou ter atitudes irresponsáveis. Muitas vezes o motociclista não é capacitado nem tem conhecimento prático ou habilidade para usar tudo que hoje as motos oferecem para a segurança.

O descolamento da realidade de alguns é percebido quando você ouve um motociclista falar que roda a 160 km/h e parece que está a 100 km/h, uma percepção que as motos grandes causam, pois estão muito confortáveis e silenciosas. O problema chega quando é preciso fazer uma frenagem de emergência a essa velocidade, mas provavelmente alguns motociclistas farão a frenagem como se estivessem a 100 km/h. O resultado disso é previsível.

É PRECISO DESACELERAR

A rotina com a motocicleta, sem cometer excessos, já é mais rápida do que qualquer meio de transporte. Muitos motociclistas, profissionais do delivery ou não, talvez inconscientemente, exageram na velocidade para ganhar míseros minutos, assumindo riscos desnecessários. É preciso ir mais devagar no trânsito e na vida.



CONTA DE PADEIRO

Um veículo a 50 km/h percorre exatamente 13,9 metros em apenas um segundo. Imagine agora ter que fazer uma frenagem de emergência a essa velocidade. O tempo de reação médio para frenagens de emergência é de 1 a 1,5 segundo, segundo estudos da Administração Nacional de Segurança no Tráfego Rodoviário (NHTSA), agência do governo federal dos EUA. Então, na melhor das hipóteses, um motociclista atento, com os reflexos em dia e hábil, percorrerá quase 14 metros até iniciar a frenagem. Dependendo da motocicleta, pode percorrer a mesma distância até parar completamente. Só para comparar, a 120 km/h percorrem-se 33,3 metros em um segundo. Some a eles a distância percorrida até acionar os freios e o espaço necessário para parar a moto, e o cenário fica bem desfavorável se o motociclista não estiver atento e com a vista lá na frente, em pilotagem preventiva. O sistema ABS pode ajudar, é claro, mas não vai salvar se não tiver espaço para atuar.

Sugerimos você fazer um teste em ambiente controlado para sentir

como é ter que parar a moto rapidamente. Mesmo com toda a tecnologia embarcada nas motos, quando você fizer esse teste vai se surpreender!

O ser humano precisa desacelerar. Os veículos são conduzidos e só recebem o comando para acelerar e frear de quem está ao guidão ou volante, por isso é injusto colocar a conta dos acidentes na motocicleta, pois exatamente como os carros e seus acidentes, eles são causados por nós, humanos.

O QUE PODE SER FEITO?

Já é sabido que, infelizmente, a “responsabilidade” aparece quando atinge o bolso, nesse quesito talvez as regras devessem ser mais rígidas, com valores e penas mais pesados. O motociclista é uma das partes mais vulneráveis no trânsito e, mesmo assim, isso parece não ser suficiente para a mudança de conduta.

A campanha Maio Amarelo, no mês destinado à segurança no trânsito, terá várias ações voltadas para as motocicletas, e o tema é “Desacelere, seu bem maior é a vida”.

A ideia é conscientizar os motoci-

clistas de que sua segurança depende deles mesmos, pois, mesmo com a implantação da Faixa Azul, um espaço compartilhado que foi criado para aumentar a segurança dos motociclistas, eles têm na negligência com a velocidade seu calcanhar de aquiles, aumentando o risco de acidentes.

Outro ponto importante a se destacar nesse ritmo desenfreado do trânsito é o desgaste da motocicleta que acontece na mesma velocidade da tocada do piloto. Troca de óleo precoce, redução da vida do motor, desgaste acelerado dos freios e pneus são alguns exemplos que, pesados na balança, demonstram que o que se ganha em tempo pode não compensar o desgaste prematuro dos componentes da moto.

É preciso que nos conscientizemos de que o prazer de pilotar uma motocicleta, seja a trabalho, como transporte ou para lazer, não pode ser interrompido por conta de um acidente. Vamos pilotar com prudência e previsibilidade, assim poderemos rodar por muitos quilômetros com saúde e a consciência tranquila.

DESACELERE. SEU BEM MAIOR É A VIDA.



Sinal verde para o Maio Amarelo 2025

A velocidade exagerada é um dos grandes causadores de acidentes no trânsito no Brasil e no mundo, tanto a bordo de um carro como de uma moto. Ela também pode ser a diferença entre lesões leves e a fatalidade. Não há tempo economizado no mundo que possa valer uma vida! Vamos respeitar os limites de velocidade

O movimento Maio Amarelo deste ano chegou com um pedido e uma justificativa: “Desacelere. Seu bem maior é a vida.” Essa solicitação poderia ser exigência. Segundo o mais recente relatório do Datasus, divulgado em janeiro deste ano, foram registrados 13.477 óbitos de motociclistas em 2023, alta de 11,77% na comparação com o ano anterior (12.058 mortes).

Esses números são alarmantes e poderiam ser evitados. O excesso de velocidade nas ruas e estradas brasileiras é uma das principais causas do aumento de sinistros envolvendo motociclistas.

Estudos mostram que, ao diminuir a velocidade, é possível reduzir em até 40% os acidentes com vítimas. A razão é que, ao trafegar em velocidades mais baixas, há um tempo maior para reagir a imprevistos, como pedestres que atravessam a rua ou veículos que mudam de faixa repentinamente. Ou seja, reduzir a velocidade permite a você observar melhor o seu entorno e identificar potenciais perigos antes que se tornem situações de risco.

No trânsito, cada segundo é decisivo. Reduzir a velocidade pode transformar riscos em prevenção. Como diz uma das peças do movimento, “Mais calma no caminho. Mais segurança na chegada”.

Além disso, em caso de colisão, a velocidade mais baixa resulta em danos menos severos, o que pode fazer a diferença entre uma lesão leve e uma fatalidade.

A Abraciclo também segue esse caminho, realizando campanhas e ações educativas durante todo o ano. E vai além: todas as associadas se dedicam constantemente no desenvolvimento de tecnologias de segurança ativa e passiva das motocicletas. A evolução também está presente nos materiais utilizados nas motocicletas: mais leves, ajudam a melhorar o desempenho, a agilidade e a eficiência energética.

Cabe a você, leitor, colocar em prática o tema do movimento deste ano. Desacelere! Ao fazer isso e adotar uma pilotagem mais tranquila e cautelosa, você contribui para promover a paz do trânsito. Afinal, seu bem maior é a vida.



O MAIO AMARELO AJUDANDO A SALVAR VIDAS

Por incrível que pareça, é preciso lembrar as pessoas de que sua vida e a de seus entes queridos depende de uma conduta segura no trânsito.

É com esse intuito que a campanha reúne entidades públicas e privadas em todo o país

texto: Redação | **fotos:** Abraciclo

No mundo inteiro a fatalidade no trânsito tem números assustadores, por isso em 11 de maio de 2011 a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito no mundo, e a primeira edição no Brasil se deu por iniciativa do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) em 2014, movimento batizada de Maio Amarelo.

O intuito é simples: chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo e tentar conscientizar e lembrar as pessoas do que parece óbvio, ou seja, da importância de zelar pela própria segurança, mas principalmente a das outras pessoas.

Com esse foco, a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) também promove ações anualmente no mês de maio em vários estados do Brasil para os motociclistas.



CONSCIENTIZAÇÃO

Por que é tão difícil o ser humano em geral ter um comportamento mais seguro e, por que não, mais altruísta no trânsito?

Todos nós sabemos o que temos que fazer para estar mais seguros no tráfego, é fato, mas por que continuamos a pensar que esse tipo de fatalidade não vai acontecer conosco?

Exemplos não faltam de pessoas que saíram de suas casas para trabalhar, passear, treinar ciclismo ou andar de moto e tragicamente perderam sua vida por atitudes temerárias de alguém que estava com pressa ou distraído no trânsito, quando não alcoolizado.

Quantos sinistros como esses acontecem a cada dia e quantas vidas se perdem de maneira tão vil?

É por isso que a campanha do Maio Amarelo é tão importante para alertar e conscientizar as pessoas da importância do bom comportamento no trânsito para salvar vidas.

O MOTE DO MAIO AMARELO 2025

Desacelere, seu bem maior é a vida. Esse é o tema que a Abraciclo trabalhará até o ano que vem, e que tem o intuito de fazer com que as pessoas literalmente aliviem a mão do acelerador e “acordem”, pois o excesso de velocidade é um dos principais causadores de acidentes.

O PIT STOP EDUCATIVO

O evento é realizado pela Abraciclo com apoio do Comando de Policiamento de Trânsito da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CPTran) e da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP). Teve, ainda, apoio do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-SP), Instituto de Pesos e Medidas (Ipem), Corpo de Bombeiros e Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu).

Como em todo ano, neste também foram realizados alguns Pit Stop Educativos em várias cidades do Brasil, com atividades educativas para abrir os olhos dos motociclistas com palestras, demonstrações e muita informação.



Koji Maehara – representante da Japan Automobile Manufacturers Association (Jama), esteve na abertura do evento compartilhando sua experiência no Japão sobre o assunto



As palestras do Pit Stop levaram informações sobre as principais causas de acidentes, e como evitá-los. Abordou-se também a importância dos equipamentos de segurança.

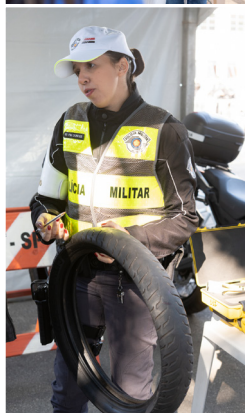
A redação da revista MOTOCICLISMO foi até a zona norte da cidade de São Paulo para conferir as atividades realizadas no primeiro Pit Stop do ano.

COMO FUNCIONA

Com o apoio da CET e da Polícia Militar, os motociclistas eram abordados e convidados a entrar no local onde estava montado o evento. Ali entravam em uma tenda onde assistiam a uma palestra dos instrutores do CPTran, da CET e das associadas da Abraciclo, onde se falou das principais causas de acidentes e como evitá-los. A palestra também incluiu informações sobre equipamentos de segurança.

Saindo da palestra, os motociclistas puderam aprender e tirar dúvidas sobre a vida útil dos pneus e como verificá-los e conheceram a estrutura de um capacete e como identificar sua qualidade e validade. Também houve outras atividades, como os simuladores de ponto cego, embriaguez e de velocidade e equilíbrio, como funciona um etilômetro (bafômetro) e o recebimento de dicas de primeiros socorros. No final, os participantes receberam material didático e brindes, que incluíram trocas de óleo e um lanche, gerando muita satisfação aos motociclistas.

A imersão dos motociclistas também foi sensorial, com diversas atividades e demonstrações práticas eles puderam aprender e se conscientizar sobre o tema



PELO BRASIL

Salvar vidas no trânsito é imperativo, por isso a campanha Maio Amarelo é tão importante e tem o engajamento de muitas entidades em todas as esferas do poder público.

A Polícia Rodoviária Federal incorporou a campanha e intensificou as atividades educativas em diversos setores da sociedade com o mesmo lema. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) abraçou mais uma vez o movimento que foi lançado em Brasília.

No Acre, o Detran distribuiu na região de Sobral, a mais populosa de Rio Branco, 800 kits para ciclistas com squeeze, luzes sinalizadoras e panfletos educativos. Além disso, houve orientação para pedestres, ciclistas e motoristas pela equipe do Detran.

No Rio de Janeiro, a campanha foi lançada na Ponte Rio-Niterói, com a abordagem de motoristas para distribuição de materiais educativos e ações de conscientização. Já no Rio Grande do Sul, Polícia Rodoviária Federal, ANTT, Polícia Civil, Detran, EPTC e a CCR ViaSul se uniram para divulgar a responsabilidade e a paz no trânsito.

Em Minas Gerais, aconteceu o 2º Concurso de Redação Maio Amarelo, realizado com alunos das escolas estaduais. Foram 1.029 escolas participantes e aproximadamente 2 mil redações entregues – uma abordagem interessante para conscientizar os jovens da necessidade de boas condutas.

As ações ocorreram em todo o território nacional, com a participação de milhares de pessoas e entidades. O objetivo é mais que nobre, é necessário! Estamos perdendo muitas vidas por atitudes fáceis de serem mudadas. É muito simples, basta cada um de nós fazer a sua parte da maneira correta!

Diminuir a velocidade, ignorar o celular ao volante ou guidão, não dirigir após consumo de bebida alcoólica e usar equipamentos de segurança é o mínimo que podemos fazer.

Estimular e multiplicar atitudes assim vão ajudar a salvar vidas, e temos que dar o exemplo e desacelerar para não virar estatística.

Por isso, desacelere. Seu bem maior é a vida!

Na trilha do progresso

Estudo da Abraciclo divulga dados sobre produção, exportações, importações, vendas e rede de concessionários, entre outros dados relevantes do Brasil

Com mais de 35 milhões de motocicletas em circulação, o Brasil vive um momento histórico no setor de duas rodas. Além de paixão nacional, a motocicleta se consolidou como uma das principais soluções de mobilidade no país e como instrumento de trabalho e geração de renda para milhões de brasileiros.

Esse cenário é retratado com profundidade em “Dados do Setor 2025”, publicação anual da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), que apresenta os principais indicadores setoriais.

A edição 2025 traz inúmeras informações para quem quer conhecer um pouco mais sobre este importante segmento. Mostra, por exemplo, que os estados de Rondônia e Mato Grosso possuem a melhor relação habitante/motocicleta, com uma moto para cada três habitantes. Na outra ponta estão o Rio de Janeiro e o Distrito Federal, com dez habitantes para cada motocicleta.

Outro dado interessante é a proporção frota vs. número de habilitados. Esse indicador mostra a quantidade de motos registradas em relação aos de condutores habilitados na categoria A. O Maranhão está em primeiro lugar do ranking, com 216,7% – isso significa que há mais de duas motocicletas registradas para cada pessoa habilitada a pilotá-las. Em segundo lugar, está o Piauí (173%), seguido pelo Amazonas e por Alagoas (134%).

A edição 2025 também destaca uma mudança de comportamento nas ruas: o número de mulheres habilitadas para conduzir motocicletas cresceu 65,8% em uma década. Elas representam 24,9% do total de motociclistas habilitados, avanço que revela uma transformação relevante em um ambiente historicamente masculino. No mesmo período, o número de homens também cresceu, porém em ritmo mais moderado: 36,2%.

Os dados sobre habilitação para motociclistas

no Brasil também revelam um recorte interessante quando analisados por faixa etária.

Tanto entre os homens quanto entre as mulheres, o grupo com maior número de CNHs (Carteira Nacional de Habilitação) por motocicleta está na faixa dos 31 a 40 anos.

Em segundo lugar, aparecem os motociclistas entre 41 e 50 anos, mantendo o padrão de maturidade predominante entre os condutores. Há uma diferença relevante na terceira faixa com mais habilitações. Entre as mulheres, o grupo é formado por jovens de 26 a 30 anos, sinalizando que a entrada feminina no universo das motocicletas tem acontecido em idades mais precoces. Já entre os homens, é formado com idades que variam de 51 a 60 anos, o que pode indicar uma permanência maior dos homens no uso de motocicletas ao longo da vida.

Estes são apenas alguns dos dados disponíveis na publicação da Abraciclo, que também traz informações sobre produção, exportação e importação; vendas no varejo, rede de concessionárias e ranking global de produção, mostrando que, mais do que um veículo, a motocicleta é hoje um símbolo de autonomia e uma solução para os desafios da mobilidade urbana. Para quem vive o dia a dia sobre duas rodas — seja por paixão, seja por necessidade, seja por trabalho —, estar por dentro dos números do setor ajuda a entender o presente com mais clareza e vislumbrar as tendências do futuro.

Quem quiser conhecer o Dados do Setor Duas Rodas 2025, a publicação está disponível em
<https://abraciclo.com.br/wp-content/uploads/2025/04/Dados-do-Setor-de-Duas-Rodas-2025.pdf>





VAMOS COMEMORAR NOSSO DIA ANDANDO DE MOTOCICLETA

Não importa o uso que você faz da sua motocicleta, esse é o seu, é o nosso dia! Nada melhor do que comemorar fazendo o que mais gostamos, andando de moto. Dia 27 de julho é o Dia do Motociclista!

texto: Trinity Ronzella
fotos: iStockphotos

A origem do Dia do Motociclista vem de 1974 com a morte de Marcus Bernardi, um mecânico apaixonado pelas duas rodas. Após dez anos, o deputado Alcides Franciscatto, em 1984, propôs instituir essa data oficialmente. Passaram-se 14 anos quando, em 1998, a Associação Brasileira de Motociclistas (Abram) trabalhou para que essa data fosse unificada e celebrada em âmbito nacional. Em outubro de 2024, foi sancionada a Lei nº 15.006/2024, formalizando o Dia Nacional do Motociclista e instituindo a Semana Nacional de Prevenção a Acidentes com Motociclistas, com foco em conscientização, infraestrutura e fiscalização.

Devido a isso, nessa data ocorrem missas, eventos e passeios, por todo território nacional para fortalecer a empatia e o espírito da comunidade

motociclística, voltando as ações para conscientização sobre segurança, a utilização de equipamentos de segurança e respeito às normas de trânsito

A MOTOCICLETA

A primeira moto a combustão foi desenvolvida em 1885, ou seja, 140 anos atrás. Em todos esses anos as motocicletas tomaram conta de corações e mentes e multiplicaram-se mundo afora. As motos são cada vez mais usadas por nós motociclistas, ou motoqueiros, como muitos nos chamam, mas isso é apenas uma forma de expressão.

O mais importante é que os motociclistas usufruem do mesmo tipo de veículo, a cada um utiliza a moto da maneira que lhe convém, independentemente da marca, cilindrada ou cor. A motocicleta transcende as obrigações do trabalho e do dia a dia porque invariavelmente se torna uma paixão.



Cada vez mais os encontros e festivais de motocicletas são realizados pelo Brasil. Não importa onde nem quando, é necessário um só motivo para sair de moto para curtir com os amigos, como na Bike Fest Tiradentes

Houve um tempo, nos anos 1980, em que alguém classificou como motoqueiro o usuário de moto malandro, bagunceiro, e como motociclista aquele que faz tudo certinho.

COMPORTAMENTO CORRETO

É impressionante como uma minoria com seu mau comportamento foi capaz de esteriotipar a classe motociclística. É obvio que há maus motociclistas, assim como há os maus motoristas, ciclistas e pedestres, basta parar em uma via por alguns minutos para observar o movimento e comprovar isso.

No caso das motos, a tecnologia, o desempenho e a sensação de segurança que elas oferecem facilitam o motociclista a abusar e andar acima dos limites de velocidade. Além disso, muitas vezes o me-

do de assalto pode fazê-los passar no semáforo vermelho, mas isso não pode ser desculpa para cometer essas ou quaisquer outras infrações. É preciso ter consciência de que a vida vale muito e não vale a pena arriscá-la por nenhum motivo.

CADA UM NA SUA

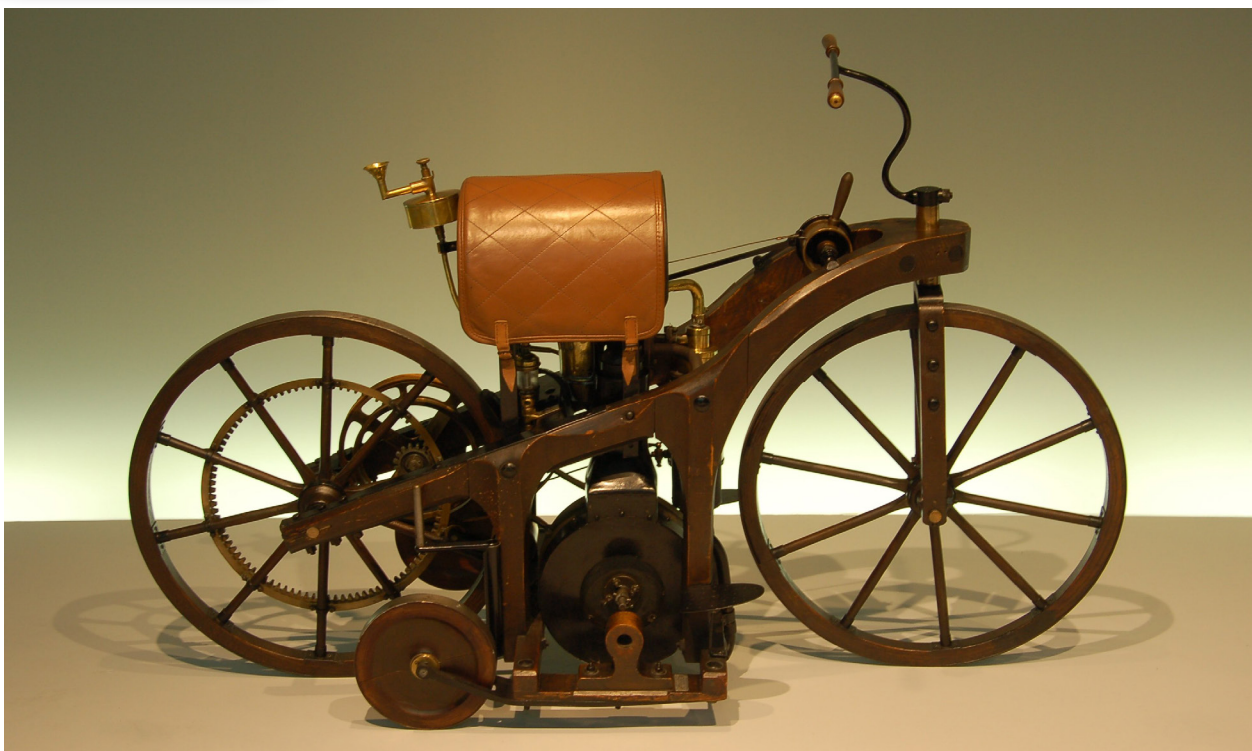
A conclusão é que todos somos mais felizes por ser proprietários de uma motocicleta, seja ela de 100 cm³ ou 1.000 cm³, não importa. Curtimos a mesma coisa, cada um do seu jeito, até porque a atitude é pessoal, e não do usuário de um tipo específico de veículo: somos todos motociclistas porque andamos de moto e ponto.

Existe o usuário urbano, que conta os minutos para chegar o final de semana e dar um passeio pela cidade, só para matar a vontade. As ve-

zes com garupa, está satisfeito com um rolê para tomar um café na padaria, ir até a concessionária, comer um pastel na feira, não importa, ele curte a motocicleta em poucos quilômetros.

Temos também aquele que tem o conjunto completo de equipamento de segurança para rodar com sua moto e, no final de semana, escolhe um rolê mais longo, 50, 100, 200 quilômetros. Chegar até um restaurante talvez, visitar uma cidade turística, visitar um parente ou, simplesmente, sentir o vento e a liberdade por algumas horas pela estrada.

Existem os motociclistas que não veem a hora de se reunir com a galera do grupo ou motoclub, seja na sede oficial ou em ponto de encontro para fazer um comboio pela rodovia para algum destino em busca de diversão.



Provavelmente os criadores da primeira moto em 1885 (Daimler Wagen) sabiam que a criação seria um sucesso, mas dificilmente imaginaram no que a moto se transformou ao longo dos anos com as mais diferentes formas de utilização em qualquer tipo de terreno. A moto é incrível

Todos com seus coletes nos mais variados tipos de moto, com espírito livre para sentir o vento no rosto.

Outro grupo importante, talvez um dos mais brincalhões, são os trilheiros. Esses não têm limites e seus caminhos costumam ser do tipo “quanto pió, mió”. Não perdem a oportunidade de sacanear um amigo na brincadeira, ou de se meter em enrascadas nas trilhas, muitas vezes fazendo os dois ao mesmo tempo. Eles só querem se divertir algumas horas, faça chuva, sol, frio ou calor, eles se divertem até com a quebra da moto.

E os que usam as motos como esporte? Nas mais diversas modalidades esportivas, seja na terra ou asfalto, aceleram forte, saltam, fazem curvas, passam dos 300 km/h facilmente, se divertem e deleitam o público quando há competições, pelo amor ao esporte, e não conseguem viver sem a emoção e adrenalina que a moto oferece.

Tem também o gigantesco contingente de motociclistas que ganham a vida pilotando suas motos fazendo entregas dos mais diferentes tipos de produtos e serviços, fazendo serviços de segurança, e tiram seus sustento com a moto para, na maioria das vezes, gerar o conforto para suas famílias.

PORQUE A MOTOCICLETA

Como a moto é um veículo versátil, econômico e acessível, muitos a utilizam exclusivamente como meio de condução diário, seja para chegar ao trabalho, ir para escola, ao supermercado, enfim, substituindo o transporte público.

Em dez anos, de 2014 a 2024, o número de pessoas habilitadas para conduzir veículo de duas ou três rodas aumentou 39%. Segundo dados da Secretaria Nacional do Trânsito (Senatran) analisados pela Abraciclo, até maio de 2024 esse número soma quase 40 milhões de pessoas!

O número de motociclistas está aumentando, isso é fato. As mulheres também cada vez mais estão pilotando motos, e as empresas também estão usando-as muito nas frotas, ou seja, teremos cada vez mais motociclistas, sobre isso não há dúvidas. Por isso, é dever de cada um de nós pilotar com consciência e altruísmo para um trânsito mais harmônico e seguro, com menos acidentes e incidentes. Você e a motocicleta merecem.

Vamos aproveitar esse meio de transporte mágico, que mudou, muda e mudará a vida de muita gente, trazendo mais liberdade, emoção, adrenalina, mobilidade, agilidade e qualidade de vida.

Nós só temos um dia por ano para comemorar oficialmente a nossa escolha, contudo, temos 365 dias para praticar esse divertido estilo de vida que escolhemos!

Bons ventos, e vamos rodar com segurança!



Fotos: Divulgação

Cada um na sua curtidão de moto: Belmiro de Queiroz é mecânico e ama restaurar motos (à esquerda); Roberta de Paula ampliou seu círculo de amizades através da motocicleta (centro) e Vinicius Lopes vai a lugares onde os carros não chegam com uma das suas motos. Motivos diferentes, a mesma paixão

Um estilo de vida em movimento

Uma lei federal oficializou o dia do motociclista em julho, e a semana desse dia é voltada à prevenção nacional de acidentes motociclistas

Com mais de 40 milhões de habilitados na categoria A, o setor de duas rodas vive um momento histórico no Brasil. Mais do que uma paixão nacional, a motocicleta se consolidou como uma das principais soluções de mobilidade, além de ser instrumento de trabalho e geração de renda para muitos brasileiros.

Em dez anos, a frota cresceu 42% – são mais de 35 milhões de motos circulando pelo Brasil. Mas a relação entre um motociclista e sua parceira não se resume ao trabalho e a locomoção: é liberdade, adrenalina, aventura e uma série de sentimentos e sensações que só quem assume o guidão entende.

Quando era criança, a funcionária pública Roberta de Paula chegou a sonhar que tinha uma

moto azul. Habilitada há cinco anos, ela integra o Aceleradas — um movimento que reúne mulheres unidas pela paixão pelas duas rodas. “Para mim, moto é sinônimo de amizade, pois ampliou meu círculo de convivência”, diz.

Roberta está entre os 13,2% de brasileiras motociclistas — entre os homens, esse índice é de 36,2%. É o caso do médico veterinário sanitarista Vinicius Lopes de Faria, que também foi “picado pelo bicho do motociclismo”. Na garagem, mantém três, incluindo um modelo exclusivo para viagens. “Com a moto, exploramos melhor a natureza, chegando a lugares onde o carro não passa”, conta.

Já o mecânico e restaurador Belmiro de Queiroz Júnior, motociclista há 41 anos, explora a arte de restaurar modelos antigos. “A parte mais difícil é garimpar peças para manter a autenticidade”, revela.

Histórias como as de Roberta, Vinicius e Belmiro revelam a profunda conexão entre os motociclistas e suas parceiras de estrada.

A partir deste ano, essa comunidade tem um motivo especial para comemorar: a lei federal oficializou 27 de julho como o Dia Nacional do Motociclista e a semana que compreender a data como a Semana Nacional de Prevenção a Acidentes com Motociclistas.

Esta iniciativa, que integra o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), reforça a importância da pilotagem defensiva, do uso de equipamentos de segurança e do respeito às leis de trânsito. Isso é cuidar de quem escolheu viver a liberdade sobre duas rodas. Afinal, temos muitos quilômetros ainda para percorrer, não é mesmo?



AS MULHERES ASSUMEM O GUIDÃO

COMO É A VISÃO FEMININA DO USO DA MOTOCICLETA

Elas chegaram
para ficar!

A cada dia que passa,
as mulheres estão
cada vez mais no
papel de motociclistas

texto: Trinity Ronzella

fotos: iStockphotos/Divulgação

A história das mulheres nas motocicletas não é atual, afinal existem vários exemplos de mulheres que se destacaram nesse universo ainda domi-

nado pelos homens. A tarefa delas não é fácil, pois, além de pilotar todo tipo de moto em todo tipo de terreno, elas ainda querem cuidar do cabelo, unhas, maquiagem e estar sempre bem arrumadas, seja no on ou no off-road.

Fora isso, existe também o preconceito e a discriminação que, apesar de menor, ainda existe em todos os meios de transporte. Mas elas seguem na batalha e vão conquistando mais espaço.

ALGUMAS INSPIRAÇÕES AVENTUREIRAS!

Se voltarmos mais de cem anos no tempo, lá em 1915, temos Avis e Effie Hotchkiss (mãe e filha), que desafia-

ram a tudo e a todos para, com uma Harley-Davidson com sidecar, sair de Nova York e seguir até San Francisco. Aos 26 anos de idade, Effie resolveu participar de uma exposição internacional em San Francisco. Avis, a mãe, na época com 52 anos, foi com a intenção maior de “cuidar” da filha, que carregava a reputação de “Demônio da velocidade”. Foram aproximadamente 14 mil quilômetros de desafios, mesmo recebendo apoio por onde passavam. Ao mesmo tempo desafiaram o preconceito os julgamentos e ainda enfrentaram a má qualidade das estradas da época, o frio, a lama, além de problemas mecânicos, gerando espanto. No ano seguinte, inspiradas nas Hotchkiss, as irmãs Adeline (26 anos) e Augusta van Buren (32 anos) resolveram atravessar os Estados Unidos de Nova York a Los Angeles, em suas Indian Power Plus. O objetivo era provar que as mulheres eram capazes de participar na Primeira Guerra Mundial, se fosse necessário.





Avis e Effie Hotchkiss, em sua H-D com side car (à esquerda); As irmãs Adeline e Augusta van Buren com a Indian (no centro); e Bessie Stringfield e sua Harley

Elas chegaram a ser presas por estarem usando calças, algo proibido para mulheres em alguns estados naquela época. Elas foram as primeiras a terem alcançado o topo de Pikes Peak, no Colorado, com veículo motorizado.

Foram quase dois meses de estradas ruins, imprevistos, problemas e preconceito para se tornarem as primeiras mulheres a realizar tal façanha!

Bessie Stringfield ficou conhecida como a “Dama Negra em uma Harley”, pois foi uma das primeiras mulheres afro-americanas a realizar viagens solo de motocicleta pelo país durante a década de 1930. A discriminação racial e os estereótipos de gênero foram sendo superados a cada quilômetro, facilitando o caminho para as mulheres afro-americanas mundo a fora.

Elspeth Beard foi a primeira mulher a viajar ao redor do mundo de motocicleta sozinha na década de 1980. Sua viagem durou dois anos e passou por 35 países, tendo que enfrentar e vencer desafios e obstáculos durante sua jornada.

Esses exemplos mostram que, mesmo com todas as dificuldades que já existem em uma viagem de moto, essas mulheres ainda lidaram com inúmeras outras. Contudo, mostraram a conquista de um sonho e se tornaram incentivo para outras.

ELAS SE DESTACAM CADA VEZ MAIS.

Além de cruzarem fronteiras, há bons exemplos de destaque no esporte com conquistas competindo em um grid repleto de homens.

Ana Carrasco, em 2018, com seus 21 anos, se tornou a primeira mulher a vencer um campeonato mundial de motociclismo, o Supersport 300, e deixou claro que ganhar uma competição desse nível depende do talento, e não do gênero.

AS MULHERES MOTOCICLISTAS NO BRASIL

Neste nosso país continental, o número de mulheres que optam pela motocicleta vem aumentando, seja na busca de um transporte mais barato e eficiente para o dia a dia, seja como estilo de vida em momentos de lazer nos finais de semana e viagens mais “emocionantes”.

Em 2010, eram por volta de 1,5 milhão de mulheres habilitadas no país, porém, em cinco anos, esse número teve um aumento incrível e saltou para 6 milhões em 2015. O aumento continua, porém, em ritmo menor. Dez anos se passaram e hoje são aproximadamente 10 milhões de mulheres habilitadas no país.

Elas estão se locomovendo, trabalhando, passeando, fazendo expedições, formando grupos e competin-

do dentro do universo das motocicletas, portanto, não há limites para elas.

Existem vários grupos destinados e “pilotados” por elas espalhados pelo Brasil, envolvendo todo estilo de motocicleta. Conversamos com as fundadoras de alguns deles para saber algumas curiosidades.

ACELERADAS:

Eliana Malizia tem 20 anos como jornalista no segmento de duas rodas, une mulheres motociclistas de todos os estilos para passeios, experiências, cursos e palestras direcionadas às mulheres.

Porque projetos voltados para mulheres? Ela responde: “As técnicas de pilotagem são as mesmas, porém existem particularidades e assuntos mais sensíveis que só em uma roda de conversa com mulheres conseguimos abordar.”

Criadora do Aceleradas, ela não consegue viver sem a motocicleta: “Já passou de ser um meio de transporte, é muito mais que um simples veículo, é meio de vida. Para muitas mulheres, pilotar uma moto não é apenas sobre locomoção, é sobre reencontro com a própria força. É sobre coragem, liberdade e autoestima. Nesses 20 anos, vi histórias de renascimento, superação e transformação sobre duas rodas. A moto não muda só o caminho, muda a mulher.



De cima para baixo:
Elspeth Beard foi a primeira mulher a dar a volta
ao mundo de moto; Eliana Malizia, fundadora do
Aceleradas; integrantes do motoclub Furiosas;
Gisela Heitzmann, do BM Womens



Nesse estilo de vida, encontrei minha versão mais forte, mais livre e mais verdadeira”, completa Malizia.

B.M. WOMENS

Gisela Heitzmann, hoje morando no Uruguai devido a insegurança de nosso país, ao sair com as amigas para almoçar em 2019, teve a ideia de incentivar mais mulheres a pilotar as big trails. Surgiu a página do Instagram BMWomens. O sucesso foi enorme e a ideia se espalhou pelo mundo! Camisetas do grupo foram enviadas para os quatro continentes, e já havia 50 mil seguidores quando a página do Instagram foi derrubada. Um balde de água gelada! A Gisela começou tudo de novo com a nova conta do Instagram B.M.Womens (Be a Motorbiker Woman), agora voltada para mulheres que pilotam big trails de todas as marcas.

Segundo Heitzmann, “a mulher encara a motocicleta de uma maneira diferente, é uma forma de desenvolvimento pessoal”. Além disso, acrescenta, “o motociclismo traz amizades incríveis e duradouras”.

JANUS MG

A Thais Morais Nunes, conhecida com Khephra no mundo das duas rodas, está habilitada a 17 anos, mesmo contra a vontade da família. Já participou de outro moto clube, antes de criar o Janus Moto Grupo. Inicialmente criado só para mulheres, resolveu aceitar homens também, mas continua com liderança femi-

na. Em tempo, o nome Janus tem a mitologia romana como referência. É a divindade bifronte que olha para o passado como reflexão e o futuro com curiosidade.

FURIOSAS MC

Mais recente, fundado em 2021, segue 100% feminino com o propósito de trazer empoderamento, apoio e ser ouvida, pois a motocicleta, segundo Cecília Kondo, a JapaGirl, uma das fundadoras, é uma ferramenta para trazer independência, autonomia, qualidade de vida e diversão.

Tem integrantes em vários estados do Brasil e querem crescer cada vez mais, “mantendo a essência e o respeito aos objetivos do clube e ao movimento motoclubista”, destaca a JapaGirl.

NINGUÉM AS SEGURA

Esta claro que é um caminho sem volta, e elas vieram para ficar e se multiplicar no mundo das duas rodas, pois se locomovendo, trabalhando, viajando ou competindo, elas conquistaram seu espaço com muita força e coragem.

As fábricas de equipamentos e acessórios já descobriram isso há tempos e vêm se aperfeiçoando cada vez mais para deixá-las à vontade, confortáveis e bem equipadas.

Cruzamos com elas nas ruas, rodovias, estradas de terra, trilhas e autódromos pelo mundo, e elas merecem nosso respeito e admiração.

TECNOLOGIA E SUSTENTABILIDADE: a vanguarda da mobilidade brasileira

O Brasil foi o primeiro país no mundo a produzir uma motocicleta movida a álcool, e depois inovou com a tecnologia flex fuel

Opioneirismo sempre foi uma característica notável da indústria brasileira de duas rodas. A engenharia nacional é amplamente reconhecida no cenário global por sua capacidade de inovação e desenvolvimento tecnológico. Muito antes de temas como sustentabilidade e neutralidade de carbono ganharem destaque mundial, os profissionais brasileiros já lideravam iniciativas voltadas à criação de alternativas mais ecológicas e eficientes.

Um exemplo muito importante dessa vocação inovadora foi o lançamento, em 1981, da primeira motocicleta movida a álcool do mundo. A partir desse avanço, diversos estudos e testes foram realizados, resultando no desenvolvimento da tecnologia flex fuel, que permite o uso de gasolina e/ou etanol como combustível. Em 2008, esse esforço convergiu na produção da primeira motocicleta bicombustível do mundo, que saiu da linha de montagem em Manaus.

Quatro anos depois, a indústria nacional escreveu mais um capítulo significativo da história dessa trajetória: a primeira motocicleta bicombustível no segmento de 250 cilindradas. Esse avanço consolidou ainda mais o protagonismo dos profissionais brasileiros, que não apenas lideraram o desenvolvimento da tecnologia flex, mas também seguiram aprimorando seu desempenho e eficiência ao longo do tempo.

O sistema flex passou por avanços significativos, desde seu desenvolvimento, tanto em eficiência como em durabilidade. Uma das principais evoluções foi a incorporação do sistema de alimentação com retorno, que elimina a necessidade de substituição do filtro interno da bomba de combustível. Além disso, melhorias no gerenciamento eletrônico da injeção permitem



No final dos anos 1970 e início dos anos 1980, com a crise do petróleo, o Brasil incentivou a produção de álcool como alternativa à escassez de petróleo; foi então que a Honda desenvolveu a primeira moto do mundo movida a álcool

partidas imediatas em temperaturas mais baixas, mesmo com o uso exclusivo de etanol.

Ao longo dessas quase duas décadas, mais de 12 milhões de motocicletas com tecnologia flex fuel já foram produzidas no Brasil. Atualmente, 65% da produção do Polo Industrial de Manaus (PIM) é composta por modelos bicombustíveis, que emitem menos CO₂. Essa redução contribui para a diminuição da liberação de gases de efeito estufa na atmosfera, alinhando a produção nacional a práticas mais sustentáveis.

No início deste ano, a indústria nacional deu um passo importante com o lançamento da primeira scooter equipada com um sistema elétrico de assistência semelhante ao dos veículos híbridos leves. A tecnologia contribui para uma melhoria de até 12% no consumo de combustível, integrando eficiência energética ao desempenho urbano.

É imprescindível reconhecer o papel fundamental da engenharia brasileira na inovação e evolução tecnológica. É neste ambiente de excelência técnica que se desenvolvem as soluções que colocam o setor de duas rodas na vanguarda da mobilidade sustentável, reafirmando seu compromisso com o progresso tecnológico e a descarbonização.



MOTOCICLETA E MEIO AMBIENTE

A preocupação com o meio ambiente impõe aos veículos automotores regras rígidas contra a poluição, que nas motos são regidas pelo programa Promot

texto: Trinity Ronzella
fotos: iStockphotos/Divulgação

A indústria da motocicleta contribui muito mais do que você pode imaginar com o meio ambiente. As grandes capitais sofrem com a poluição que vem de todos os lados, e os veículos em geral colaboram bastante para isso – pois bem, nossa querida motocicleta é um desses veículos. Com base nos registros do Renavam, em 2024 eram 34,2 milhões de motocicletas e 124 milhões de automóveis, ou seja, se não forem impostas algumas regras, o prejuízo será grande.

Devido a isso, há programas de controle da poluição do ar, que impõem regras para que os motores de todos os veículos poluam o mínimo possível para manter e ajudar a melhorar a qualidade do ar que respiramos. No caso das motocicletas, é o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares (Promot).

ENTENDA O PROMOT

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) é quem regulamenta os níveis de emissões de gases do efeito estufa para veículos automotores, seguindo padrões mundialmente utilizados no quesito dos níveis de emissões permitidos.

A legislação que fundamenta o Promot foi baseada nas legislações vigentes na Europa, principalmente na Diretiva das Comunidades Europeias. Essa legislação foi aplicada em fases para dar tempo à indústria de desenvolver as tecnologias necessárias para o atendimento das exigências das normas.

Daí surgem as siglas ECU, OBD, IE, e nomes como cânter e catalizador, pois são através deles também que a “mágica” dos motores poluem menos acontece. A cada fase de implantação do Promot, as exigências foram aumentando em prol do meio ambiente.



O programa surgiu em 2003 com o Promot M1, depois vieram em 2006 o M2, em 2009 o M3, em 2014 o M4 e em 2023 o atual, M5.

Só para você ter ideia, no ano 2000 uma motocicleta emitia 240 quilos de CO₂ rodando 20 mil quilômetros, hoje são liberados “apenas” 20 quilos. Assim, em 2000 se precisava de 11 novas árvores para neutralizar essas emissões. Com o Promot M5, uma moto emite 20 quilos de CO₂ e precisa de apenas uma árvore para neutralizar sua emissão de CO₂.

SUSTENTABILIDADE

As inovações não param, e os investimentos em tecnologia garantiram ao Brasil o posto de primeiro país do mundo a fabricar motos flex fuel em grande escala, a motocicleta biocombustível.

Lançadas em 2009, em 2011 já representavam 45% das vendas. Atualmente, representam 65% dos modelos vendidos no país, com a tecnologia estando em fase de desenvolvimento e implantação em países como a Índia.

O mesmo caminho seguem os scooter e bikes elétricas. Em prol da redução de carbono, as associadas da Abraciclo entendem que quanto mais alternativas no mercado, maior o benefício para o consumidor, pois

assim ele pode escolher o modelo que melhor lhe atende.

Um bom exemplo da importância dada ao tema pelo público, são as bikes elétricas. Só no primeiro semestre de 2025 foram produzidas mais de 18 mil unidades no Polo Industrial de Manaus, um aumento de 122% em relação ao mesmo período de 2024. As ruas do país inteiro mostram o aumento dessas bikes circulando.

Algumas motocicletas e scooter elétricos também já estão disponíveis no nosso mercado há algum tempo, contudo, a produção de scooter elétricos está programada para iniciar ainda este ano em Manaus.

Os fabricantes por trás dessas mudanças em prol de um mundo melhor também seguem normas bastante rígidas. O ESG (Environmental, Social and Governance – Ambiental, Social e Governança), resumidamente é o quanto um negócio busca maneiras de minimizar impactos ao meio ambiente, para contribuir na construção de um mundo mais justo e responsável e manter os melhores processos de administração.

As fábricas da Amazônia praticam cada vez mais o uso consciente dos recursos naturais, com diferentes frentes: economia circular (modelo de produção e consumo de re-

ursos que envolve compartilhamento, empréstimos, reutilização, reparo, reforma e reciclagem de materiais e produtos existentes, pelo maior tempo possível), ações de reciclagem e redução no consumo de água, energia e matéria-prima.

E COMO COMEÇOU TUDO ISSO?

Entre o final do século XIX e o início do século XX, devido ao ciclo da borracha (1880–1910), a cidade de Manaus e Belém prosperaram, mas, com a chegada da borracha asiática, a região entrou em decadência. Houve um segundo momento durante a Segunda Guerra Mundial (1941–1945) e por aí parou.

Em 1940, se discutia no país o desenvolvimento regional e, seis anos mais tarde, se consolidava o Plano de Valorização Econômica da Amazônia. Após 11 anos, em 1957, o governo brasileiro cria a Zona Franca na cidade de Manaus com a seguinte definição inicial: “Uma zona franca para armazenamento ou depósito, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinados ao consumo interno da Amazônia, como dos países interessados, limítrofes do Brasil ou que sejam banhados por águas tributárias do Rio Amazonas.”



No período entre 1964 e 1966, 72% dos investimentos incentivados eram feitos no Pará e apenas 4,6% para o Amazonas, mas, em 1967, cria-se a Zona Franca de Manaus como área de livre comércio, beneficiária de incentivos fiscais para ocupação territorial.

Após a implantação, o crescimento e a evolução da população de Manaus foi a maior entre os estados nos 40 anos seguintes, crescendo mais de cinco vezes. Saiu de 200 mil em 1970 para 1 milhão de habitantes em 2010.

ESTUDO DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Os incentivos à Zona Franca de Manaus foram prorrogados até 2073, pois o Polo Industrial de Manaus (PIM) está cumprindo seu papel em desenvolver a região, mas precisa de mais esforços!

A renda per capita está mais equilibrada, as condições de moradia foram afetadas positivamente em relação ao acesso a água, a classe trabalhadora alfabetizada também cresceu e o povoamento da região aumenta a integridade do território em termos de segurança com as fronteiras.

POLO DE DUAS RODAS EM MANAUS

Para se ter uma ideia do que repre-

senta tudo isso hoje, o faturamento entre janeiro e junho deste ano aumentou 30,3% em relação ao ano anterior. Com capacidade produtiva de 1,8 milhão de motos ao ano e 500 mil bicicletas, é o maior polo de produção de duas rodas fora do eixo asiático.

A alta capacidade produtiva, o ciclo tecnológico alinhado aos principais mercados do mundo e os 65% da produção nacional de motocicletas com tecnologia bicombustível são apenas alguns dos pontos positivos.

A produção de motos em Manaus segue com projeção de alta para 2025 pois, além de atender o mercado nacional, exportamos para mais de 50 países nos últimos dez anos, e ainda espera-se um aumento de 12,9% em relação à produção de 2024.

A produção de Manaus está alinhada tecnologicamente aos maiores mercados mundiais, oferece qualidade e confiabilidade com garantia média oferecida nas motos entre dois e quatro anos. As marcas ainda contam com ampla estrutura de peças de reposição e agilidade no atendimento.

SIM À MOTOCICLETA

Traçando um paralelo entre Manaus e a campanha do Sim à Motocicleta, te-

mos que seguir todos com as melhores práticas possíveis para que, não só o meio ambiente, mas todos os envolvidos no trânsito possam viver o benefício da diminuição da poluição, com motos cada vez mais seguras e ecologicamente amigáveis. Mas, como ninguém faz nada sozinho, precisamos nos ajudar mutuamente para contribuir também com um trânsito mais seguro.

É aí que entram as ações realizadas pela Abraciclo como o Pit Stop Educativo para motociclistas e ciclistas, as quais, através de palestras e demonstrações, tentam conscientizar todos os motociclistas da importância de uma pilotagem segura, do respeito às leis do trânsito e a empatia no dia a dia do tráfego, seja lá onde for.

Até agosto o Pit Stop Educativo da Abraciclo atendeu mais de 10.500 motociclistas que assistiram a palestras e receberam alguns exemplos de atitudes para um convívio mais harmônico no trânsito.

Se o meio ambiente pode receber os benefícios da indústria da motocicleta com alta tecnologia desenvolvida no país, nada mais justo que o convívio no trânsito também seja mais pacífico e amigável.

Se cada um de nós fizer bem a sua parte, a convivência e o meio ambiente serão agraciados.

Colabore!

EDUCAÇÃO E FISCALIZAÇÃO: o caminho do Japão para a segurança viária

Educação e fiscalização bem planejadas e integradas têm o poder de transformar profundamente a segurança no trânsito

No mês de setembro celebra-se a Semana Nacional de Trânsito – que acontece entre os dias 18 e 25. Criada em 1997 pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), essa semana é um convite para pensarmos sobre como cada um de nós pode contribuir para um trânsito mais seguro.

Koji Maehara, especialista em segurança viária da Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA), associação que representa os fabricantes de veículos do Japão, esteve este ano no Brasil para uma série de palestras e destacou que a redução dos sinistros depende, principalmente, de dois pilares: educação e fiscalização. Segundo ele, esses são fatores essenciais para promover uma convivência mais segura e harmoniosa no trânsito.

Segundo Maehara, o Japão já enfrentou desafios parecidos com os que vivemos hoje no Brasil. Para mudar esse cenário, o país implantou, por volta de 1970, um Plano Nacional de Segurança Viária. A grande virada começou pela educação: a segurança no trânsito passou a fazer parte do currículo escolar. Desde a infância, os japoneses aprendem a se comportar de forma consciente e responsável, tanto nas ruas das cidades quanto nas estradas. E essa educação acompanha a população durante todas as fases da vida. É um exemplo que mostra como investir em educação pode transformar a cultura nos deslocamentos e salvar vidas — uma lição valiosa para o Brasil.

“O povo japonês costuma ser considerado um povo bem-educado e disciplinado. Isso pode ser verdade, mas é porque foi educado, foi disciplinado para isso”, explica.

Ele destaca que a educação engloba também a boa formação dos condutores, que devem ter



**Koji Maehara,
especialista
em segurança
viária no Japão,
compartilhou parte
de sua experiência**

conhecimentos sólidos sobre pilotagem segura e estar preparados para a realidade encontrada no dia a dia das cidades. “As motocicletas são veículos muito convenientes, mas entre andar, virar e parar, certamente a função mais importante é saber parar com eficiência”, afirma.

Mas só a conscientização e a formação não são suficientes. Segundo Maehara, a fiscalização rigorosa e a aplicação de multas também são fundamentais para reduzir os sinistros. Afinal, ninguém quer ser penalizado no bolso ou correr o risco de perder a habilitação. A punição, além de coibir comportamentos perigosos, também cumpre um papel educativo: ela serve como um freio para atitudes imprudentes e reforça a importância de respeitar as leis.

A experiência do Japão mostra que educação e fiscalização, quando bem planejadas e integradas, têm o poder de transformar profundamente a segurança no trânsito. Há 50 anos, o país registrava cerca de 17 mil mortes por ano; hoje, esse número caiu para menos de 2.500. Um resultado que reforça o quanto políticas consistentes e contínuas podem salvar vidas. Que esse exemplo nos inspire a buscar a mesma mudança: promover a paz nas ruas e avenidas por meio de ações que aliem educação, fiscalização e, acima de tudo, responsabilidade.

Aproveite a Semana Nacional do Trânsito para refletir sobre a importância da pilotagem defensiva, do respeito às leis e dos limites de velocidade. Cada um de nós tem um papel fundamental na construção de uma mobilidade urbana cada vez mais segura.



A SEGURANÇA NO TRÂNSITO DEPENDE DA ATITUDE PESSOAL

A Semana Nacional do Trânsito acontece anualmente de 18 a 25 de setembro no Brasil e o intuito principal é conscientizar e orientar a população sobre a segurança no trânsito com diversas atividades

texto: Trinity Ronzella
fotos: Divulgação

Por incrível que pareça, sim, é necessário fazer uma campanha para que as pessoas conduzam seus veículos com mais cuidado e responsabilidade para preservar nosso bem mais precioso: a vida!

Os dados dos primeiros cinco meses de 2025, segundo o Atlas da Violência divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) juntamente com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP), informam que a violência no trânsito está aumentando.

Mesmo com todas as campanhas de segurança no trânsito, os números estão longe das metas propostas inicialmente.

O Brasil registrou entre 2010 e 2019 aproximadamente 392 mil mortes no trânsito, 13,5% a mais que na década anterior. Sim, o número de veículos aumentou, mas as campanhas de conscientização também!

A maior taxa de mortalidade no trânsito do Brasil não pertence ao estado mais populoso do país, São Paulo, que tem mais de 46 milhões de habitantes, segundo o IBGE, mas ao Tocantins, com 33,9 óbitos por 100 mil habitantes.

As regiões Centro-Oeste e Sul têm os índices mais elevados de mortes no trânsito nesse período. Já na cidade de São Paulo os números caíram, enquanto no estado, aumentaram.



Entre as ações do Pit Stop Educativo, demonstrações práticas de primeiros socorros. Ensinos importantes para levar para a vida e, se preciso, usar

PREOCUPAÇÃO

Pois bem, entre janeiro e julho deste ano, o número de processos de crimes de trânsito aumentou 19% em relação ao mesmo período de 2024. No primeiro semestre deste ano foram 21.699 registros, contra 18.236 em 2024. As causas? Esse é um dos pontos mais inacreditáveis, pois podem ser facilmente evitáveis: embriaguez ao volante e excesso de velocidade.

Quer exemplos? O Porsche do influenciador Samuel Sant'anna, conhecido como Gato Preto, que estava com sua namorada, a também influencer Bia Miranda e avançou o sinal vermelho em alta velocidade atingindo outro carro no cruzamento da Av. Brigadeiro Faria Lima, em São Paulo. O influenciador foi detido e liberado depois.

A costureira Daniela, de 45 anos, que tentava atravessar a Av. Imperador e foi atingida por um carro em alta velocidade conduzido por Diego Felipe, de 43 anos, que estava bêbado.

Enfim, existem diversos casos semelhantes, mas não podemos deixar passar também os abusos cometidos

com as motocicletas que muitas vezes ceifam a vida do próprio condutor.

Os valores estão invertidos, pois, é público nas mídias sociais, principalmente, as pessoas comentando quando a polícia realiza blitz: “prender bandido que é bom, não prendem”, ou “deveriam estar perseguindo ladrões”, e coisas do tipo.

Onde estão nossos valores? Desde quando um crime se sobrepõe a outro? O fato da polícia realizar blitz é para pegar qualquer tipo de infração, seja um documento atrasado, uma placa escondida, um veículo furto-roubado, enfim, o que é errado de acordo com a lei, permanece errado.

O que precisa mudar é nossa consciência antes da vítima ser alguém próximo ou até nós mesmos. Ou vale mudar de opinião nesse momento? Será que vamos pedir mais atuação da polícia quando for conosco?

As estatísticas apontam que, de janeiro a junho de 2025, 40% dos sinistros registrados em rodovias federais envolvem motos. A PRF atendeu 13.946 sinistros de trânsito com mo-

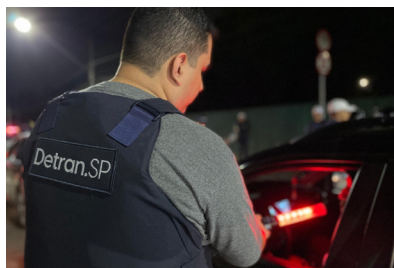
tocicletas e, nem é preciso dizer, que é o motociclista que sai perdendo.

PROJETO DE LEI (PL) 62/25

Não podemos esquecer da importância das mídias sociais que, inacreditavelmente, divulgam abertamente violações de leis de trânsito sem restrições e, mais incrível ainda, são os apoiadores de condutas perigosas.

Videos de motociclistas empinando, apostando corridas, pilotando em alta velocidade, fugindo da polícia e cometendo diversas infrações são vistos e divulgados milhares de vezes como se não fosse proibido, e as pessoas aplaudem com a maior naturalidade.

O Projeto de Lei 62/25 encontra-se em análise na Câmara dos Deputados. Ele permite que infrações de trânsito sejam comprovadas por vídeos produzidos por terceiros, desde que seja clara a infração e a identificação do veículo e o envio por canal oficial do órgão competente. Diz ainda da necessidade de identificação do denunciante e penalidades para denúncias falsas.



À primeira vista parece uma batida policial e causa apreensão, afinal nem sempre tudo está em ordem com as motos, mas rapidamente os motociclistas reconhecem o Pit Stop Educativo e curtem as ações. Por outro lado, o Detran, além da participação nas batidas policiais para verificações e teste de alcoolemia, também promove eventos educativos

O projeto ainda precisa ser analisado nas comissões de Viação e Transportes, Constituição e Justiça e de Cidadania para, depois, seguir para o plenário. A Câmara e o Senado precisam aprovar a proposta para virar lei.

A SEMANA NACIONAL DO TRÂNSITO

O lançamento oficial aconteceu dia 18/09 no Espírito Santo e tem como objetivo conscientizar motoristas, motociclistas, pedestres, ciclistas e toda sociedade da importância de adotar atitudes responsáveis no trânsito.

Ações educativas foram feitas em várias localidades do Brasil, chamando a atenção para a segurança no trânsito, pois qualquer distração pode ser fatal, para condutores ou algum inocente.

Em Osasco, a prefeitura, por meio da Secretaria de Transportes e Mobilidade Urbana (Setran), abriu no dia 18/9 a Semana Nacional do Trânsito com o tema “Desacelere. Seu Bem

Maior é a Vida”, voltada a educação, conscientização e segurança viária.

O uso de vestimentas e calçados adequados pelos motociclistas faz parte dessa educação, sem contar obviamente o uso de equipamentos obrigatórios como capacete com viseira.

Em São Paulo aconteceu o Pit Stop Educativo da Abraciclo no Cambuci, uma ação onde também foram dadas dicas de segurança, além de outras atividades para o motociclista.

A participação de motociclistas dobrou em comparação com 2024, passando de 11 mil motociclistas que, mesmo debaixo de chuva, puderam aproveitar várias dicas, como checar a vida útil do pneu de sua motocicleta e entender como o Ipem, que faz a regulamentação dos capacetes que estão nas lojas para serem vendidos, trabalha.

O Ipem explicou também sobre o novo selo do Inmetro com QR code que, usando seu celular, você pode fazer a checagem, no app Inmetro na Palma da Mão, da origem do ca-

pacete, com várias informações que garantem a procedência do produto, evitando assim, comprar produtos de origem duvidosa que possam comprometer sua segurança.

O Pit Stop aconteceu também em Brasília, Manaus e outras cidades do Brasil, levando segurança, conscientização e educação não só para motociclistas, mas também para o público em geral que participou.

Já ouviu falar de Brejo Santo? Pois bem, essa pequena cidade de pouco mais de 50 mil habitantes no sul do Ceará também realizou uma ação na Escola Paulo Freire com palestras e ações educativas para conscientizar as crianças desde pequenas da responsabilidade e respeito às leis de trânsito.

Essa é uma forma de, através das crianças, orientar e educar os pais também.

Só com o esforço de cada um dos envolvidos no tráfego é que vamos poder construir um trânsito mais amigável. Faça sua parte, dirija com responsabilidade e atenção.

COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PELA MOBILIDADE SEGURA

A presença da presidente da Associação Internacional dos Fabricantes de Motocicletas no Brasil mostra a importância de unir forças pela segurança no trânsito

Promover um trânsito mais seguro, sustentável e eficiente é um dos grandes desafios globais, especialmente quando se trata de motociclistas. Nesse cenário, a International Motorcycle Manufacturers' Association (IMMA) tem se consolidado como uma referência mundial.

Fundada em 1948 e representando as principais associações de fabricantes de motocicletas do planeta – o que inclui a europeia ACEM, a japonesa JAMA, a asiática FAMI e a indiana SIAM –, a associação atua em fóruns internacionais, propondo políticas públicas, normas técnicas e iniciativas voltadas ao desenvolvimento seguro e responsável do setor de duas rodas.

Como parte desse compromisso, a presidente da IMMA, Savitree Kaewphuangngam, esteve no Brasil entre os dias 18 e 25 de setembro, durante a Semana Nacional do Trânsito (SNT 2025). Esta foi sua primeira visita ao país, e marcou um importante passo no intercâmbio de boas práticas voltadas à mobilidade urbana e à segurança dos motociclistas.

A agenda começou em Brasília (DF), onde participou da cerimônia de abertura oficial da SNT, organizada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Na ocasião, Savitree apresentou uma série de iniciativas adotadas em diferentes países para transformar a motocicleta em uma solução de transporte acessível, eficaz e ambientalmente responsável.

Destacou, ainda, projetos bem-sucedidos de segurança viária que estão em prática em outras partes do mundo, demonstrando de que forma essas ações vêm auxiliando na diminuição dos sinistros e na promoção de uma circulação urbana mais segura. As experiências internacionais serviram como ponto de partida para a discussão de como os fabricantes estão desenvolvendo produtos mais limpos, tecnológicos e eficientes, atendendo às demandas de segurança e sustentabilidade.

Ainda na capital federal, a presidente da IMMA conheceu o Pit Stop Educativo para Motociclistas promovido pela Abraciclo. A iniciativa chamou a atenção pelo seu caráter interativo e educativo,

Foto: Divulgação



ao combinar informação de qualidade com ações práticas voltadas à conscientização dos motociclistas.

Savitree elogiou o modelo brasileiro, destacando a colaboração entre setor privado, governo e órgãos de trânsito como um diferencial. “Esse tipo de parceria é um exemplo para o mundo”, afirmou. Segundo ela, a união de esforços é fundamental para salvar vidas e promover harmonia no trânsito das grandes cidades.

A visita da líder da IMMA ao Brasil também incluiu um encontro na sede da Abraciclo, em São Paulo (SP). Lá, ela teve a oportunidade de aprofundar o diálogo sobre os avanços tecnológicos e as ações educativas promovidas no setor de duas rodas. O objetivo é claro: ampliar o acesso a veículos mais seguros, sustentáveis e conectados às necessidades de um trânsito em constante transformação.

A presença de Savitree Kaewphuangngam no Brasil reforça a importância da cooperação internacional na construção de soluções inovadoras para os desafios da mobilidade urbana. O intercâmbio de experiências e o contato direto com iniciativas locais ajudam a identificar modelos de sucesso que podem ser adaptados a diferentes realidades, respeitando as características e necessidades de cada país.

Mais do que uma visita, a presença da IMMA durante a Semana Nacional do Trânsito simboliza a abertura para o diálogo global em busca de um futuro mais seguro sobre duas rodas. Afinal, promover um trânsito seguro, eficiente e socialmente responsável é uma missão que ultrapassa fronteiras – e começa com ações concretas, como as que foram vistas por aqui.



A MOTO IMPULSIONANDO A ECONOMIA

A motocicleta tornou-se ferramenta de trabalho para muitas pessoas, isso faz com que ela movimente muitos negócios em uma cadeia de bens e serviços imensa. Por outro lado, é preciso informar e treinar os motociclistas para evitar acidentes

texto: Trinity Ronzella
fotos: iPhotos

Embora o motofrete tenha sido iniciado nos anos 1980, as entregas por moto começaram a ficar mais estruturadas nos anos 2000, ainda voltadas a documentos e pequenas encomendas. Era um serviço essencial para empresas, mas pouco integrado à tecnologia. Houve grande aumento no setor de entregas a partir de 2015, com a popularização dos aplicativos de delivery de alimentação, que transformaram o setor ao conectar restaurantes e consumidores em escala nacional. Durante a pandemia de 2020, o mercado explodiu: milhões de brasileiros passaram a depender das entregas dos mais variados tipos de produtos, da alimentação às compras de mercado, e os motociclistas se tornaram protagonistas da economia urbana.

A moto se tornou uma ferramenta de trabalho lucrativa para os motociclistas e, segundo uma pesquisa da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), só uma das plataformas de entrega de comidas gerou mais de 900 mil postos de trabalho em sua cadeia de negócios.

Segundo pesquisa recente do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), a única realizada no país a partir dos registros administrativos das empresas, atualmente são 455.621 entregadores, 18% a mais que na pesquisa anterior, de 2021/2022.

MOTOR DA ECONOMIA

Se, por um lado, o trabalho de moto-boy, ou motofretista, pode ser a tábua de salvação de uma família, por outro, a moto cada vez mais torna-se necessária para o ir e vir de forma rápida



Mesmo com faixa dedicada às motos, alguns motociclistas insistem em abusar da velocidade e não respeitam a sinalização dos carros para mudar de faixa. Ora, todos temos os mesmos direitos no trânsito, por isso pratique a gentileza, pois ela gera mais gentileza

e eficaz nas grandes metrópoles, seja como alternativa ao transporte público, seja como segundo veículo.

Há alguns anos o surgimento das bicicletas elétricas e autopropelidas (patinetes) vem impulsionando o comércio, e cada vez mais eles estão presentes em nossas ruas, ciclofaixas e, muitas vezes, calçadas.

Assim, o ciclo de todos esses veículos de duas rodas também movimentam a economia em várias áreas, das indústrias e lojas de lubrificantes, pneus, peças de reposição, acessórios e equipamentos de proteção às oficinas, postos de gasolina etc.

ORDEM NA CASA

Contudo, na busca de um meio de locomoção mais acessível, alguns usuários optam por adquirir, nas plataformas de comércio eletrônico, mo-

tores a combustão de dois tempos que são proibidos pela legislação brasileira, colocando em risco a segurança do usuário e o meio ambiente.

Há ainda a utilização dos modelos elétricos que, no caso dos ciclomotores, necessitam de registro, emplacamento, habilitação e capacete para a sua utilização, tendo seu prazo de regularização encerrado em 31 de dezembro de 2025.

ALÉM DA ECONOMIA

Mesmo com todo o movimento econômico que a motocicleta é capaz de oferecer, seja para as famílias que dependem do trabalho de um motociclista, seja das empresas que dependem deles para realizar as entregas, há uma preocupação que atinge a todas as pessoas que se locomovem, a segurança.

Trânsito intenso, condições climáticas adversas, o desrespeito à legislação de trânsito e a não utilização de equipamentos de segurança são desafios diários a serem enfrentados pela classe de entregadores e de motofretistas. Mas a segurança é um direito de todos os atores do trânsito.

ESFORÇO COLETIVO

Várias entidades governamentais e associações se esforçam para tentar aumentar a segurança no trânsito e dos motociclistas.

Os abusos acontecem, isso é indiscutível, contudo, temos que concordar que são feitos por uma minoria inconsequente.

Ações voltadas à segurança dos motociclistas se multiplicam pelo país e vão gerando bons resultados.



A harmonia no trânsito depende de todos que nele convivem, e o respeito ao próximo é o principal exercício que devemos praticar, afinal, a vida vale muito

Solicitações de sindicatos, como o Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas Intermunicipal do Estado de São Paulo (SindimotoSP) são atendidas pelo poder público.

Em São Paulo, uma das mais bem-sucedidas medidas no trânsito tem reduzido os acidentes onde foi implantada, é a Faixa Azul, faixa de compartilhamento de vias para motocicletas.

Desenvolvida pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), já tem mais de 232 quilômetros na capital e deve chegar a 400 quilômetros em breve.

Ações educativas de conscientização também ocorrem pelo país a fim de abrir os olhos dos motociclistas (e motoristas) para a segurança individual e do próximo.

Exemplos não faltam: a Abraciclo faz o Pit Stop educativo em blitz no trânsito de várias cidades do Brasil, e o Detran/SP oferece cursos para motofretistas. Ações educativas de conscientização também ocorrem pe-

lo país afim de abrir os olhos dos motociclistas (e motoristas) para a segurança individual e do próximo.

Só com pessoas conscientes de suas responsabilidades no trânsito é que vamos conseguir conviver em paz no trânsito, hoje esse lugar tão hostil.

Devido à importância e ao numeroso contingente de motociclistas na capital paulista, a Prefeitura de São Paulo está construindo locais para descanso com banheiro, Wi-Fi, micro-ondas e TV para esses trabalhadores. Uma forma de reduzir o estresse no dia a dia e aumentar a qualidade de vida dessas pessoas.

Talvez assim quem sente aquela pressão de fazer a entrega mais rapidamente não o faça, afinal abusos são sempre perigosos e assumir certos riscos em cima de uma motocicleta não se pode admitir.

Assim, você que está lendo esta reportagem, se por acaso receber um pedido de comida um pouco mais demorado, lembre-se de avaliar o entregador pelo zelo à vida no trânsito e não pela espera ou tempera-

tura de sua comida – tenha empatia.

Afinal, em algum momento, você também faz parte do trânsito de sua cidade e sabe como ele é. Certo?

PARA MELHORAR O TRÁFEGO E A SAÚDE

Assim, talvez mais pessoas tirem os carros das ruas e se entusiasmem a entrar no mundo da motocicleta, afinal muitos não o fazem por medo do comportamento de alguns motociclistas no trânsito.

Do mesmo jeito que nós exigimos respeito, devemos respeitar as pessoas independentemente de seu meio de locomoção, pois um acidente em via de grande passagem, mesmo sem consequências físicas, pode atrasar a vida de muita gente, numa reação em cadeia.

A motocicleta é o mais ágil e econômico meio de locomoção que existe, mas depende de quem está ao guidão fazer bom uso para chegar em casa em segurança após ter cumprido sua tarefa diária. Você não acha?

MOTOCICLISTAS DO COTIDIANO: HISTÓRIAS DE TRABALHO E DETERMINAÇÃO

As motocicletas deixaram de ser apenas um meio ágil de locomoção ou uma opção de lazer para muitos brasileiros e se tornaram, também, importantes instrumentos de trabalho

Segundo pesquisa das associadas da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), 22% da aquisição de motocicletas hoje é motivada pelo uso profissional, refletindo o crescimento do motofrete e dos serviços de entrega.

Quem trabalha nas ruas carrega muito mais do que encomendas: leva responsabilidade, cumpre prazos e ajuda a manter a cidade em movimento. De alimentos a remédios, de roupas a equipamentos eletrônicos, em meio ao trânsito caótico e à pressão constante por agilidade, o motociclista de entrega se consolida como peça fundamental do cotidiano urbano, garantindo que tudo chegue aonde precisa estar, no momento certo.

É nesse cenário que surgem personagens como Karime Abrão e Ricardo Pereira de Sousa Rogério, que percorrem as ruas e avenidas da capital paulista e provam que, por trás do capacete, sempre há alguém movido pela determinação.

Motogirl há 17 anos, Karime enfrentou muito preconceito no início da carreira, mas, com garra e determinação, conquistou seu espaço em um mercado ainda majoritariamente masculino. “Tenho paixão pelo que faço. A cada dia, reafirmo meu lugar nas ruas e mostro que competência não tem gênero”, afirma.

Mais novo na profissão, Ricardo atua com entregas há seis anos. Ao ser demitido durante a pandemia, encontrou na moto uma oportunidade de recomeço: usou o dinheiro da rescisão para comprar sua primeira companheira de trabalho e transformou a necessidade em oportunidade. “Hoje tenho mais controle sobre minha rotina e mais tempo para estar com minha família, e isso não tem preço”, ressalta.



Ricardo Pereira
começou a fazer
entregas na
pandemia: “hoje
passo mais tempo
com a família”

O dia a dia nas ruas
exige paciência e
muito cuidado dos
motocilistas no trânsito
para evitar acidentes



Karime Abrão faz
entregas há 17 anos,
enfrentou muito
preconceito e diz:
“hoje mostro que
competência não
tem gênero”

Para Karime e Ricardo, pilotar com responsabilidade vai muito além da técnica: é uma questão de sobrevivência. Eles reforçam que pequenos cuidados, como sinalizar manobras, manter a distância segura dos outros veículos e respeitar os limites de velocidade das vias, são fundamentais para enfrentar o trânsito com segurança e garantir que cada jornada termine bem.

Eles fazem parte de uma legião de brasileiros que transformam esforço em sustento, conquistam autonomia e contribuem para o desenvolvimento de um setor cada vez mais estratégico em nosso país. A cada quilômetro percorrido, garantem a renda da família, perseguem seus próprios sonhos e mostram que, para quem vive da moto, determinação e liberdade andam sempre lado a lado.

Coluna produzida pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo)

Fotos: Divulgação

VELOCIDADE, O ABUSO, O PRAZER E A RESPONSABILIDADE

Vamos falar de velocidade?

Em geral, todos nós reclamamos bastante dos outros, mas será que somos diferentes?

texto: Trinity Ronzella | **fotos:** Divulgação/iStock

A Abraciclo e a revista MOTOCICLISMO, preocupadas com os números alarmantes de acidentes envolvendo motocicletas no país, organizou um debate com autoridades para falar do assunto. A mediação ficou a cargo de Celso Miranda, jornalista especializado em esportes a motor e também motociclista, e, como convidados estavam:

- Dawton Roberto Gaia: superintendente de Planejamento e Projetos da CET;

- Roberta Mantovani: diretora de Segurança Viária do Detran SP;
- Ana Luíza Martins: neuropsicóloga;
- Alexandre Barros: ex-piloto do Mundial de MotoGP;
- Sergio Oliveira: diretor executivo da Abraciclo.

São Paulo é uma cidade com vários pontos de Abraciclo a se tratar nesta que é a maior metrópole da América do Sul.

A situação em outras cidades não é diferente, pois, guardadas as devidas proporções, sofrem dos mesmos problemas.

Para tentar organizar isso, existem

vários órgãos responsáveis que tentam, de diversas maneiras, melhorar o ir e vir dos cidadãos que são obrigados a rodar pela cidade.

Vamos raciocinar: as leis estão aí, os sinais, as regras de trânsito, enfim, temos as diretrizes para rodar com segurança, contudo, é o ser humano quem acelera, sobe na calçada, bebe e dirige, passa no sinal vermelho e comete outros tantos absurdos. Por sermos o único ser no planeta que é capaz de raciocinar e de ter empatia com o próximo (ser humano), deveria ser mais fácil resolver essa questão. Ou melhor, ela nem deveria existir.



Os participantes do debate, da esquerda para a direita: Roberta Mantovani (Detran), Alex Barros (ex-piloto de MotoGP), Celso Miranda (jornalista e mediador do debate), Sergio Oliveira (diretor da Abraciclo), Ana Luiza Martins (neuropsicóloga) e Dawton Gaia (CET)

A COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET)

A CET de São Paulo é a responsável para cuidar do trânsito da cidade e, dentro da medida do possível, tentar torná-lo melhor. A velocidade dos motociclistas é um dos maiores desafios a serem enfrentados, vamos entender por quê.

Dawton Roberto Gaia, que cuida do planejamento e dos projetos da entidade, diz que o grande desafio está no comportamento do motociclista, que se reflete no desrespeito às leis de trânsito e na falta de empatia para com os outros no trânsito. O próprio motociclista, motoristas e pedestres, todos são protagonistas no trânsito e querem sair para seus compromissos, cumpri-los e voltar em segurança para suas casas.

Gaia comenta: “A implantação da Faixa Azul é um sucesso e conta com aproximadamente 232 quilômetros na cidade de São Paulo; o projeto contribuiu muito para a estabilização do número de acidentes, mesmo com o aumento da frota de motocicletas. Temos como objetivo até 2028 implementar mil quilômetros de Faixa Azul, por isso temos bastante trabalho pela frente. Mas não vamos nos iludir, ao

criarmos uma faixa exclusiva, muitos motociclistas estão achando que a via é uma pista de corrida segura e estão abusando da velocidade sem considerar as inúmeras possíveis variáveis do trânsito, como a distração de outros motoristas com os celulares, por isso, calma lá! Já temos uma via exclusiva para as motos, não é preciso mais velocidade do que a permitida.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO (DETRAN)

O órgão estadual tem a grande missão de reduzir a velocidade do trânsito para que a segurança prevaleça. Para isso, existem os tão odiados radares espalhados por todas as cidades e estradas. Eles estão cada vez mais tecnológicos para facilitar a identificação dos infratores, mas não são suficientes para impedi-los, é preciso mais.

Roberta Mantovani, diretora de segurança viária, enfatiza que a proposta para todos, na construção de sistemas seguros, é o entendimento baseado em dados reais, das consequências resultantes das condições atuais na segurança viária, para embasar possíveis soluções para implementar e tentar melhorar a segurança.

Mantovani explica: “Para que isso aconteça, é necessário compor uma articulação de ações integrando educação, comunicação, fiscalização e engenharia de trânsito, para criar camadas protetivas para todos que circulem pelas ruas e calçadas das cidades. O objetivo é a redução do número e gravidade dos sinistros, ou seja, ampliar a segurança de todos: pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas de todo tipo de veículo. Mas muita gente entende as regras como mecanismo de punição, justamente por ter um comportamento “fora das regras”, e não como comportamento para preservar sua vida e a do próximo.”

Deveria ser bem mais simples se fôssemos uma nação educada e menos individualista. Seria simplesmente seguir as regras mostradas em placas, sinais, faixas, campanhas, enfim...o básico.

O que muita gente não entende é que as consequências dos abusos comprometem o trabalho do sistema de saúde, sobrecarregando-o com muitas ocorrências. Isso pode atrasar inclusive o atendimento de algum parente ou amigo que precisa de atendimento para algum tratamento de saúde, sem ligação ao trânsito.



A velocidade é um dos grandes vilões na trânsito. É uma força potencializadora de acidentes e de lesões. É preciso falar do assunto pela segurança de todos

A PSICOLOGIA EXPLICA ISSO?

O poder público tenta chegar ao indivíduo para tentar mudar suas atitudes arriscadas, contudo sabemos que a velocidade dispara uma descarga de stresse no nosso corpo, que, por sua vez, libera a adrenalina e dopamina, o que é algo tão prazeroso para alguns, que, muitas vezes, supera a racionalidade que viria de nosso sistema nervoso pelo córtex frontal, a parte responsável por tirar a mão ou o pé do acelerador e diminuir a velocidade.

A neuropsicóloga Ana Luíza Martins diz que a adrenalina é uma resposta ao stresse, e que cada indivíduo reage de maneira diferente para tipos diferentes de descarga de adrenalina. Essa descarga emocional é intensa, mas nem todos interpretam isso positivamente. Exemplificando, é o motociclista pilotando rápido numa serra cheia de curvas curtindo, enquanto a garupa está assustada beliscando o piloto para diminuir a velocidade.

“Isso mostra que, mais uma vez, o indivíduo é o responsável pela existência de todos os aparatos de contenção de velocidade e organização do trânsito que ele (o acelerado) reclama tanto.

Já é natural ouvirmos reclamações de pessoas próximas por terem tomado alguma multa: “Essa porcária do radar me pegou”, “não deveriam existir radares” ou ainda “colocaram o radar nesse lugar de propósito”. Enfim, a velocidade nos afeta tanto que nosso raciocínio trabalha contra o óbvio, muitas vezes nos fazendo passar

vergonha com certos comentários.

As pessoas chegam ao extremo de montar mecanismos de esconder a placa para tentar escapar da multa, contudo, quando são paradas, podem até ser presas com penas de três a seis anos de reclusão, além de, por ser uma infração gravíssima, levar sete pontos na carteira e ainda receber a multa.

A VELOCIDADE

Falando de velocidade, o que abrange todos os veículos, não é à toa que existem os limites de velocidade diferentes para cada veículo, via ou situação. E todos sabemos que rodovias não são lugares para treinar, apostar corridas ou qualquer coisa do gênero, para isso existem locais apropriados, e quem sabe tudo a respeito é nosso maior ícone do motociclismo, Alexandre Barros.

Para Barros, a rua é uma via de transporte: “Lugar de correr é em autódromo. Desde criança eu aprendi assim. Os pilotos profissionais não assumem o risco de se machucar ou machucar terceiros em ambiente que não esteja preparado para sua segurança. A responsabilidade é de quem está fazendo uso da ‘ferramenta’ carro, moto, caminhão, etc. Até porque a moto parada sem piloto não oferece risco nenhum a ninguém.

A nossa maneira de credenciar novos motoristas está ultrapassada, é da década de 1970 e tudo mudou, inclusive os meios de condução e os locais de se conduzir. Teria que ocorrer uma mudança na forma de habilitar

os novos motoristas e, com o tempo, ir reciclando-os para se enquadrar no mesmo sistema.

São várias situações no dia a dia que não se enquadram na mesma maneira de conduzir, que são diferentes de um local apropriado. Exemplificando, se a pessoa sai para ir ao trabalho pilotando sua moto, o piso pode estar seco em um ponto e molhado em outro, ser asfalto em um trecho e paralelepípedo em outro, ter ou não movimento, enfim, as situações variam muito. Já num lugar específico para correr, tudo foi pensado para esse fim. O piso é uniforme e com outra composição, tem áreas de escape, não tem pedestres, ciclistas, famílias passeando, enfim, é muito mais seguro para todos”, finaliza Barros.

HABILITAÇÃO

O Detran está discutindo a questão da educação, para intensificar a educação no trânsito desde o ensino básico. A ideia é construir um conhecimento desde cedo para preparar melhor as pessoas para tirar sua habilitação. E não é sobre habilidade, estamos falando de respeito ao próximo, empatia, segurança, redução de riscos, entre outras coisas mais.

O processo de habilitação está em discussão para melhorias em todos os sentidos para que tanto a educação nas escolas como a melhoria na formação do condutor tragam melhores resultados e diminuição no número de ocorrências.



Entre as abordagens de todos os participantes, uma conclusão unânime: é preciso conscientizar as pessoas que estão no guidão de suas motocicletas, afinal, a diminuição do índice de acidentes no trânsito depende de cada uma delas. Parece óbvio, mas na prática as pessoas agem impulsivamente

COMO MUDAR A CABEÇA DAS PESSOAS

A psicóloga Ana Luíza Martins acha de suma importância começar a mudança na base, e a primeira coisa foi sobre os acidentes que ocorrem entre os 19 e 29 anos, a fase que agimos por impulso ainda, sem pensar nas consequências, ou achar que nada vai acontecer.

A multa atual, em vários casos, não representa uma punição, pois os valores são inexpressivos para uma grande faixa dos motoristas. A cobrança chega a ser irrisória pelo mal causado. As consequências punitivas têm que ter maior impacto para que as pessoas pensem bem antes de realizar a contravenção. Quantos exemplos tivemos recentemente de pessoas influentes de classe alta que cometeram crimes no trânsito, pagaram a fiança e respondem em liberdade? O dinheiro não pode ser a solução do infrator e “comprar” a impunidade, punindo assim a vítima.

ABRACICLO

A Abraciclo, em parceria com a revista MOTOCICLISMO, vem desenvolvendo nesses últimos três anos o Sim à Motocicleta, que são campanhas de

conscientização para uma condução segura. Trabalhos e mensagens sobre segurança viária estão sendo desenvolvidas com grande frequência e repassadas aos motociclistas que circulam diariamente pela cidade. São uma maneira de fazer uma pausa na correria e dar tempo para pensar. Isso tem mostrado bons resultados.

Com a marca de 50 anos de fabricação de motocicletas e da Abraciclo para serem comemorados em 2026, é quase inacreditável a evolução dos veículos que circulam pelo país e o aumento da frota nacional nesse período, o que exige pessoas cada vez mais preparadas.

A indústria vem contribuindo com a tecnologia embarcada em suas motocicletas como o ABS, CBS, controle de tração, modos de pilotagem, radar, entre outras inovações incorporadas ao veículo como evolução de segurança e tecnologia.

O diretor executivo da Abraciclo, Sérgio Oliveria, sentiu a necessidade de atuar mais intensamente com ações de segurança viária, e o resultado tem melhorado bastante com o aumento da participação do público nas ações do Pit Stop.

O motociclista é carente dessas informações devido a falta de oportunidade e falta de tempo. Em um momento breve das ações, se procura passar a importância de reduzir a velocidade, e daí vem o slogan desse ano: “Desacelere, seu bem maior é a vida”.

Em 2025 foram 15 mil motociclistas atendidos nas ações da Abraciclo e em 2026, devido a ser uma data de comemoração dos 50 anos, algumas ações estão sendo preparadas. O importante é juntarmos essas forças para um bem maior.

O Detran, a Abraciclo e a CET estão empenhados em reduzir os números de ocorrências no trânsito, pois, querendo ou não, a reação em cadeia afeta a todos nós, mesmo estando dentro de nossa casa em segurança, a vários quilômetros de distância.

Pense nisso, toda essa estrutura só existe porque nós, seres inteligentes, resolvemos avançar sobre o direito de outra pessoa com uma ultrapassagem arriscada, furando um sinal vermelho, estacionando em um lugar proibido ou excedendo a velocidade. Nós somos os causadores das punições que lamentamos, mas, se nos portarmos corretamente, a vida de todos vai melhorar.

ACELERANDO PARA DOIS MILHÕES DE UNIDADES

A motocicleta consolidou-se como uma alternativa cada vez mais eficiente e acessível para a mobilidade urbana

Retomar a marca de dois milhões de motocicletas produzidas no Brasil é uma realidade cada vez mais próxima. Esse marco reflete a força e a resiliência da indústria nacional, que se reinventou diante dos desafios econômicos, tecnológicos e logísticos dos últimos anos. As fabricantes investiram na modernização de processos, na ampliação da capacidade produtiva e no desenvolvimento de novos modelos, acompanhando as transformações do mercado e as mudanças no comportamento do consumidor brasileiro.

Esse esforço vem sendo recompensado e reconhecido. A motocicleta consolidou-se como uma alternativa cada vez mais eficiente, acessível e alinhada às novas demandas de mobilidade da população. Hoje, está mais presente do que nunca nas ruas e estradas do país, ultrapassando os limites dos grandes centros urbanos e conquistando espaço também em pequenas cidades.

Os números confirmam: nos nove primeiros meses do ano, foram produzidas quase 1,5 milhão de unidades — o melhor resultado para o período em 14 anos. No histórico do setor, esse foi o terceiro melhor desempenho já registrado.

Esse resultado levou a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) a rever sua projeção para 1,95 milhão de motocicletas produzidas para 2025, um crescimento de 11,5% na comparação com o ano passado.

Embora muitos associem o crescimento do setor ao trabalho dos entregadores de aplicativos, as pesquisas das associadas mostram outra realidade: apenas 22% das compras têm motivação profissional. A locomoção é o principal motivo, com o lazer ocupando a segunda posição.

É uma prova de que a motocicleta está cada vez



Fotos: Divulgação



As linhas de montagem estão a todo vapor com o aquecimento do segmento de motos

As motos embaladas em Manaus aguardam o transporte que usa o Rio Amazonas



A sensação de liberdade que a motocicleta oferece nenhum outro meio de transporte é capaz de produzir

mais presente na vida e nas escolhas de mobilidade dos brasileiros, que veem nesse meio de transporte uma opção ágil e econômica para os deslocamentos do dia a dia. Nesse contexto, destaca-se o crescimento da participação feminina: atualmente, as mulheres representam 33% dos compradores.

Segundo dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), já são 10.025.081 mulheres habilitadas na categoria A — um aumento de 65,8% em uma década. Entre os homens, o crescimento no mesmo período foi de 36,2%.

O desafio das fabricantes do Polo Industrial de Manaus (PIM) é seguir acompanhando o ritmo do mercado, entregando ao consumidor o que ele busca: tecnologia, segurança, qualidade e responsabilidade ambiental.

A indústria mantém o ritmo acelerado, rumo à marca de dois milhões de motocicletas produzidas já no próximo ano. Mais do que um resultado numérico, essa conquista simboliza a força de um setor que avança em direção ao futuro, conectando e movimentando o Brasil.

FAÇA PARTE DO
CLUBE EXCLUSIVO
DA REVISTA
MOTOCICLISMO.

clube motociclismo

RECEBA A REVISTA DIGITAL
ANTES DE TODOS, TENHA
ACESSO A MATÉRIAS
EXCLUSIVAS E AS EDIÇÕES
ANTERIORES.

