

Mobilidade

TRANSPORTE POR MOTO:
O BRASIL PRECISA ENFRENTAR

ESPECIAL

Em série de reportagens, o JC discute a necessidade de o Brasil enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos

Transporte por moto: quedas e colisões com ocupantes de motocicletas forçam o Brasil a agir

EPITACIO PESSOA/AE



A única arma para enfrentar a epidemia que o Brasil voltou a viver no pós-pandemia de covid-19 em suas ruas, avenidas e rodovias com as quedas e colisões de ocupantes das motocicletas é entrar em outra guerra: buscar a regulamentação dos aplicativos de transporte de passageiros

ROBERTA SOARES

O jogo da segurança viária já foi perdido. O tempo passou, a crise econômica prevaleceu sobre a lógica do transporte de passageiros seguro - para salvar vidas no trânsito - e coletivo - para salvar as cidades em que vivemos. A omissão dos gestores públicos - governo federal e, especialmente, prefeitos - alimentou a explosão livre e com poucas regras do serviço de transporte com motos via aplicativo, o já famoso Uber e 99 Moto.

Parece um caminho sem volta. O sentimento é de que, agora, depois que as plataformas chegaram a quase 4 mil municípios brasileiros - incluindo as médias e grandes cidades e pelo menos 24 das 27 capitais do País -, não há mais como proibir o serviço. O preço político será muito alto e poucos gestores vão ter coragem de enfrentá-lo. Veja o exemplo da cidade de São Paulo, que desde 2023 tenta impedir o início

oficial do serviço na capital.

A única arma para enfrentar a epidemia que o Brasil voltou a viver no pós-pandemia de covid-19 em suas ruas, avenidas e rodovias com as quedas e colisões de ocupantes das motocicletas é entrar em outra guerra: buscar a regulamentação dos aplicativos de transporte de passageiros, o que também será extremamente desgastante, inclusive administrativamente, exigindo muita análise das equipes técnicas, e passível de inúmeras e prolongadas disputas judiciais.

Mas algo precisa ser feito. Os números de mortes e ferimentos dos ocupantes das motos são a principal razão. Além disso, o custo dessa matança e mutilação de pessoas - muitas jovens - também é assustador.

Preocupado com a urgência dessa discussão, que ganhou força exatamente nos últimos cinco anos - quando os apps de transporte de passageiros com motos começaram a operar no Nordeste brasi-

leiro - o Jornal do Commercio volta a abordar o tema em mais uma série de reportagens sobre os impactos e danos do Uber e 99 Moto para a saúde pública e a segurança viária do Brasil.

Agora sob o título Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, a Colu-

na Mobilidade escutou especialistas em trânsito e transporte público, médicos, vítimas de quedas e colisões, condutores e passageiros, além das plataformas que oferecem o serviço, sobre o problema, as causas e as soluções para esse enfrentamento.

A série Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar será publicada no JC durante a próxima semana. Confira a versão digital, incluindo resumos em áudio das reportagens, acessando a Coluna Mobilidade na internet (www.jc.com.br/mobilidade).



MISTER SHADOW/AE

Mortes e mutilações de ocupantes de motocicletas explodem no País com o crescimento vertiginoso dos aplicativos de transporte com motos

Mobilidade



ESPECIAL

Chegou a hora de enfrentar o transporte por moto. Não dá mais para esperar

BRUNO CAMPOS/JC IMAGEM

O estrago dos aplicativos de transporte de passageiros com motocicletas, como o Uber e o 99 Moto, está posto. E no Brasil inteiro

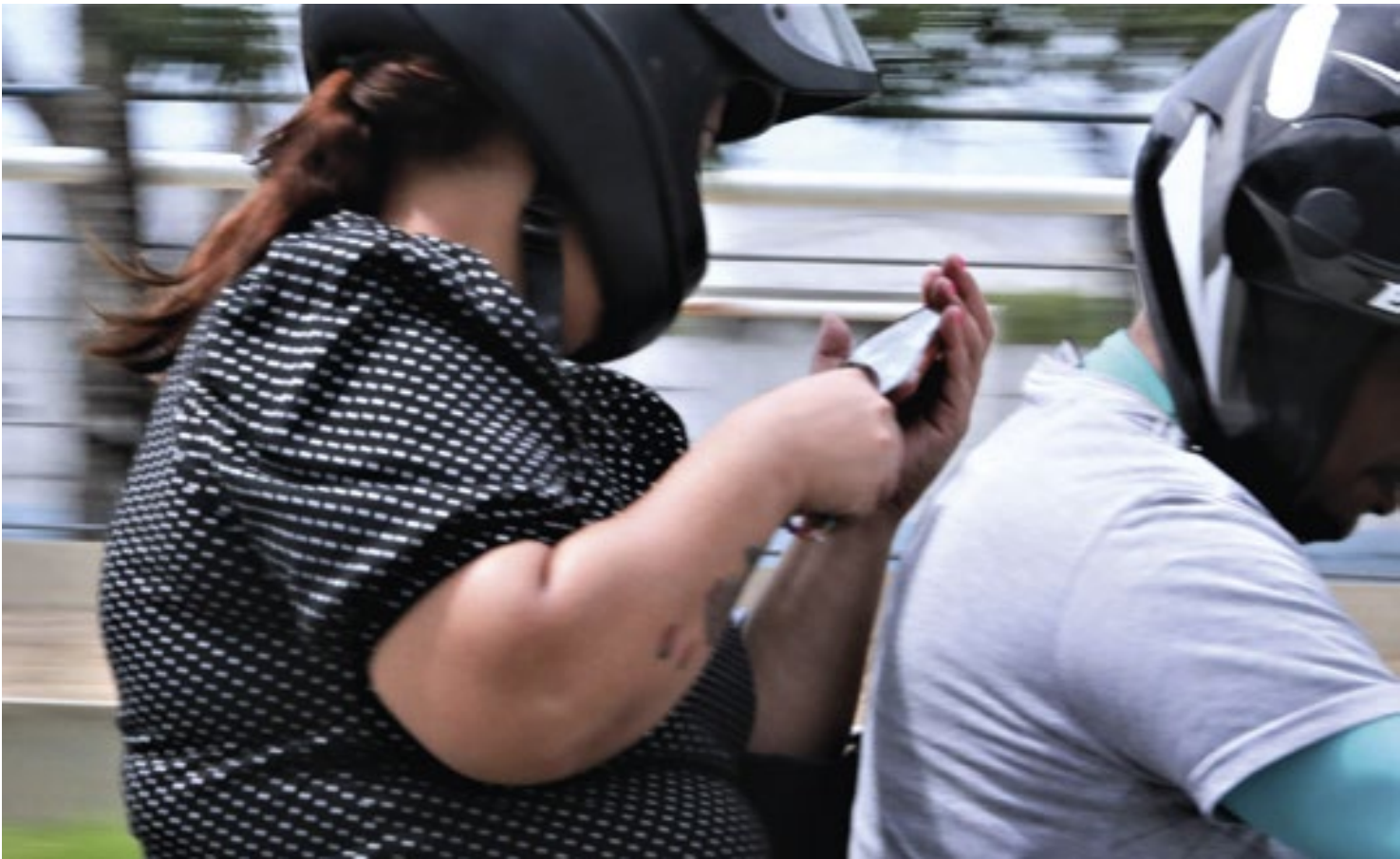
Roberta Soares

O estrago dos aplicativos de transporte de passageiros com motocicletas, como o Uber e o 99 Moto, está posto. E no Brasil inteiro. Pouquíssimas cidades de médio e grande porte do País, principalmente capitais, não estão sofrendo com o aumento dos sinistros de trânsito (não é mais acidente de trânsito, segundo o CTB e a ABNT) envolvendo ocupantes de motos.

De fato, até hoje - desde que o serviço de motoapp começou, ainda em dezembro de 2021, em Aracaju, capital do Estado nordestino de Sergipe, nunca se teve um levantamento estatístico que associe as vítimas ao uso dos aplicativos. Sejam condutores ou passageiros.

Em Pernambuco, o Ministério Público do Trabalho (MPT) tem trabalhado articulações para que as unidades de saúde façam a coleta dos dados no momento do socorro ou da internação. Mas ainda leva tempo para que os primeiros resultados sejam analisados e divulgados.

Enquanto isso, basta observar as ruas, avenidas e até mesmo rodovias federais que cortam áreas metropolitanas e urbanas das cidades para perceber a explosão das motocicletas nos deslocamentos da população. E, agora, diferentemente do crescimen-



Passageiros do serviço de Uber e 99 Moto estão andando soltos na garupa das motos, com capacetes inadequados, dedos do pé expostos e até manuseando celulares

to dos sinistros de trânsito com motos de 15/20 anos atrás, com um novo ator: o passageiro na garupa, em sua maioria mulheres - o que caracteriza o uso do serviço de Uber e 99 Moto. Passou da hora de o Brasil tentar, ao menos, mitigar os danos, já que a proibição é desafio que poucos gestores públicos tiveram coragem de enfrentar.

RESTRIÇÃO E SEGURANÇA COMO ESTRATÉGIAS DE AO MENOS REDUZIR OS DANOS

A maior cidade brasileira - São Paulo - e a única que teve coragem de enfrentar administrativa e politicamente a liberação do Uber e 99 Moto no País - foi a primeira capital a apresentar oficialmente uma proposta de regulamentação do serviço. Apesar do uso político da medida - elaborada pelos partidos de oposição à gestão do prefeito Ricardo Nunes (MDB) na Câmara de Vereadores de São Paulo -, o texto busca reduzir o risco tanto para quem conduz como para quem usa o motoapp como passageiro.

A proposta restringe a circulação do Uber e 99 Moto devido ao perigo do serviço e cobra equipamentos de segurança para os ocupantes das motos - condutores e passageiros. Na prática, o serviço não poderá ser oferecido no centro expandido nem em rodovias e corredores viários de tráfego intenso.

Além disso, prevê o compartilhamento de dados das plataformas com a gestão pública. Também cobra a adoção de alertas de velocidade - que a empresa 99 já adotou, por exemplo, em suas viagens - e que as ocorrências relevantes de sinistros de trânsito sejam informadas em até 72 horas. Por isso, é certo que a proposta deverá ser questionada judicialmente pelas plataformas, caso avance.

CONFIRA OS PRINCIPAIS PONTOS DA PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO

Principais Pontos da Proposta:

- Perímetros de Atuação: A proposta sugere a

proibição da atuação de motofretistas de aplicativos no centro expandido e em vias estruturais da cidade, visando otimizar a circulação e a segurança.

Adoção Gradativa e Condições de Trabalho:

- Valores Mínimos: Estabelecimento de um valor mínimo para as viagens, assegurando uma remuneração justa aos condutores.
- Horas Máximas: Definição de um limite máximo de horas trabalhadas, combatendo a exaustão e protegendo a saúde do motoqueiro.

- Dados Gratuitos: Exigência de que as empresas forneçam dados relevantes gratuitamente para fiscalização e estudos.

Segurança e Suporte ao Trabalhador:

- EPIs: As empresas serão responsáveis por fornecer os Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) necessários para os condutores.

- Seguro de Vida: Garantia de seguro de vida para os condutores e passageiros.

- Seguro Veicular Participativo: Criação de um modelo de seguro veicular com coparticipação, facilitando o acesso e a proteção.

- Alertas de Velocidade: Implementação de alertas de velocidade nos aplicativos para promover a condução segura.

- Alertas de Ocorrências: As empresas deverão alertar sobre ocorrências relevantes em até 72 horas.

Participação e Apoio:

- CEMUV e Trabalhador: Fortalecimento da participação dos trabalhadores no debate e nas decisões do Conselho Municipal de Uso do Viário (CEMUV).

- Pontos de Apoio: Criação de pontos de apoio para os motofretistas, oferecendo estrutura e suporte durante a jornada de trabalho.

Continua na próxima página.

Mobilidade



ESPECIAL

Restrição de circulação e segurança como estratégias de ao menos reduzir os danos

Continuação.

Recentemente, São Paulo também saiu na frente e aprovou um projeto de lei determinando que a utilização de motocicletas na prestação do serviço de transporte individual privado no estado deverá ser condicionada à aprovação e regulamentação dos municípios. A aprovação do PL 7/2025 aconteceu na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp).

O texto prevê que o transporte por motos, intermediado por aplicativos, obedeça à regulamentação a ser criada por cada município, com a cobrança de tributos municipais, contratação de seguro para passageiros e inscrição do motociclista como contribuinte do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). O PL dependia da sanção do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos).

CIDADES BRASILEIRAS COMEÇAM A ANALISAR REGULAMENTAÇÕES, MAS INICIATIVAS AINDA SÃO POUCAS

Outras capitais brasileiras também começaram a estudar a regulamentação, num claro reflexo de que não há mais volta no caminho que o País optou. Mas as poucas que começaram a estudar as possibilidades ainda não avançaram numa proposta formal. Goiânia, a capital de Goiás, seria uma delas. Estudos têm sido conduzidos pela Secretaria Municipal de Engenharia de Trânsito (SET) e pela Procuradoria-Geral do Município (PGM), mas sem previsão para anúncio.

No caso de Goiânia, há duas leis que servem de base para a modalidade,



RENATO RAMOS/JC IMAGEM

Para se ter ideia da gravidade da situação, devido à pouca habilidade dos motoqueiros, potencializada pela vulnerabilidade intrínseca das motos, o SAMU atende, somente no Grande Recife, uma média de 200 atendimentos entre a noite de sexta-feira e a manhã de segunda

mas que, segundo especialistas, precisam ser atualizadas para atender à nova realidade das plataformas digitais de mobilidade urbana, cada vez mais populares no Brasil. E, embora muitas cidade tenham decretos que autorizam o moto-táxi, a discussão precisa acontecer a partir da Lei Federal nº 13.640/2018, conhecida como Lei do Uber, que confere aos municípios a responsabilidade de regulamentar e fiscalizar o transporte

remunerado privado individual de passageiros. Mas que, na leitura das plataformas e muitas vezes da Justiça brasileira, proíbe as gestões municipais de vetá-los.

A realidade dos aplicativos de transporte no Brasil é gigante e, por isso mesmo, não pode mais ser ignorada pela figura do Estado brasileiro. Em todas as suas esferas. Números oficiais da principal associação das plataformas do País, a Associação Brasileira de

Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), confirmam essa grandeza.

Segundo a associação que reúne empresas líderes no desenvolvimento e utilização de soluções tecnológicas inovadoras para melhorar o transporte de pessoas e de bens - como a entidade se apresenta -, os três principais apps do País (99, Uber e iFood) têm 800 mil motociclistas parceiros.

Estudo realizado em 2023 pelo Instituto de Pesquisa Econômica

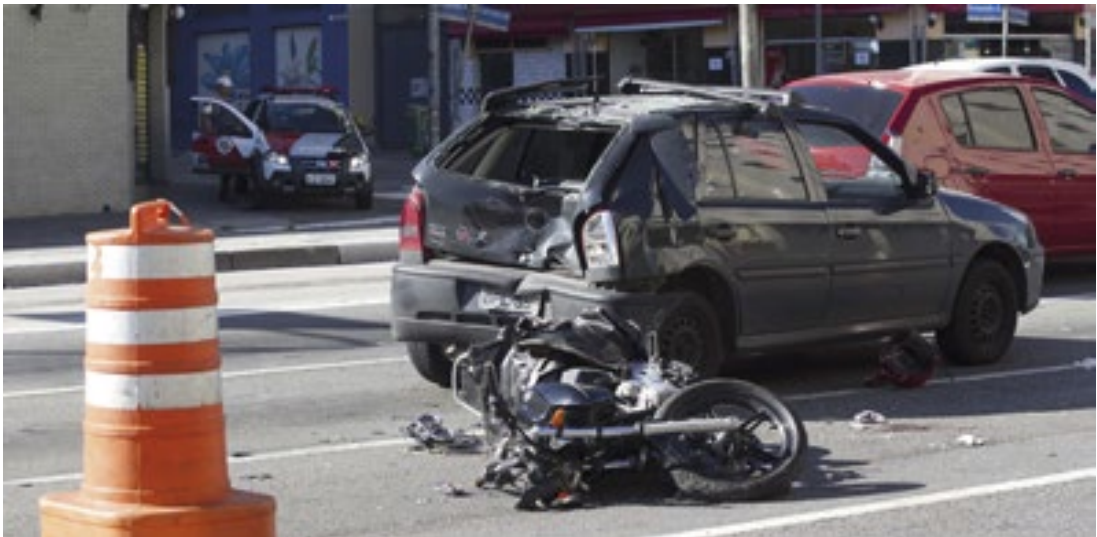
Aplicada (IPEA) mostrou a evolução dos trabalhadores nessa atividade, ao mesmo tempo em que a comparava com a redução de contribuintes da Previdência Social - outro desafio dos apps para o Brasil.

O número de trabalhadores de transportes inseridos na modalidade de Gig Economy passou de 1,5 milhão no final de 2021 para 1,7 milhão no terceiro trimestre de 2022. Mas, apesar desse crescimento, apenas 23% contribuíram para a previdência social nessa ocupação, seja ela a principal ou secundária.

Gig Economy é o termo que caracteriza relações laborais entre funcionários e empresas que contratam mão de obra para realizar serviços esporádicos e sem vínculo empregatício (tais como freelancers e autônomos), por exemplo via aplicativos.

NO TRÂNSITO, BRASIL MATA POR ANO QUASE A MESMA QUANTIDADE DE MORTOS E FERIDOS NO CONFLITO NA UCRÂNIA

O Instituto Zero Morte para a Segurança em Transportes, um instituto pró-vida, é mais uma entidade nacional que alerta para a verdadeira guerra que o Brasil vive nas ruas, avenidas e estradas. E que tem sido agravada exatamente pela má condução de motocicletas associada à ausência de regras e fiscalização. Em 2023, foram 34 mil mortos segundo o DataSUS, quase a mesma quantidade de civis mortos e feridos na Ucrânia durante o conflito, que começou em 2022, segundo o Escritório de Direitos Humanos da Organização das Nações Unidas (ONU).



MISTER SHADOW/AE

Os ocupantes de veículos de duas rodas são os mais vulneráveis. Eles representam 60% de todos os casos de internação por sinistros de trânsito

Continua na próxima página.

Mobilidade



ESPECIAL

Cidades brasileiras começam a analisar regulamentações, mas iniciativas ainda são poucas

JOSE PATRICIO/AE



Os números de mortes e ferimentos dos ocupantes das motos são a principal razão da busca por uma regulamentação. Além disso, o custo dessa matança e mutilação de pessoas - muitas jovens - também é assustador

Continuação.

E desse total, 70% são ocupantes de motos - condutores e passageiros. “A forma como o brasileiro vem utilizando motocicletas e ciclomoteres é uma tragédia anunciada. Além da maioria dos condutores não possuir habilitação (53% segundo a Sena-tran - Secretaria Nacional de Trânsito), não usam Equipamentos de Proteção Individual (no máximo o capacete regulamentado de forma medíocre pelo CTB - Código de Trânsito Brasileiro). Faltam as luvas, a jaqueta resistente à abrasão, o protetor de coluna, joelheiras e bota cano médio”, alerta o diretor-presidente do Instituto

Zero Mortes, o pesquisador Paulo Pêgas. E segue no alerta: “Não bastasse essa omissão, os veículos são os que menos agregam tecnologia de segurança ativa e passiva. Uma motocicleta de baixa cilindrada, carregando mais de 30 kg na “garupa”, apresenta shim-ming acima dos 95 km/h (“balanço” ou “tremulação” do guidão), por não ter amortecedor de direção e o peso na traseira deslocar o centro de gravidade. Imagina essa cadeira elétrica fazendo Moto Táxi! E para piorar, quem paga o Seguro de Responsabilidade Civil?”, critica e indaga. Nas contas do Zero Morte, o prêmio do seguro para proteger os

usuários das motos deveria ser de no mínimo R\$ 2,95 milhões, tendo como base estudo do IPEA (NT075/2020) que, se corrigido pela IPCA, seria de R\$ 4,69 milhões. “A Uber ou a 99 vão fazer uma apólice nesse valor para os usuários? Vamos esperar o caos ou vamos agir com inteligência e coerência? Não é radicalismo nem demagogia, é pelo respeito à vida dos motociclistas, garupas e pedestres!”, finaliza. O Instituto Zero Morte para a Segurança em Transportes tem como meta principal realizar estudos e atividades de pesquisa que envolvam a segurança em todos os tipos de transportes (rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário).



ALF RIBEIRO/AE

Em série de reportagens, o JC discute a necessidade de o Brasil enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos

Mobilidade



Thiago Lucas/ Design SJCC

A Conta Bilionária dos Sinistros de

Trânsito para a Saúde

Com os
R\$ 3,8 bilhões

gastos diretamente pelo SUS, seria possível realizar diversas melhorias de infraestrutura e saúde no País:



Construir de **32 a 64** hospitais de médio porte



Implantar entre **17 mil e 35 mil** quilômetros de ciclovias urbanas



Duplicar cerca de **505** quilômetros de rodovias federais



Adquirir **15 mil** ambulâncias básicas (tipo A)



Adquirir mais de **2 milhões** de doses de vacina contra o Vírus Sincial Respiratório (VSR)

Números que Chocam o País

Os dados do trânsito revelam um cenário de impacto devastador na saúde pública e na sociedade:

- **1,8 milhão** de internações hospitalares no SUS nos últimos 10 anos.
- **R\$ 3,8 bilhões** gastos com despesas diretas para o SUS no mesmo período.
- **A cada 2 minutos**, uma pessoa dá entrada nas emergências do SUS após trauma em sinistro de trânsito.
- **6 dias** é o tempo médio de internação para tratamento.
- **R\$ 1.680** é a despesa diária e direta por internação.
- O trânsito mata mais que armas de fogo em **14** estados e supera as mortes por armas em **71%** dos municípios brasileiros.
- Em 2023, foram **34.810** óbitos por sinistro de trânsito contra **30.254** óbitos por arma de fogo.



Mobilidade



Thiago Lucas/ Design SJCC

Dados de Pernambuco e do Nordeste

Internações hospitalares no SUS de vítimas de sinistros de trânsito

● **Atendimentos de Emergência entre 2015 a 2024**

Pernambuco

2015	6.555
2016	5.816
2017	5.171
2018	4.915
2019	5.224
2020	5.578
2021	5.190
2022	5.117
2023	5.454
2024	7.320

Total: 56.340

Região Nordeste

2015	46.230
2016	47.685
2017	44.449
2018	46.210
2019	49.412
2020	48.373
2021	54.529
2022	52.963
2023	59.063
2024	65.788

Total: 514.702



Despesas com Internações no SUS - Sinistros de Trânsito

● **Atendimentos de Emergência entre 2015 a 2024**

Pernambuco

2015	R\$ 10.691.164,05
2016	R\$ 8.203.102,93
2017	R\$ 6.908.074,90
2018	R\$ 6.590.169,01
2019	R\$ 6.808.953,65
2020	R\$ 7.803.581,31
2021	R\$ 7.581.591,83
2022	R\$ 7.144.866,30
2023	R\$ 7.119.175,84
2024	R\$ 10.308.958,31

Total R\$ 79.159.638,13

Região Nordeste

2015	R\$ 89.321.734,53
2016	R\$ 86.098.145,91
2017	R\$ 78.847.960,81
2018	R\$ 79.997.143,27
2019	R\$ 83.942.557,19
2020	R\$ 85.029.694,71
2021	R\$ 95.510.960,66
2022	R\$ 88.991.386,79
2023	R\$ 92.254.827,68
2024	R\$ 97.781.403,37

Total R\$ 877.775.814,91

Mobilidade



ESPECIAL

Transporte por moto: Saúde pública do Brasil à beira do colapso com os ocupantes das motocicletas, agora também mulheres

Números do estrago que o transporte por moto está provocando nas cidades brasileiras, principalmente capitais, impactam a saúde em bilhões



Em série de reportagens, o JC discute a necessidade de o Brasil enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos

ROBERTA SOARES

Enquanto o poder público assiste - quase inerte - à explosão do uso de motocicletas pela população urbana, limitando sua atuação à uma ineficiente fiscalização de trânsito, a saúde pública grita. E grita alto. Na verdade, alerta que está à beira de um colapso com suas unidades de trauma abarrotadas de vítimas de quedas e colisões com motos.

Um paciente que custa caro porque tem sequelas gravíssimas na quase totalidade dos casos, que tem uma longa permanência de internação e que exige ainda mais do sistema de saúde quando deixa os hospitais.

Não faltam números recentes do estrago que o uso indiscriminado e pouco fiscalizado das motos - agora potencializado pela introdução de passageiros desacostumados a andar na garupa do veículo - tem provocado

na sistema brasileiro de saúde pública. E são os ocupantes das duas rodas os mais feridos, mutilados e mortos no trânsito brasileiro.

O custo para a saúde pública é uma das abordagens da série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, que discute a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos

INTERNAÇÕES DE VÍTIMAS DO TRÂNSITO CUSTARAM R\$ 3,8 BILHÕES AO SUS EM UMA DÉCADA

Os sinistros de trânsito - com destaque para os que envolvem ocupantes de motocicletas - geraram um custo de R\$ 3,8 bilhões com as internações hospitalares de vítimas das colisões, quedas e atropelamentos na saúde pública do Brasil em uma década. Dados do Sistema Único de Saúde do Brasil (SUS), analisados por médicos

do tráfego e das emergências, apontam que, entre 2015 e 2024, o sistema contabilizou 1,8 milhão de internações por sinistros de trânsito, segundo as bases oficiais do Ministério da Saúde.

Segundo os médicos, essas ocorrências pressionam cada vez mais os leitos de UTI e prolongam as internações, agregando outros custos com múltiplos procedimentos e reabilitação, com impacto também sobre a previdência e a assistência social.

O alerta foi feito pelas Associações Brasileiras de Medicina do Tráfego (Abramet) e Medicina de Emergência (Abramede), com base em um levantamento realizado a partir dos dados do DataSUS. E está sendo divulgado agora devido ao Maio Amarelo 2025, campanha de conscientização pela saúde e segurança no trânsito.

Com os R\$ 3,8 bilhões gastos diretamente pelos SUS com internações por

sinistros de trânsito, calculam as entidades, seria possível construir de 32 a 64 hospitais de médio porte, implantar até 35 mil quilômetros de ciclovias urbanas, duplicar cerca de 505 quilômetros de rodovias federais, adquirir mais de 15 mil ambulâncias básicas ou habilitar quase 13 mil novos leitos de UTI.

NORDESTE AMARGA MAIS DE MEIO MILHÃO DE INTERNAÇÕES POR SINISTROS DE TRÂNSITO

O cenário regional também preocupa. A Região Nordeste apresentou uma escalada nos atendimentos hospitalares por sinistros de trânsito (não é mais acidente de trânsito que se define, segundo o CTB e a ABNT). Em 2024, foram 65.788 internações, consolidando uma tendência de alta desde 2021. No acumulado entre 2015 e 2024, a região somou mais de meio milhão

(514.702) de internações, o que representa uma fatia significativa do total nacional.

Essa realidade revela não apenas o impacto dos sinistros de trânsito sobre a saúde pública, mas também pressiona o orçamento destinado à assistência hospitalar de urgência e emergência.

CUSTO DE INTERNAÇÕES NO SUS EM PERNAMBUCO ULTRAPASSA R\$ 10 MILHÕES EM 2024

Os gastos com internações também cresceram em Pernambuco. Em 2024, o Estado destinou R\$ 10,3 milhões para custear os atendimentos hospitalares decorrentes de sinistros de trânsito - o maior valor desde 2015. No acumulado da década, o total gasto foi de R\$ 79,1 milhões.

Os dados evidenciam o impacto financeiro direto dos sinistros de trânsito para os cofres públicos, além dos efeitos indiretos para a Previdência Social com o afastamento do trabalho e a sobrecarga do sistema de saúde.

NORDESTE GASTA QUASE R\$ 98 MILHÕES COM SINISTROS EM 2024

Na Região Nordeste, os custos com internações chegaram a R\$ 97,7 milhões em 2024, também o maior valor da série. Desde 2015, o total desembolsado na região com atendimentos de emergência por acidentes de trânsito alcançou quase R\$ 1 bilhão (R\$ 877,7 milhões).

O crescimento nos custos reflete o aumento das internações, mas também uma maior complexidade nos atendimentos e aumento no tempo de permanência hospitalar, já que a grande maioria das vítimas são ocupantes de motocicletas.



ESPECIAL

Em tempos de aplicativos de motos, ocupantes são as vítimas que mais custam caro

Levantamento de associações médicas aponta que os ocupantes dos veículos duas rodas são os mais vulneráveis: representam 60% de todos os casos

ROBERTA SOARES

O levantamento das Associações Brasileiras de Medicina do Tráfego (Abramet) e Medicina de Emergência (Abramede), com base nos dados do DataSUS, também constatou o que o Brasil vivencia diariamente nas ruas das grandes e médias cidades: são as vítimas das motos que mais custam caro ao SUS.

Ainda mais nos últimos quatro anos, quando, além do delivery, as plataformas criaram o transporte de passageiros com motos via aplicativo, como Uber e 99 Moto. Um serviço que começou no País no fim de 2021 e que, atualmente, está presente em praticamente 4 mil cidades brasileiras.

O levantamento aponta que os ocupantes dos veículos duas rodas são os mais vulneráveis: representam 60% de todos os casos. Em 2024, o número chegou a 150 mil internações, mais do que o total somado de pedestres e ciclistas no mesmo ano.

Os pedestres formam o segundo maior grupo de vítimas atendidas nas emergências por sinistros de trânsito, com 16% dos casos no período. Em seguida, aparecem os ciclistas e ocupantes de automóveis, ambos com 7% do total de sinistros registrados entre 2015 e 2024.

O Jc está discutindo a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar.

INTERNAÇÕES DE VÍTIMAS DO TRÂNSITO



Não faltam números recentes do estrago que o uso indiscriminado e pouco fiscalizado das motos - agora potencializado pela introdução de passageiros desacostumados a andar na garupa do veículo - tem provocado na sistema brasileiro de saúde pública

EM PERNAMBUCO CUSTARAM MAIS DE R\$ 10 MILHÕES POR ANO AO SUS

Nos últimos dez anos, as internações hospitalares no Sistema Único de Saúde (SUS) causadas por sinistros de trânsito mantiveram um ritmo preocupante no Brasil, especialmente na Região Nordeste. Pernambuco, em particular, teve um salto significativo em 2024, tanto em número de atendimentos quanto nos custos hospitalares, que chegaram a ultrapassar os R\$ 10 milhões no ano.

Segundo dados do Ministério da Saúde, analisados pelas Associações Brasileiras de Medicina do Tráfego (Abramet) e Medicina de Emergência (Abramede),

Pernambuco registrou 7.320 internações por sinistros de trânsito no SUS em 2024, um aumento expressivo de 34,2% em relação ao ano anterior (5.454 internações em 2023). Este número, inclusive, é o maior da série histórica analisada entre 2015 e 2024, superando inclusive os registros de 2015, que somaram 6.555 casos.

No total, foram 56.340 internações no Estado durante o período. A análise das entidades mostra que o aumento de 2024 quebrou uma sequência de anos relativamente estáveis, com registros inferiores a 8 mil vítimas, sinalizando um alerta sobre a segurança viária no Estado.

Totalizando a década analisada, o SUS em Per-

nambuco gastou quase R\$ 80 mil (R\$ 79.159.638,13) com internações de vítimas do trânsito - das quais 60% eram ocupantes de motocicletas: condutores, mas também passageiros, atraídos pelos serviços de Uber e 99 Moto.

O levantamento está sendo divulgado devido ao Maio Amarelo 2025, campanha de conscientização pela saúde e segurança no trânsito.

METADE DOS MOTOCICLISTAS NO BRASIL NÃO TEM HABILITAÇÃO

A explosão de quedas e colisões envolvendo motociclistas e passageiros no Brasil não é um fenômeno sem causa. Essa realidade,

que se tornou ainda mais visível com o avanço dos serviços de transporte e entrega por aplicativo de moto, como Uber e 99 Moto, e os delivvers, encontra uma explicação alarmante em um levantamento inédito da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

O estudo confirmou aquilo que a população já percebe há muito tempo nas ruas: a maioria dos condutores de motocicletas no País não possui habilitação. Essa situação, que aponta para a imprudência e a falta de preparo, intensificou-se desde o final de 2021, período que coincide com a criação dos apps de transporte utilizando motos.

continua na próxima página



ESPECIAL

Ocupantes de motos representam mais de 80% das vítimas atendidas pelo SAMU no Grande Recife

Recorte específico dos dados do SAMU mostra o impacto desproporcional dos sinistros com ocupantes de motocicletas em tempos de explosão dos motoapps

ROBERTA SOARES

O estrago da má condução das motocicletas segue em alta na Região Metropolitana do Recife. Dados da Central de Regulação das Urgências do SAMU revelam um aumento significativo no total de sinistros de trânsito atendidos no Grande Recife entre 2022 e o primeiro trimestre de 2025, exatamente o período de criação e expansão dos aplicativos de transporte de passageiros com motos.

Em 2022, foram registrados 9.554 atendimentos a sinistros de trânsito. Este número saltou para 12.331 atendimentos em 2023 e atingiu 14.178 atendimentos em 2024. No primeiro trimestre de 2025, já foram contabilizados 3.119 atendimentos. A grande maioria das vítimas eram ocupantes de motos - condutores e passageiros.

O JC está discutindo a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar.

VÍTIMAS DE MOTOCICLETAS LIDERAM ATENDIMENTOS

Um recorte específico dos dados mostra o impacto desproporcional dos sinistros envolvendo ocupantes de motocicletas. Do total de atendimentos a sinistros de trânsito, uma grande maioria refere-se a motociclistas e seus passageiros. E os números só crescem.

Em 2022, foram 7.122 atendimentos a ocupantes de motocicletas, representando aproximadamente 74,5% do total de sinistros



O JC está discutindo a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar

naquele ano. Este número cresceu para 9.586 atendimentos em 2023 (cerca de 77,7% do total). E atingiu 11.382 atendimentos em 2024 (cerca de 80,3% do total).

No primeiro trimestre de 2025, os atendimentos a motociclistas somaram 2.472, cerca de 79,3% do total no período.

O ALTO CUSTO DOS SINISTROS DE MOTO

Os dados de mortos e feridos reforçam a gravidade dos sinistros envolvendo motocicletas para o atendimento do SAMU. Em todos os anos analisados, tanto o número de óbitos quanto o de feridos entre ocupantes de motocicletas é significativamente maior do que entre ocupantes de outros veículos.

As estatísticas evidenciam que os ocupantes de

motocicletas são as principais vítimas, tanto fatais quanto não fatais, em sinistros de trânsito na RMR.

2022: 56 óbitos e 5.103 feridos entre motociclistas, contra 43 óbitos e 1.647 feridos em outros veículos.

2023: 62 óbitos e 7.102 feridos entre motociclistas, contra 48 óbitos e 1.856 feridos em outros veículos.

2024: 75 óbitos e 8.423 feridos entre motociclistas, contra 51 óbitos e 1.898 feridos em outros veículos.

2025 (1º Trimestre): 16 óbitos e 1.802 feridos entre motociclistas, contra 13 óbitos e 408 feridos em outros veículos.

REFIFE LIDERA RANKING DE ATENDIMENTOS A SINISTROS COM MOTOS

Entre janeiro de 2022 e março de 2025, o ranking

dos municípios com maior número de atendimentos do SAMU a sinistros de trânsito envolvendo motos é liderado pela capital, seguido por Jaboatão dos Guararapes e Olinda.

- 1º Recife
- 2º Jaboatão dos Guararapes
- 3º Olinda

IMPACTO OPERACIONAL NO SAMU

O grande número de atendimentos a sinistros de trânsito envolvendo motocicletas gera um impacto operacional considerável para o SAMU na RMR. Os envios de ambulância para atender as vítimas das duas rodas representam uma parcela significativa das ocorrências atendidas pelo serviço.

Em 2022, 9,0% dos 79.135 envios de ambulância

foram para sinistros de trânsito envolvendo moto, enquanto outros sinistros de trânsito representaram 3,1% e ocorrências clínicas/outras causas externas 87,9%.

Em 2023, a proporção de envios para sinistros de moto aumentou para 11,6% dos 82.967 envios, com outros sinistros de trânsito em 3,3% e demais ocorrências em 85,1%.

A tendência de crescimento nos atendimentos a sinistros de moto refletiu-se em 2024, quando 13,6% dos 83.734 envios de ambulância foram para esse tipo de ocorrência. Outros sinistros de trânsito mantiveram-se em 3,3%, e as demais ocorrências corresponderam a 83,1%.

No primeiro trimestre de 2025, dos 19.122 envios de ambulância, 12,9% foram para sinistros de trânsito envolvendo moto, 3,4% para outros sinistros de trânsito e 83,7% para ocorrências clínicas/outras causas externas.

IDENTIFICAÇÃO DA RELAÇÃO VÍTIMAS E APLICATIVOS AINDA A DESEJAR

Questionado sobre a possibilidade de identificar vítimas que eram condutores ou passageiros de aplicativos de transporte ou entrega, o SAMU informou que ainda não consegue fazer a distinção.

“Os dados fornecidos informam que as vítimas de sinistros de trânsito são categorizadas pelo tipo de veículo envolvido na ocorrência. Não há, nas informações apresentadas, uma categorização específica que permita distinguir se a vítima estava utilizando um serviço de aplicativo”.

Mobilidade



Thiago Lucas/ Design SJCC

DADOS SAMU

CENTRAL DE REGULAÇÃO DAS URGÊNCIAS SAMU

Sinistros de trânsito - 2022 a 2025 (1º trimestre)

Total de sinistros de trânsito na RMR atendidos pelo SAMU nos anos de 2022, 2023, 2024.

- 2022: **09.554** atendimentos
- 2023: **12.331** atendimentos
- 2024: **14.178** atendimentos
- 2025 (1º trimestre): **3.119** atendimentos

Recorte dos atendimentos apenas a ocupantes de motocicletas

- 2022: **07.122** atendimentos
- 2023: **09.586** atendimentos
- 2024: **11.382** atendimentos
- 2025 (1º trimestre): **2.472** atendimentos

Total de mortos e feridos nos sinistros de trânsito divididos por motos e outros veículos

	Óbitos		Feridos	
	Motocicletas	Outros	Motocicletas	Outros
2022	56	43	5.103	1.647
2023	62	48	7.102	1.856
2024	75	51	8.423	1.898
2025 (1º Tri)	16	13	1.802	408

Ranking dos atendimentos nos municípios com o recorte dos sinistros de trânsito envolvendo motos

- 1º Recife
- 2º Jaboatão dos Guararapes
- 3º Olinda

Impacto operacional do atendimento do SAMU aos sinistros de trânsito com motocicletas na RMR

- 2022: 79.135 envios de ambulância**
 - 09,0% Sinistros de trânsito envolvendo moto
 - 03,1% Outros sinistros de trânsito
 - 87,9% Ocorrências clínicas + Outras causas externas
- 2023: 82.967 envios de ambulância**
 - 11,6% Sinistros de trânsito envolvendo moto
 - 03,3% Outros sinistros de trânsito
 - 85,1% Ocorrências clínicas + Outras causas externas
- 2024: 83.734 envios de ambulância**
 - 13,6% Sinistros de trânsito envolvendo moto
 - 03,3% Outros sinistros de trânsito
 - 83,1% Ocorrências clínicas + Outras causas externas
- 2025 (1º trimestre): 19.122 envios de ambulância**
 - 12,9% Sinistros de trânsito envolvendo moto
 - 03,4% Outros sinistros de trânsito
 - 83,7% Ocorrências clínicas + Outras causas externas

* SAMU ainda não identifica, entre as vítimas, quem era condutor ou passageiro de moto



Mobilidade



ESPECIAL

Transporte por moto: O grito de alerta de um cirurgião diante do colapso silencioso na saúde pública

O médico alerta que a progressão de vítimas e internações por sinistros de trânsito de moto tem sido quase geométrica, refletindo a situação da saúde

ROBERTA SOARES

Os sinistros de trânsito, especialmente aqueles envolvendo motocicletas, há pelo menos 15 anos representam um problema significativo para as emergências médicas no Brasil. Contudo, o cenário se agravou drasticamente nos últimos anos, com a saúde pública enfrentando uma sobrecarga sem precedentes.

E esse aumento tem coincidido, em grande parte, com a chegada dos aplicativos de moto, os motoapps ou Uber e 99 Moto. O alerta é feito por ninguém menos que o cirurgião geral de trauma Petrus Moura de Andrade Lima, diretor geral do Hospital da Restauração (HR), a maior emergência do Nordeste e de Pernambuco.

O médico alerta que a progressão de vítimas e internações por sinistros de trânsito de moto tem sido quase geométrica na unidade, refletindo a situação da saúde não só



Os ocupantes de veículos de duas rodas são os mais vulneráveis. Eles representam 60% de todos os casos de internação por sinistros de trânsito

do Estado, mas também do País.

Esse é mais um recorte da série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, que a Coluna Mobilidade do JC está apresentando para discutir a necessidade de o Brasil enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos.

HOSPITAIS SUPERLOTADOS E CUSTO CRESCENTE

O impacto direto é sentido na ocupação dos leitos hospitalares. Um grande percentual dos leitos públicos e privados de traumatologia está constantemente ocupado por vítimas de sinistros de trânsito de moto, muitos com lista de espera. Hospitais como Miguel Arraes e Dom Helder Câmara,

referências na Região Metropolitana do Recife, vivem superlotados, uma situação que não se resolve apenas com a abertura de novas unidades.

“A superlotação nos hospitais, causada pela imensa demanda de traumas de moto, gera um impacto direto na cirurgia eletiva, que muitas vezes não consegue ser realizada. A entrada de novos pacientes é muito maior que a capacidade do sistema de saúde”, afirma o diretor médico.

O custo financeiro dessa realidade é alarmante. De janeiro a novembro de 2024, foram gastos 233 milhões de reais apenas nas unidades de saúde. Comparativamente, em 2011, esse valor era de 168 milhões. O custo total dos sinis-

tros de trânsito em Pernambuco é estimado em R\$ 6 bilhões por ano.

O PERIGO AUMENTOU COM O PASSAGEIRO, QUE NÃO SABE ANDAR NA GARUPA DAS MOTOS

Petrus Moura de Andrade Lima sente no seu trabalho as consequências que a segurança viária percebe nas ruas. São as mesmas causas e sequelas. E elas passam pelo novo componente criado pelas plataformas de transporte para agravar ainda mais os números que o uso individual das motos já provocava: o passageiro dos motoapps.

“Os aplicativos de transporte por moto adicionaram um agravante à situação: o passageiro. Muitas dessas pessoas não estão acostumadas a

andar na garupa. No passado, as vítimas eram predominantemente condutores. Nos últimos cinco anos, no entanto, houve um aumento muito grande de mulheres vítimas de quedas e colisões, tanto como passageiras quanto como condutoras”, destaca o médico.

E segue dando a dimensão do impacto na saúde. “Essa mudança tem exigido a abertura de novas enfermarias femininas de traumatologia, que antes eram majoritariamente masculinas. Além disso, os hospitais estão superlotados de passageiros fraturados. A necessidade do condutor de fazer o maior número possível de corridas rapidamente gera imprudências”, diz.

Continua na próxima página

Mobilidade



ESPECIAL

Continuação

LESÕES COMPLEXAS E RECUPERAÇÃO DEMORADA

As vítimas de sinistros de trânsito de moto geralmente apresentam lesões mais complexas. Fraturas expostas e cirurgias demoradas são comuns, exigindo muito tempo de internação. A reabilitação dessas vítimas também é longa e demorada.

Segundo o diretor do HR, o tempo de permanência hospitalar varia dependendo da lesão. “Uma fratura exige, no mínimo, 90 dias de recuperação, enquanto um trauma cranioencefálico pode levar mais de 180 dias de internação. Os traumas graves incluem não apenas fraturas, mas também traumas cranioencefálicos e de coluna”, destaca.

E ainda existe o custo indireto. “Além do custo direto para a saúde, há um custo indireto enorme relacionado à reabilitação e ao INSS. Se a invalidez for permanente, o custo se estende pelo resto da vida. Essas pessoas acabam fora do mercado de trabalho”, pontua.

A URGÊNCIA DA REGULAMENTAÇÃO E A PRESSÃO SOCIAL

Petrus Moura de Andrade Lima ressalta, ainda, que o problema da segurança no trânsito com motos é multifacetado, envolvendo o uso particular do veículo, a pouca qualidade do transporte público e o trânsito ruim das cidades.

“Muitas pessoas usam a moto para fugir do transporte público, para chegar mais cedo. No entanto, não há solução sem discutir a regulamentação. A sociedade precisa assumir sua parcela de responsabilidade, pois por mais que se criem hospitais, não será possível dar conta do volume absurdo de sinistros de trânsito”, grita.

E destaca haver uma pressão social significativa sobre o sistema de saúde devido aos sinistros de trânsito. “Atualmente, 100% dos leitos de traumatologia e traumatologia ortopédica em algumas unidades são de motos. A conta do atendimento pré-hospitalar do SAMU recai sobre o município, enquanto a

O perigo aumentou com o passageiro, que não sabe andar na garupa das motos

JC/IMAGEM



Em sua grande maioria, passageiros dos aplicativos de moto não sabem se comportar na garupa e esquecem que, ser passageiro de moto equivale a ser um co-piloto. Exige uma postura bem diferente do carro



Petrus Andrade Lima, diretor médico do Hospital da Restauração, acompanha os impactos do transporte por moto

conta hospitalar (média e alta complexidade nas UPAs e hospitais) é estadual, assim como os custos indiretos como invalidez e Previdência (INSS)”, diz.

“É necessária uma regulamentação melhor para reduzir o número exorbitante de motos nas ruas. Isso passa por melhorar o transporte público e exi-

gir cursos de pilotagem, especialmente para pessoas com menos tempo de Carteira Nacional de Habilitação (CNH), pois há necessidade de capaci-

tação. Não é aceitável que para pilotar uma moto sequer seja exigida CNH em alguns casos”, critica.

Segundo o médico, há um esforço por parte dos gestores de saúde para tentar reduzir a pressão sobre o sistema. Pelo menos em Pernambuco. Em maio, na Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe), foi feito um apelo pela regulamentação dos motoapps. Também foi solicitada a expansão da Lei Seca, que antes era muito concentrada na Região Metropolitana do Recife, para tentar diminuir essa pressão.

“No entanto, enquanto o volume de sinistros de trânsito de moto se mantiver nesse patamar absurdo, o sistema de saúde não conseguirá dar conta, gerando perda de dinheiro e, o mais grave, perda de vidas. É preciso que a sociedade repense o uso da moto”, finaliza.

DIVULGAÇÃO

Mobilidade



ESPECIAL

O futuro interrompido sobre duas rodas. A luta de um ex-moto app

A história de um ex-motoqueiro de aplicativo de transporte com motos que teve a perna amputada em colisão de motocicleta e luta para retormar a vida

ROBERTA SOARES

Wendson Brito Sales de Souza, 29 anos, morador de Paulista, município do Grande Recife, teve sua vida radicalmente alterada por um sinistro de trânsito violento em julho de 2023. Ex-condutor de aplicativos de transporte - tendo rodado tanto de carro como de moto - ele enfrentou um longo e doloroso processo de recuperação que resultou na amputação de uma perna e expôs a fragilidade do suporte oferecido aos trabalhadores informais de plataformas.

Wendson Brito começou a trabalhar com aplicativos em 2018, inicialmente rodando de carro. Após um período atuando como técnico em energia solar, retornou ao trabalho autônomo em 2022, optando por rodar como Uber Moto. Sua rotina era intensa: saía de casa às 6h da manhã e só voltava às 18h, rodando todos os dias e parando apenas para almoçar, dependendo do movimento. Ele já dirigia moto desde os 18 anos e nunca havia se envolvido em sinistros de trânsito antes.

A trágica colisão aconteceu no dia 24 de julho de 2023. Naquele dia, Wendson havia rodado pela manhã com Uber Moto, mas o sinistro aconteceu enquanto ele estava “fora do uso” da plataforma, fazendo uma entrega particular a pedido de um amigo de seu pai, após ter voltado para descansar em casa. O sinistro aconteceu na pista local da BR-101, em Paulista, município da Região Metropolitana do Recife.



Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar. Na foto, o ex-Uber Moto Wendson Brito Sales de Souza, 29 anos, que teve a perna amputada após um sinistro de moto

Segundo conta Wendson, ele foi uma vítima da situação e pagou caro por estar num veículo que é predominantemente inseguro. “Um carro que estava na minha frente freou, e um motorista de caminhão, ao puxar para o lado, não me viu e colidiu lateralmente contra a moto”, relembra. Wendson apagou naquele momento e só voltou à consciência 14 dias depois.

A LUTA PELA SOBREVIVÊNCIA E RECUPERAÇÃO

O impacto foi devastador. Wendson não morreu porque estava usando corretamente o capacete - fez questão de destacar esse detalhe durante a entrevista. E, mesmo assim, ainda sofreu um traumatismo craniano leve. Permaneceu internado por

quase três meses, dos quais 14 em coma induzido, totalizando mais de 50 dias na UTI.

A fratura exposta na perna direita resultou na amputação do membro. A amputação foi transfemural, também conhecida como amputação da coxa, o que significa a remoção de parte do membro inferior acima da articulação do joelho, na região do fêmur. É uma amputação que afeta a mobilidade e requer uma prótese especial para restaurar a função do joelho e da perna.

Wendson também teve uma fratura interna no braço direito. Além dos ferimentos iniciais, desenvolveu focos hemorrágicos, pneumonia e derrame pleural. Gravemente ferido, foi socorrido por uma médica residente do Hospital Miguel Arraes, em

Paulista, que passava pelo local, e levado para o Hospital da Restauração (HR), na área central do Recife.

O DESAMPARO E A BUSCA POR APOIO

Uma das realidades mais difíceis enfrentadas por Wendson após o sinistro de moto foi a completa falta de auxílio financeiro ou suporte de diversas partes. Ele não teve direito a nenhum auxílio da plataforma Uber porque não estava rodando pelo aplicativo no momento da colisão e, pelo que explicou, teria que ir à Justiça para ter algum amparo.

Também não recebeu suporte do Estado nem do motorista do caminhão que teria provocado o sinistro. Para arcar com os custos e, principalmente, conseguir

uma prótese, Wendson precisou buscar ajuda por conta própria.

“Ainda consegui receber o seguro DPVAT, no valor de R\$ 12 mil, que foi encerrado no País logo depois. Em seguida, partimos para pedir ajuda, fazer vaquinha online, vender a moto, porque a prótese custava R\$ 60 mil”, relembra.

Atualmente, ele e sua esposa, Maria Alice da Silva Gonçalves, vivem com o Benefício de Prestação Continuada – BPC, previsto na Lei Orgânica da Assistência Social – LOAS, no valor de um salário mínimo.

PERIGO INERENTE

A jornada de Wendson, marcada pela gravidade do sinistro de moto, as sequelas permanentes e a ausência de suporte institucional e da plataforma para a qual trabalhava, ilustra os significativos perigos e a vulnerabilidade dos trabalhadores em serviços de transporte por aplicativo.

A tragédia que vivenciou, marcada pela perda de um membro, a longa recuperação e a ausência de suporte das plataformas ou do Estado, solidificaram a convicção de Wendson de que o serviço de transporte e entrega por motocicletas é inerentemente perigoso e, pela sua experiência, deveria ser interrompido.

“Embora a moto seja vista pelo lado da economia por ser mais barata e rápida para entregas, é muito perigosa. E com o trânsito cada dia mais violento, hoje sou contra o serviço de transporte de pessoas com motos. Na UTI onde fiquei internado, todas as vítimas eram ocupantes de motos, o que demonstra a dimensão do problema”, relembra.

A periculosidade do serviço de transporte com motos impactou toda a família de Wendson, com familiares se desfazendo de motocicletas ou desistindo do trabalho como motoapp. Sua própria experiência foi um divisor de águas: “Foi preciso tocar em mim para eu ver o quanto era perigoso”, finaliza.

Mobilidade



ESPECIAL

Após a queda, a luta pela volta à vida: o desafio da reabilitação para vítimas de amputação nas motos

Após o susto da queda ou colisão e a euforia de sobreviver, começa a luta pela retomada da vida com a reabilitação e o acesso a recursos essenciais

ROBERTA SOARES

A recuperação de vítimas de amputações, muitas delas resultantes de sinistros de trânsito com motos, é um verdadeiro desafio que se estende muito além do momento do trauma. Após o susto da queda ou colisão e a euforia de sobreviver, começa a luta pela retomada da vida que se concentra na qualidade da reabilitação e no acesso a recursos essenciais.

Para que um paciente amputado consiga retornar ao mercado de trabalho e às suas rotinas diárias, a qualidade da reabilitação é fundamental. Isso inclui a escolha de uma prótese de alta qualidade e compatível com o nível de função que a pessoa possuía antes da amputação. No entanto, não basta apenas “colocar a prótese”.

É crucial contar com o apoio de uma fisioterapia especializada, focada em ensinar o paciente a andar novamente, fortalecer a musculatura remanescente (que não contrai com a mesma velocidade após a perda anatômica), e realizar treinamento de marcha. Todo esse processo exige um aparato profissional e tratamentos multidisciplinares. Mais um dos temas abordados na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar.



Esse é mais um recorte da série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, que a Coluna Mobilidade do JC está apresentando para discutir a necessidade de o Brasil enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos.



Na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, o JC discute a necessidade de o Brasil enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos

“A recuperação pode ser mais breve para pacientes mais jovens que recebem um bom acompanhamento, permitindo que retornem ao trabalho em menos tempo e diminuam a dependência do auxílio do INSS, que, na maioria dos casos, é insuficiente para suprir as necessidades”, afirma o fi-

sioterapeuta Tiago Bessa, especialista em reabilitação e diretor da Clínica Ortopedia Boa Viagem, localizada na Zona Sul do Recife.

ACESSO DIFÍCIL AOS EQUIPAMENTOS QUE DÃO AUTONOMIA ÀS VÍTIMAS DAS MOTOS

Contudo, o caminho para

a reabilitação plena esbarra em um obstáculo significativo: o acesso a órteses, próteses e outros equipamentos auxiliares de locomoção através do Sistema Único de Saúde (SUS). Há uma enorme defasagem entre os valores praticados pelo mercado produtor e distribuidor desses itens e a tabe-

la de preços do SUS. Segundo Tiago Bessa, a tabela do SUS para esses dispositivos não é atualizada há 18 anos, fazendo com que a defasagem chegue a 150%. E muitos fatores contribuíram para isso. “O custo com a matéria-prima dos componentes protéticos aumentou consideravelmente ao longo dos anos. E surgiram muitas novidades tecnológicas no mercado que não são refletidas na tabela do SUS, tornando a tecnologia disponível hoje totalmente diferente do que existia há 18 anos”, explica. Essa situação cria uma “dificuldade enorme” para os profissionais que trabalham com essas próteses e, principalmente, para os pacientes. E revela que o processo de volta à vida das vítimas de amputação no Brasil enfrenta não apenas as barreiras físicas e psicológicas da recuperação, mas também os entraves de um sistema de saúde que não acompanha as necessidades e os avanços tecnológicos.

GUGA MATOS/JC IMAGEM

Mobilidade



ESPECIAL

Transporte por moto: poucas exigências de segurança pelas plataformas multiplicam o perigo nas ruas

Exigências mínimas para condutores elevam o risco em cada corrida. Os avanços promovidos pelas plataformas ainda são muito poucos

ROBERTA SOARES

O transporte remunerado de passageiros por motocicletas, através de plataformas como Uber Moto e 99 Moto, explodiu em popularidade no Brasil, mas, ironicamente, a facilidade de adesão para os motoqueiros-parceiros tem sido inversamente proporcional à segurança dos passageiros e dos próprios condutores. A verdade é que as plataformas seguem impondo pouquíssimas exigências, o que contribui diretamente para a explosão de casos de quedas e colisões envolvendo esses serviços. Este cenário é ainda mais grave quando se considera a vulnerabilidade inerente das motocicletas, veículos que, vale destacar, já são responsáveis por mais de 50% das mortes e mutilações no trânsito brasileiro. Em algumas cidades, chega a ultrapassar o índice de 70%. O JC está discutindo a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar.



BRUNO CAMPOS/JC IMAGEM

A falta de critério para o cadastro dos futuros motoqueiros parceiros é facilmente constatada nos próprios sites e canais oficiais das plataformas

CONDUÇÃO DE CARROS TEM MAIS EXIGÊNCIAS DO QUE GUIAR MOTOCICLETAS

As plataformas digitais, ao contrário do que se poderia esperar para um serviço de transporte humano, não fazem quase nenhuma exigência que valide a capacidade técnica para a condução de motos transportando passageiros. É um contraste gritante: as exigências para os motoristas parceiros de carro são bem maiores do que para os motoqueiros. Um exemplo alarmante dessa flexibilidade perigosa é a relativização do uso de capacetes pelos passageiros; algumas empresas sequer obrigam o condutor a disponibilizar o item, apenas o “recomendam”. A ausência de critérios mínimos é visível ao comparar as plata-

formas. A 99 demonstra ainda mais flexibilidade. Para a Uber, por exemplo, o motoqueiro-parceiro precisa ter mais de 19 anos, possuir CNH na categoria A e, obrigatoriamente, com a observação “Exerce Atividade Remunerada - EAR”, além de não aceitar Permissão Para Dirigir (PPD). A observação EAR, um selo de qualificação para o transporte remunerado, exige que o condutor tenha 21 anos completos, seja habilitado na categoria A há no mínimo dois anos e tenha aprovação em curso especializado de motofrete e/ou mototáxi. Já na 99, apesar da idade mínima ser a mesma, a CNH definitiva na categoria A ou AB não precisa ter a observação EAR, tornando o acesso à plataforma signifi-

cativamente mais fácil e, consequentemente, mais arriscado. Pelo menos até agora a exigência do EAR não aparece oficialmente no site.

EXIGÊNCIAS SOBRE OS VEÍCULOS É AINDA MENOR

Se as exigências para os condutores já são poucas, a situação piora quando o foco recai sobre as motocicletas. Enquanto os aplicativos estabelecem uma idade máxima para carros cadastrados, para motos, essa restrição simplesmente não existe. Nem a Uber nem a 99 impõem idade ou modelo para as motocicletas. A 99, em seu site, é explícita: “Não há restrição de idade para o veículo”. As únicas condições são que os veículos sejam de aluguel (placa vermelha) e não sejam do tipo

lotação “01P”, inadequados para transporte de passageiros. No caso da Uber, as exigências para ser um motoqueiro-parceiro são:

- Ter mais de 19 anos;
- A motocicleta ter CRLV;
- Ter CNH na categoria A;
- CNH com a observação “Exerce atividade remunerada - EAR”;
- Não é aceita a Permissão Para Dirigir (PPD), apenas CNH permanente.

No caso da plataforma 99, os critérios são ainda mais flexíveis, com exceção da idade mínima para realizar a atividade, que é de 19 anos:

- Ter mais de 19 anos;
- CRLV da moto;
- CNH Definitiva na categoria A ou AB;
- A CNH não precisa ter EAR.

Continua na próxima página

Mobilidade



ESPECIAL

Condução de carros de aplicativo têm mais exigências do que guiar motocicletas e maioria são entregadores de mercadorias

Continuação

PLATAFORMAS, AGORA, DIVULGAM OFERTA DO SEGURO CONTRA SINISTROS

Recentemente, as plataformas começaram a destacar a oferta de seguro contra sinistros de trânsito para condutores parceiros e passageiros. Ainda é uma resposta insuficiente à prevenção do perigo que as corridas em motocicletas representam, mas é um gesto que pode sinalizar mais mudanças no futuro.

Os valores variam entre R\$ 60 mil e R\$ 120 mil, cobrindo despesas hospitalares e medicamentos. No caso da Uber, o seguro oferece R\$ 100 mil para morte acidental, até R\$ 100 mil para invalidez permanente (total ou parcial por sinistro de trânsito) e até R\$ 15 mil de reembolso para despesas médicas, hospitalares e odontológicas.

A 99, com uma inclusão ainda mais recente (e restrição de atendimento para sinistros ocorridos a partir de 1º de junho de 2025), oferece R\$ 100 mil para morte acidental, R\$ 120 mil para invalidez permanente (perda ou comprometimento definitivo de membro/órgão), R\$ 60 mil para invalidez permanente total ou parcial por sinistro (IPA), com R\$ 60 mil adicionais para invalidez total (IPTA) (ex: perda de membros), e R\$ 10 mil para despesas médicas, hospitalares e odontológicas.



BRUNO CAMPOS/JC IMAGEM

Passageiros dos motoapps estão andando soltos nas garupas das motocicletas, manuseando celulares e carregando peso além do recomendado para um veículo de duas rodas

Contudo, a oferta de seguros, embora um avanço, não resolve a raiz do problema: a ausência de exigências mínimas de qualificação e

segurança que previnam os sinistros de trânsito. É uma resposta para mitigar as consequências, mas não para eliminar as causas do perigo cres-

cente nas cidades com o avanço do transporte por moto via aplicativo.

CONFIRA OS DETALHES DO

SEGURO POR PLATAFORMA

No caso da Uber, os valores são os seguintes:

- Morte acidental: R\$ 100 mil;
- Invalidez permanente total ou parcial por acidente (sinistro): até R\$ 100 mil, dependendo do grau de perda ou redução funcional do membro afetado;
- Despesas médicas hospitalares e odontológicas: até R\$ 15 mil de reembolso.

No caso da 99, a inclusão do seguro é ainda mais recente, inclusive com restrição de atendimento aos sinistros de trânsito ocorridos apenas a partir do dia 1º de junho de 2025. Confira os valores:

- Morte acidental - R\$ 100 mil para os beneficiários;
- Invalidez permanente - R\$ 120 mil no caso de perda, redução ou comprometimento definitivo total ou parcial de um membro ou órgão;
- Até R\$ 60 mil em caso de invalidez permanente total ou parcial por acidente (IPA)

R\$ 60 mil adicionais se a invalidez for considerada total (IPTA), como exemplo:

- Perda de um membro superior ou um inferior;
- Perda de dois membros superiores ou de dois membros inferiores.
- Despesas médicas, hospitalares e odontológicas - R\$ 10 mil para cobrir os gastos com atendimento médico, hospitalar ou odontológicos necessários



100% DIGITAL.
ABERTO.
GRATUITO.



Mobilidade



ESPECIAL

Aplicativos de moto viraram as kombis lotação do passado em danos e impactos

Serviço de motoapps, como Uber e 99 Moto, é visto como o retorno do fantasma da kombi lotação e seus impactos negativos no trânsito e nas cidades

GUGA MATOS/JC IMAGEM



O JC está discutindo a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar.

ROBERTA SOARES

O cenário atual dos aplicativos de transporte por motocicleta tem sido alarmante para especialistas do setor de mobilidade, que veem nesses serviços desregulados uma ameaça com ecos do passado. A comparação direta é feita com a desordem e os impactos causados pelas kombis lotação que, até os primeiros anos da década de 1990, dominaram o transporte público no Grande Recife antes de serem combatidas e regulamentadas.

Evandro Avelar, ex-secretário de Mobilidade e Infraestrutura de Pernambuco, é enfático ao traçar esse paralelo. Ele relembra que a omissão do poder público no passado, ao permitir a operação irregular de milhares de kombis, quase destruiu o sistema público. “A ação conjunta e corajosa do então governador Jarbas Vasconcelos e do prefeito do Recife João Paulo foi crucial para evitar o colapso”, conta.

Evandro Avelar, inclusive, foi um dos atores que

participou diretamente na operação metropolitana organizada para combater o serviço ofertado pelas kombis lotação, considerado clandestino, perigoso e predatório aos sistema de ônibus regular da RMR.

Vinte anos depois, Avelar alerta que estamos novamente sob ameaça, mas agora pelo transporte desregulado por motocicletas. “Os efeitos colaterais são graves, incluindo um forte impacto no trânsito e, significativamente, no sistema de saúde pública devido ao aumento dos graves sinistros de trânsito”, alerta.

Esse é mais um recorte da série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, publicada pelo JC para discutir a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos.

PERIGO PARA A SAÚDE PÚBLICA EXIGE URGÊNCIA NA PRIORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Essa preocupação é reforçada por Edmundo Pinheiro, presidente eleito do Conselho Diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). É mais uma voz a defender a urgência de se enfrentar o uso de aplicativos de transporte de passageiros com motos e serviços de mototáxi no Brasil.

Pinheiro expressou profunda preocupação com os impactos para a segurança viária e a saúde pública do País. “O transporte urbano por motocicletas representa um risco significativo à segurança das pessoas. O ônibus é o meio de transporte mais seguro no ambiente urbano, superado apenas pelo elevador em índices de acidentes”,

compara.

Para Edmundo Pinheiro, o aumento do uso de motocicletas é um verdadeiro problema de saúde pública, devido ao aumento alarmante de sinistros de trânsito envolvendo esse tipo de veículo. E, diante desse cenário, o uso da motocicleta como meio de transporte não deve ser incentivado.

“A postura da Prefeitura de São Paulo é correta ao adotar políticas que buscam conter o agravamento desses riscos. Embora o serviço de mototáxi esteja regulamentado em algumas cidades, ele continua gerando os mesmos efeitos colaterais, principalmente o aumento do número de quedas e colisões”, diz.

SERVIÇO DE MOTO APP RÉSTRITO E RIGIDAMENTE REGULAMENTADO

Para o novo presidente

da NTU, o serviço precisa ser restringido e rigidamente regulamentado. E, no caso de São Paulo, a prefeitura deve avançar para uma posição firme de restrição ou regulamentação rigorosa para evitar a ampliação desse serviço.

Edmundo Pinheiro relacionou a atratividade do transporte por motocicletas com os congestionamentos urbanos que afetam diretamente os ônibus. Segundo ele, o que mais pesa para os usuários do transporte coletivo é o tempo de viagem, e as motocicletas oferecem um tempo de deslocamento “muito menor” do que o enfrentado por quem depende dos ônibus. Essa diferença no tempo de viagem é, inclusive, o principal motivo para o crescimento no número de pessoas que têm optado pela motocicleta.

Continua na próxima página

Mobilidade



ESPECIAL

Perigo para a saúde pública exige urgência na priorização do transporte público

BRUNO CAMPOS/JC IMAGEM

Continuação

PRIORIDADE VIÁRIA PARA OS ÔNIBUS AFASTARIA PASSAGEIRO DAS MOTOS

A solução, na visão de Pinheiro, passa pela priorização do transporte coletivo nas vias urbanas. Ele defende que o caminho não é apenas tornar o transporte público mais atrativo, mas também mais eficiente, especialmente para a população das regiões periféricas.

Uma medida essencial para alcançar essa eficiência é a criação de vias preferenciais para os ônibus, sobretudo nas vias arteriais que ligam diferentes regiões da cidade e por onde circulam os principais eixos de transporte coletivo.

Pinheiro acredita que dar tratamento prioritário ao transporte coletivo nessas vias garante maior eficiência, mais produtividade e, crucialmente, a redução do tempo de viagem, beneficiando principalmente quem mora nas periferias.

“Essa priorização também pode conter os efeitos colaterais do aumento do uso de motocicletas como alternativa para encurtar os deslocamentos. Contudo, esse avanço depende de uma política pública “consistente e contínua” por parte dos municípios, além de investimentos em infraestrutura”, alerta.

PRIORIDADE SEMAFÓRICA PARA OS ÔNIBUS

Como exemplo inspirador, Edmundo Pinheiro citou uma tecnologia recentemente anunciada em Goiânia (GO), que



Entendimento é que o serviço de transporte por motos precisa ser enfrentado com urgência, com a criação de regras e limites



DIVULGAÇÃO/NTU

Edmundo Pinheiro, recentemente eleito presidente do Conselho Diretor da NTU, defende a melhoria do transporte público para tirar as pessoas do Uber e 99 Moto



LEO MOTTA/ACERVO JC IMAGEM

Evandro Avelar foi um dos atores que participou diretamente na operação metropolitana organizada para combater o serviço ofertado pelas kombis lotação na RMR

permite a conexão entre ônibus e semáforos, criando uma “onda verde” especialmente nos sistemas BRT. A iniciativa, divulgada pelo prefeito de Goiânia, Sandro

Mabel, já mostrou resultados positivos, elevando a velocidade média dos ônibus no corredor Leste-Oeste de 16 km/h para mais de 21 km/h, um aumento superior a

30%. Para o presidente da NTU, o caso de Goiânia é um exemplo claro de que, quando se dá prioridade ao ônibus, ele se torna mais eficiente, ga-

nha em qualidade e oferece menores tempos de viagem à população. Edmundo Pinheiro conclui que é fundamental replicar essa abordagem em outras cidades do País.

Mobilidade



ESPECIAL

Transporte por moto: Brasileiros trocam transporte público por aplicativos de motos em busca de conforto e agilidade

Passageiro já queria sair do sistema de transporte público e tem no serviço como Uber e 99 Moto a saída, mesmo sabendo dos riscos no trânsito

ROBERTA SOARES

A fome com a vontade de comer. Essa é a comparação simples e direta entre o passageiro que depende do transporte público brasileiro e os aplicativos de transporte com moto, como o Uber e 99 Moto. A fuga é certa e compreendida, já que o serviço de transporte coletivo do País é ruim, sendo muito, muito ruim em algumas cidades.

O cidadão enxerga no motoapp a possibilidade de ter um deslocamento pela cidade mais rápido e barato, além de acessível - o Uber e 99 Moto vão onde o ônibus não vai, é fato. Mesmo sabendo que mais da metade das vítimas do trânsito brasileiro são ocupantes de motocicletas - não só condutores, mas agora também passageiros. E muitos.

“Uso com frequência o serviço de moto exatamente porque ele me dá mais confiança do que o ônibus ou o metrô. Deixei de usar o metrô há algum tempo porque fi-



Aplicativos de motos estão roubando o passageiro, que já queria fugir do transporte público ruim

cou muito ruim: quente e imprevisível. Fui para o ônibus, mas é difícil para quem mora mais distante, como é meu caso. O Uber e 99 Moto te pegam em casa, é bem mais barato e ganhamos tempo no trânsito”, diz o atendente de marketing Márcio Ferraz, resumindo as vantagens do serviço.

Mas e o risco de uma queda, colisão, perder um dedo, uma perna ou até mesmo morrer numa viagem de moto, conduzida por uma pessoa que você não faz ideia da habilidade sobre duas rodas?

“Existe o risco sim, sei disso. Quem usa sabe, mas aposta no melhor e na necessidade. Se pudesse, usaria apenas os apps de carro, mas sai muito caro. Infelizmente. Mas andar no trans-

porte público também é conviver com o medo de um assalto, por exemplo”, segue na defesa dos aplicativos de transporte com motos.

Esse é mais um recorte da série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, publicada pela Coluna Mobilidade do JC para discutir a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos.

PASSAGEIROS ESTÃO SENDO ‘ROUBADOS’ PELOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE, ESPECIALMENTE COM MOTO

A saída dos passageiros do transporte público coletivo e urbano no Brasil não é um fenômeno novo, acontecendo há pelo menos duas dé-

cadadas. Contudo, com a ascensão dos aplicativos de transporte, especialmente os de motocicletas, o desafio de reverter essa tendência tornou-se significativamente maior. O poder público e os operadores de transporte enfrentam uma competição acirrada, pois os passageiros têm sido “roubados” pelos aplicativos, cansados da qualidade defasada dos serviços de ônibus, metrô e trens nas cidades. Enquanto antes as alternativas eram limitadas e caras, os aplicativos democratizaram a mobilidade, oferecendo novas opções.

Essa migração foi mais uma vez confirmada pela Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana, divulgada em agosto de 2024. O estudo revelou uma evolu-

ção expressiva na saída do passageiro do transporte público para os apps, saltando de 1,0% em 2017 para 11,1% em 2024. O crescimento é notável principalmente entre a população de baixa renda: 56,6% dos que trocaram o ônibus por aplicativos pertencem à classe C, e 20,1% às classes D/E.

Quase 60% dos entrevistados (56,9%) afirmaram ter parado de usar o ônibus totalmente (29,4%) ou diminuído seu uso (27,5%). Sete anos atrás, em 2017, apenas 1% das pessoas usavam aplicativos, um número que explodiu para 11% em 2024, impulsionado também pelo surgimento da modalidade com motos no final de 2021.

Continua na próxima página

Mobilidade

ESPECIAL



FELIPE RIBEIRO/JC IMAGEM



O transporte público do Grande Recife e de boa parte do Brasil parou no tempo. Ficou velho, desatualizado. Não se modernizou, perdendo espaço para os motoapps

Mesmo com riscos de colisões, além de custos, conforto e agilidade dos motoapps conquistam o passageiro

Continuação

IMAGEM NEGATIVA DO TRANSPORTE PÚBLICO SÓ AUMENTA NO PAÍS

A pesquisa também constata que a imagem negativa do transporte público brasileiro se agravou, com a parcela da população que o considera um problema quase dobrando em sete anos, passando de 12,4% para 24,3%. O percentual de pessoas que utilizam o ônibus diminuiu 14,3% em comparação com 2017 (quando era de 45,2%), enquanto os sistemas de metrô tiveram uma redução bem menor

(de 4,6% para 4,2%), explicada pela previsibilidade e agilidade dos trilhos. Fatores como o aumento da utilização de carro próprio (de 22,2% para 29,6%) e moto própria (de 5,1% para 10,9%) também podem ter influenciado essa queda.

MESMO COM RISCOS E CUSTOS, CONFORTO E AGILIDADE CONQUISTAM O PASSAGEIRO

Mesmo diante dos riscos iminentes de sinistros de trânsito, a população não desiste das viagens em aplicati-

vos de moto. A Pesquisa CNT aponta que mais da metade dos usuários de Uber e 99 Moto (58,5%) reconhecem o risco de quedas e colisões na garupa. A falta de equipamentos de segurança adequados, como EPIs e capacetes seguros, também é uma preocupação para 17,1% dos entrevistados.

Curiosamente, a migração para os aplicativos de moto acontece com força, mesmo com um aumento de mais de 10% no custo desses transportes desde 2017. Apesar de o valor das

passagens ser um fator que influencia a fuga dos passageiros – com mais de 60% apontando a redução da tarifa como um atrativo para retornar ao sistema – um dado surpreendente da Pesquisa CNT é a disposição de uma parcela significativa dos passageiros em pagar mais por viagens mais confortáveis e menos impactantes ao meio ambiente.

CONFIRA A PESQUISA CNT DE MOBILIDADE URBANA NA ÍNTEGRA:

Pesquisa de Mobili-

dade Urba... by Roberta Soares

Mais de 57% dos entrevistados estão dispostos a pagar uma tarifa mais cara para viajar somente sentados nos ônibus. Em relação à sustentabilidade, 52,6% afirmaram estar dispostos a pagar uma tarifa diferenciada pelo uso de veículos menos poluentes, e 32,1% por ônibus elétricos. A Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana, cuja primeira versão foi em 2017 e atualizada em 2024, realizou mais de 3 mil entrevistas em 35 municípios do País.



100% DIGITAL.
ABERTO.
GRATUITO.

Mobilidade



ESPECIAL

Regulamentação é essencial para reduzir quedas e mortes no trânsito, defendem motoqueiros

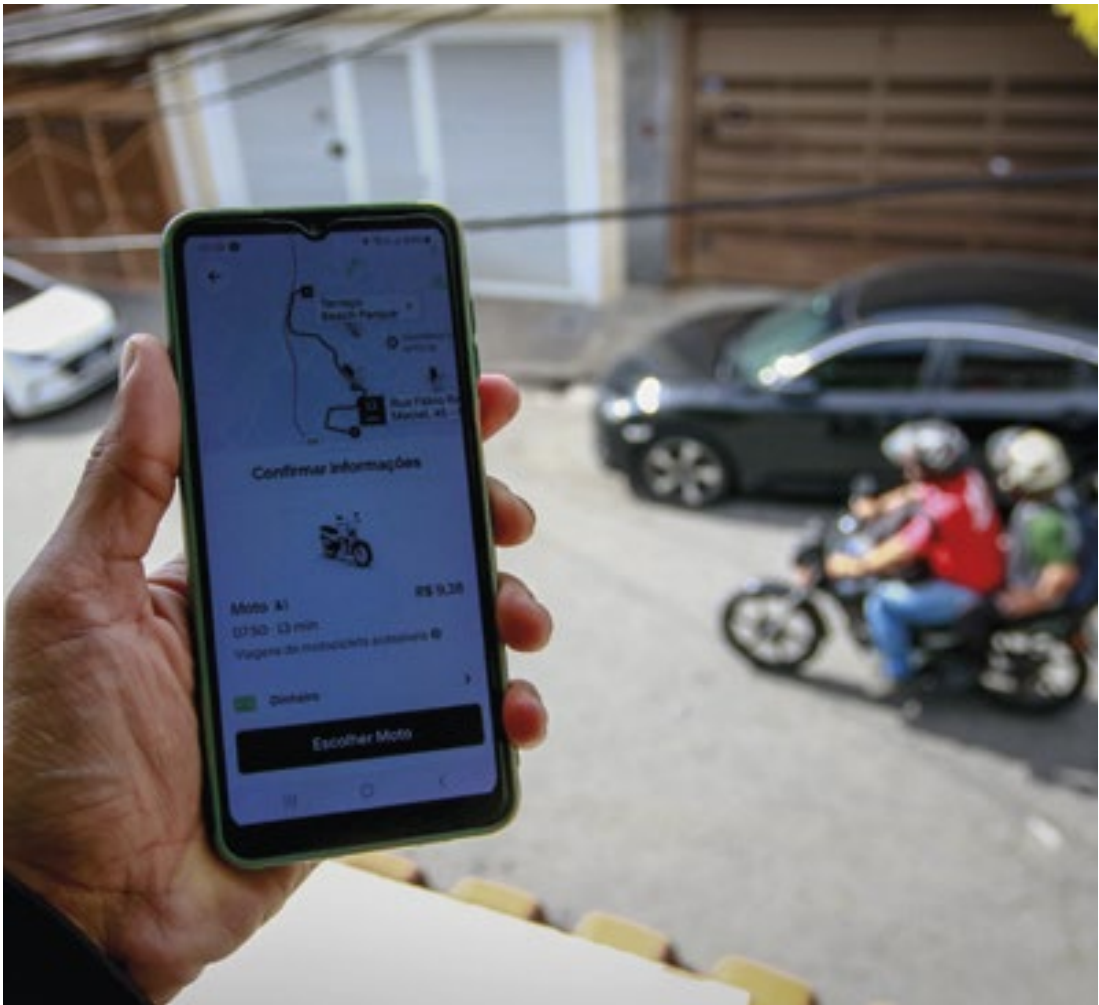
Motoqueiros de aplicativos, como Uber e 99 Moto, defendem segurança e visibilidade diante dos sinistros com motos crescentes no trânsito

ROBERTA SOARES

Em sua maioria e pelo menos sob a ótica das entidades clásticas que os representam, os motoqueiros que realizam o transporte remunerado de passageiros por meio de aplicativos, como Uber e 99 Moto, em operação desde o final de 2021 no Brasil, almejam sair da invisibilidade. E, para isso, defendem uma regulamentação para o serviço, visando, principalmente, treinamento adequado na condução das motocicletas.

O objetivo principal é reduzir o alarmante número de quedas e colisões que se tornaram diárias, gerando um alto índice de feridos e mortes, que afetam tanto os profissionais quanto os passageiros. Embora assustados com a gravidade da situação, a categoria não quer a proibição do serviço de aplicativos de transporte de passageiros com motos, que já se tornou fonte de renda essencial para muitos dos motoqueiros.

Rodrigo Lopes, presidente do Sindicato dos Trabalhadores, Entregadores, Empregados e Autônomos de Moto e Bicicleta por Aplicativos do Estado de Pernambuco (SeambaPE), reiterou a posição da categoria em debate na Rádio Jornal em março: “A gente não quer a proibição. Queremos que o País e os prefeitos regulamentem o serviço e ofereçam treinamentos para os motoqueiros terem habilidade para conduzir as motos”.



Motoapps querem sair da invisibilidade. E, para isso, defendem uma regulamentação para o serviço, visando, principalmente, treinamento adequado na condução das motocicletas

Rodrigo Lopes destacou que o serviço de transporte de passageiros com motos se tornou vital para a subsistência dos motoqueiros que antes faziam apenas entregas de produtos e alimentos - e que hoje representam mais de 80% dos parceiros do serviço de transporte de pessoas Uber e 99 Moto.

“O ganho com entregas de produtos e alimentos (delivery) é significativamente menor do que o obtido com o transporte de passageiros. A qualificação, no entanto, é um custo que o trabalhador não pode arcar e que equivale a aproximadamente R\$ 3 mil. Por isso, a categoria defende que o custo do treinamento seja arcado pelas plataformas ou pelo Estado”, reforçou.

A urgência dessas demandas tem se refletido em paralisações da categoria realizadas em 2024 e este ano em mais de 50 cidades do País. A principal reivindicação tem

sido a busca por taxas de entrega mais altas.

SEM REGULAMENTAÇÃO PREDOMINA A CLANDESTINIDADE

O entendimento da categoria, ecoado pelo SeambaPE em diversas partes do País, é que a falta de regulamentação por parte das plataformas e do poder público condena os motoqueiros à clandestinidade, aumentando a incidência de sinistros de trânsito (não é mais acidente de trânsito que se define, segundo o CTB e a ABNT), que também afetam os passageiros.

Dados oficiais de gigantes da mobilidade como Uber e 99 revelam que aproximadamente 80% dos motoqueiros que hoje transportam passageiros com motos iniciaram suas atividades como entregadores. Eles estariam migrando para os serviços de passageiros devido às poucas exigências, que são as mesmas do delivery.

Esses profissionais, muitas vezes jovens, trabalham até 12 horas por dia, são estimulados a jornadas ainda mais longas sem qualquer curso de direção ou qualificação, e se arriscam por remunerações muito baixas; algumas viagens de Uber e 99 Moto chegam a custar menos que uma passagem de ônibus no Grande Recife.

SÃO PAULO DÁ VISIBILIDADE NACIONAL AO PROBLEMA

A tentativa de liberar o Uber e 99 Moto em São Paulo, a maior capital do País e que historicamente resistiu ao transporte de passageiros com motos, transformou a questão em uma discussão nacional. O SindimotoSP, que representa motofretistas, entregadores, motoboys, mototaxistas e ciclistas profissionais, também tem se posicionado firmemente em defesa da regulamentação.

A entidade critica as em-

presas por desejarem oferecer o serviço “sem critério algum, responsabilidade social e, principalmente, desrespeitando as leis que já regulamentam o setor”. As entidades sindicais defendem o cumprimento da Lei Federal 12.009/2009 e das Resoluções 930 e 943 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que já disciplinam tanto o motofrete quanto o mototáxi.

Essas normas determinam iniciativas cruciais para a qualificação dos profissionais e a segurança viária, incluindo:

- Curso obrigatório de 30 horas
- Uso de colete
- Proteção mata-cachorro
- Antena corta-pipa
- Vistorias semestrais
- Reciclagem a cada cinco anos

• Motos em boas condições, acima de 125 cilindradas e com no máximo 10 anos de vida útil

Apesar da legislação existente, o SindimotoSP acusa as empresas de desrespeitar as leis “apenas pela ganância do lucro”. Além de não negociarem com os sindicatos, elas supostamente promovem campanhas para minar a força das instituições sindicais e enganar os trabalhadores, vendendo uma “falsa sensação de liberdade” para quem se sujeita a longas jornadas, baixa remuneração e ausência de direitos trabalhistas.

“Nós queremos justiça para os trabalhadores, direito a exercer a profissão e segurança de que, caso aconteça algum acidente (sinistro de trânsito), as empresas cumpram com suas responsabilidades sociais amparando os trabalhadores e passageiros. Não é possível que essas empresas entrem no setor, tenham lucros bilionários, promovam mais precarização e deixem os trabalhadores na mão”, afirmou Gilberto Almeida dos Santos, o Gil, presidente do SindimotoSP, durante audiência pública em São Paulo.

Mobilidade



ESPECIAL

Longe da imagem de praticidade e agilidade vendida pelas plataformas, a realidade dos motoapps é marcada por uma rotina de perigos e desconforto

ROBERTA SOARES

Longe da promessa de agilidade e praticidade vendida pelas plataformas, a realidade dos milhares de motoqueiros que hoje atuam no transporte de passageiros por plataformas como Uber Moto e 99 Moto é uma rotina pesada e perigosa, marcada por riscos constantes e a exaustão do trânsito caótico das grandes cidades. Para esses profissionais, cada corrida é uma aposta na própria vida, com um susto atrás do outro e a percepção de risco iminente. Além do sentimento de desproteção peculiar aos profissionais das bigtechs.

A rotina pesada desses trabalhadores não se resume apenas aos perigos iminentes do tráfego. Horas ininterruptas sobre duas rodas, sob sol escaldante ou chuva, sem conforto, cobram um alto preço físico, resultando em dores nas costas, braços e pernas, além da exaustão mental de estar permanentemente em alerta guiando uma moto - um veículo perigoso por essência. Só quem vivencia a situação na prática sabe.

“Chego em casa moído. Não tem posição que ajude a aliviar o cansaço. E a gente ainda tem que estar atento o tempo todo. Conduzo moto desde os meus 18 anos e sou motorista profissional de automóvel, o que me ajuda muito nesse trabalho. Mas vejo cada coisa nas ruas que me assustam”, conta José Antônio da Silva, 36 anos, que roda como motoapp no Recife para complementar a renda de motorista profissional.

ENSINANDO AO PASSAGEIRO QUE, NA MOTO, ELE PRECISA SER CO-PILOTO

A interação com passageiros também pode adicionar riscos. José Antônio relata a necessidade de, muitas

A pesada e perigosa rotina dos motoqueiros de aplicativo

BRUNO CAMPOS/JC IMAGEM



Rotina de quedas e colisões no trânsito assusta categoria, mas necessidade fala mais alto e leva motoqueiros a correr riscos

vezes, ter que virar um instrutor de pilotagem no meio da corrida, devido à falta de familiaridade dos usuários com a dinâmica da moto, que pode levar a desequilíbrios ou ações imprudentes, como tentar pegar o celular em movimento, colocando em risco a segurança de ambos.

A falta de noção espacial do passageiro, a forma como se agarra ao piloto ou a bagagem inadequada são fatores que frequentemente geram situações de risco desnecessário. “Além da falta de experiência de andar na garupa, é comum os passageiros não terem noção do que é permitido transportar numa moto. Objetos muito grandes e muitas sacolas também não são permitidos. E ficar solto, mexendo no celular também. São atitudes que podem derrubar os dois”, analisa o motoqueiro.

Para os Uber e 99 Moto, os sinistros de trânsito (não é mais acidente não de trânsito que se define, segundo o CTB e a ABNT) não são uma eventualidade, mas uma preocupação constante. A natureza do veículo e a exposição no trânsito urbano os tornam vulneráveis a diversos tipos de ocorrên-

cias. E, como esperado, na visão da categoria, muitas das colisões são provocadas por motoristas de carros que não sinalizam corretamente as mudanças de faixa ou não percebem a presença da moto no ponto cego.

“É impressionante como a gente é invisível para alguns motoristas”, lamenta José Carlos da Silva, que roda como motoapp há pouco mais de um ano na Região Metropolitana do Recife. Fazia entrega de mercadorias e passou a transportar passageiros.

Diante desse cenário, a necessidade de uma regulamentação é destacada por muitos motoqueiros. Eles buscam por condições de trabalho mais seguras, um piso mínimo de ganhos e, principalmente, amparo em caso de sinistros. Contudo, há um temor generalizado de que novas regras possam se traduzir em mais taxas e custos, inviabilizando a profissão. “A gente quer a regulamentação, sim. É fundamental para a nossa segurança, para ter direitos. Mas não pode ser algo que venha com mais taxas, mais custos para a gente. Já trabalhamos no limite”, pondera José Car-

los da Silva.

A demanda é clara: um equilíbrio entre a segurança necessária e a viabilidade econômica do trabalho. Entre as propostas frequentemente discutidas para uma regulamentação efetiva, destacam-se:

- 1) Seguro obrigatório mais abrangente: No País que não tem mais DPVAT, os motoqueiros pedem por um seguro específico que cubra despesas médicas, perda de renda e invalidez permanente em caso de sinistro. A ideia é que esse custo seja compartilhado entre as plataformas e os profissionais, ou subsidiado de alguma forma para não onerar demais o condutor. (As plataformas começaram a oferecer e, principalmente, divulgar em seus sites, a cobertura de seguros);
- 2) Definição de jornada de trabalho e descanso: Muitos motoqueiros trabalham exaustivamente para alcançar metas de ganho, aumentando o risco de sinistros por fadiga. Uma regulamentação poderia estabelecer limites para a jornada de trabalho e períodos de descanso obrigatórios, visando a segurança do profissional e do passageiro;

- 3) Critérios mínimos para veículos e condutores: A definição de padrões para a manutenção das motos e para a experiência dos condutores, com a exigência de cursos de pilotagem defensiva ou reciclagem periódica para elevar o nível de segurança do serviço. No entanto, a preocupação é que essas exigências não se tornem barreiras intransponíveis para quem já atua;

- 4) Remuneração justa e transparente: Os motoqueiros buscam por uma estrutura de remuneração mais clara e justa, que considere os custos de manutenção da moto, combustível, impostos e o tempo de trabalho efetivo, garantindo um piso mínimo que permita a sustentabilidade da profissão sem a necessidade de jornadas extenuantes;

- 5) Amparo em caso de doença ou inatividade: A falta de benefícios previdenciários e assistenciais é uma grande preocupação. A regulamentação poderia prever formas de contribuição ou seguro que garantam um amparo financeiro em situações de doença ou impossibilidade de trabalhar.

Mobilidade



ESPECIAL

Além de gerar insegurança administrativa, a guerra de tribunais sinaliza o tamanho do desafio que será uma possível regulamentação do serviço no País

Transporte por moto: Guerra de leis e interpretações judiciais transforma regulamentação do motoapp em grande desafio

AGÊNCIA ESTADO

ROBERTA SOARES

O transporte de passageiros por motocicletas, popularizado por plataformas como Uber e 99, tornou-se palco de uma guerra jurídica no Brasil. O centro do debate reside nos conflitos de legislação e na interpretação das leis existentes que regem a mobilidade urbana e a segurança viária no País. Além de cansar a população e gerar insegurança administrativa, essa guerra de tribunais sinaliza o tamanho do desafio que será uma possível regulamentação do serviço no Brasil, seja em nível federal ou municipal.

E quem sabe bem sobre isso é a cidade de São Paulo, a maior capital brasileira e que vem tentando impedir a operação do Uber e 99 Moto. Recentemente, o município de São Paulo entrou em confronto direto com essas plataformas devido à utilização de motos para transporte remunerado de pessoas, tornando-se a primeira capital a ‘peitar’ as gigantes da mobilidade urbana - Uber e 99.

Ainda em 2023, quando as plataformas ensaiaram lançar o serviço na cidade, a Prefeitura de São Paulo deu um passo drástico ao editar o Decreto nº 62.144/2023,



O centro do debate reside nos conflitos de legislação e na interpretação das leis existentes que regem a mobilidade urbana e a segurança viária no País

que suspende o uso de motocicletas em serviços de transporte individual remunerado por aplicativo dentro de sua circunscrição. A medida foi tomada após a constatação, por órgãos internos da prefeitura e informações independentes, de um aumento significativo de mortes no trânsito de ocupantes de motocicletas, principalmente condutores.

Esse é mais um recorte da série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, publicada pela Coluna Mobilidade do JC para discutir a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos.

INTERPRETAÇÕES DIFERENTES SOBRE O MESMO ASSUNTO

Toda a questão legal tem como base, principalmente, interpretações diferentes da Lei Federal nº 12.587/2012, a Lei da Mobilidade Urbana. Há quem entenda que as gestões municipais têm autoridade para proibir o serviço de aplicativos de transporte de passageiros com motos e quem defenda que ao município cabe regulamentar ou fiscalizar, não proibir. É por aí que seguem as interpretações.

Em artigo, o advogado André Wanderley Soares, consultor jurídico em trânsito e mobilidade urbana, e advogado

da Associação dos Agentes de Trânsito do Brasil (AGT Brasil), explica que, apesar de informações equivocadas que circulam, os municípios possuem, sim, competência concorrente para legislar e regulamentar questões de mobilidade urbana e segurança viária, de acordo com suas particularidades locais.

“A Lei Federal nº 12.587/2012, a Lei da Mobilidade Urbana, em seu artigo 6º, estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana que sustentam essa competência. Mais especificamente, o artigo 11-A desta lei dispõe que compete exclusivamente aos municípios e ao Distrito Federal re-

gulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em seus territórios”, pontua.

E cita, ainda, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no artigo 24, II, que também ampara a possibilidade de regulamentação municipal, ao prescrever a competência dos órgãos executivos de trânsito dos municípios para planejar, regulamentar e operar o trânsito e promover a segurança viária. “Dessa forma, a atuação do município de São Paulo, ao promulgar o Decreto 62.144/2023, é considerada legítima”, afirma.

Continua na próxima página

Mobilidade



ESPECIAL

PAULO LIEBERT/AE



Na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, o JC discute a necessidade de o País criar regras para o transporte de passageiros com motos

Lei da Mobilidade Urbana impõe categoria B como mínima para condução de aplicativos de transporte

Continuação

LEI DA MOBILIDADE URBANA IMPÕE CATEGORIA B COMO MÍNIMA PARA CONDUÇÃO DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE

Embora São Paulo tenha se baseado principalmente nas particularidades locais e no alto número de óbitos para justificar seu decreto, André Wanderley Soares destaca em seu artigo que a Lei da Mobilidade Urbana apresenta outro ponto que, interpretado, inviabilizaria a atividade pelo modal motocicleta. “O Artigo 11-B, I, condiciona a autorização desse serviço à posse de

CNH categoria B ou superior com informação de atividade remunerada (o EAR). Motoristas de moto geralmente possuem CNH categoria A. O município poderia ter usado esse fundamento, e a sua omissão ou de outros municípios em regulamentar, mesmo sem usar esse ponto específico, pode ser vista como desobediência à lei federal. Entende-se que a administração pública não pode “fechar os olhos” aos efeitos danosos da atividade e tem o dever de regulamentar, especialmente diante de particularidades locais como o aumento de sinistros de trânsito fatais”, analisa.

A ARGUMENTAÇÃO DAS PLATAFORMAS QUE GERA O IMPASSE

Por outro lado, plataformas como Uber e 99, que oferecem o serviço de transporte de passageiros com motos, também baseiam sua atuação na Lei Federal nº 12.587/2012. Elas interpretam a Lei da Mobilidade Urbana como um respaldo para a oferta do serviço, argumentando que a legislação permite a regulamentação municipal, mas não a proibição da atividade em si. Essa interpretação é que tem levado a conflitos com municípios que, como São Paulo, tentam proibir ou regular o serviço, muitas vezes criando legislações específicas

com normas de segurança e exigências para os condutores.

PL QUE TRAMITA NA CÂMARA QUER LIBERAR USO DE MOTOCICLETAS

Diante do cenário de conflito e interpretações legais divergentes, tramita na Câmara dos Deputados, desde 2023, o Projeto de Lei 271/23, que propõe alterar a Política Nacional de Mobilidade Urbana para incluir explicitamente os motociclistas entre os autorizados a prestar serviço remunerado individual de passageiros. Se aprovada, a mudança permitiria que condutores com CNH tipo A pudessem atuar no transporte de passageiros

por aplicativos em todo o País, superando a exigência atual da CNH tipo B ou superior.

O autor do projeto, deputado Amom Mandel (Cidadania), argumenta que a exclusão dos motociclistas na redação da lei foi um “descuido” que impõe obstáculos tanto aos motoristas quanto aos usuários, que veem no serviço de moto uma alternativa de menor custo. A proposta visa, em resumo, legitimar e integrar o serviço de transporte por aplicativo de moto (como Uber Moto e 99 Moto) ao sistema de mobilidade urbana do País, estabelecendo regras e regulamentos para a atividade. O projeto segue em tramitação.



100% DIGITAL.
ABERTO.
GRATUITO.

Mobilidade



ESPECIAL

No Recife, Justiça proibiu fiscalização dos carros de aplicativos, enquanto motos seguem livres

Gestão municipal do Recife não proíbe ou regulamenta o serviço de motoapps porque não quer. Justiça nunca impediu, como alegado desde 2022

ROBERTA SOARES

No Recife, a Justiça pernambucana impediu que a prefeitura fiscalizasse o transporte remunerado de passageiros com carros de aplicativos, como Uber e 99, enquanto a operação do serviço com motos segue sem qualquer tipo de controle. Em setembro de 2024, chegou ao fim uma importante disputa judicial que colocou a Prefeitura do Recife, através da Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU), como ré desde 2020.

A ação foi movida pela plataforma 99 às vésperas do Carnaval daquele ano, buscando evitar a aplicação da Lei Municipal 18.528/2018. A lei, aprovada pela Câmara de Vereadores e sancionada em 2018, tinha como objetivo regulamentar o transporte de passageiros por meio de carros de aplicativos na cidade. A decisão final favoreceu as plataformas.

A gestão municipal tentou recorrer ao Supremo Tribunal Federal (STF) após a decisão inicial. No entanto, o recurso não foi sequer analisado pelo STF porque a prefeitura perdeu o prazo legal para apresentá-lo. Além de negar a análise, o STF ainda determinou que o município arcasse com os honorários do processo.



BRUNO CAMPOS/JC IMAGEM

O serviço de Uber e 99 Moto - criado no fim de 2021 e início de 2022 - só cresceu no País - especialmente em cidades do N/NE. E os casos de vítimas das motos também sofreram explosão

Com isso, prevaleceu a decisão da 2ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE). Na prática, essa decisão beneficia diretamente gigantes como 99 (autora da ação), Uber e outras plataformas, ao impedir a fiscalização dos carros de aplicativos como transporte remunerado de passageiros.

O JC está discutindo a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar.

SERVIÇO DE MOTOAPP SEMPRE ESTEVE FORA DA AÇÃO

A ação, entretanto, nunca mencionou o veículo motocicleta, como alegado pela Prefeitura do Recife desde 2022 -

quando o serviço começou na capital pernambucana - para não fiscalizar o Uber e 99 Moto na cidade. Na verdade, a gestão municipal não fiscalizou os moto apps porque não quis. A Justiça nunca impôs essa proibição.

O argumento utilizado pela gestão municipal de que não poderia proibir ou regulamentar os aplicativos de motocicletas devido a uma ação judicial em andamento referente aos carros não possuía base legal, mas sim política.

A conclusão da ação e a exclusão das motocicletas do processo foram confirmadas pelo Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE) à Coluna Mobilidade. Segundo o TJPE, quando a ação original foi iniciada, o serviço de transporte de passageiros com

motos não existia, o que impedia que a decisão se estendesse agora às motos, pois elas não eram o objeto inicial do processo. Em nota oficial, o TJPE explicou que a decisão proferida “não afeta o serviço com motos, considerando que o seu objeto litigioso versou apenas sobre carros de aplicativo”.

Portanto, uma possível regulamentação ou proibição do transporte por motos no Recife, via Uber e 99 Moto, tratava-se de uma decisão político-administrativa da gestão do prefeito João Campos (PSB). A prefeitura poderia ter proibido o serviço por decreto, como fez a Prefeitura de São Paulo, ou enfrentado a regulamentação, ou optado por continuar ignorando a oferta do serviço na cidade.

Esta última, inclusive, foi a mesma estratégia adotada por outros prefeitos da Região Metropolitana do Recife, notadamente os de Jaboatão dos Guararapes e Olinda, cidades que lideraram as estatísticas de quedas e colisões de ocupantes de motos do SAMU depois da capital.

O TJPE ainda esclareceu que, para o serviço de motos, a Prefeitura do Recife deveria ter iniciado uma nova ação judicial ou esperado um acionamento das próprias plataformas Uber e 99. O que não era possível, e que vinha sendo a estratégia utilizada desde a primeira gestão João Campos em 2020, era estender a decisão judicial referente aos aplicativos de carros ao serviço de motos ou a qualquer outro que tenha surgido posteriormente.

Mobilidade



ESPECIAL

Transporte por moto: Plataformas pedem mais fiscalização pública no trânsito para evitar quedas e colisões no serviço

A 99 garante que não foge à sua responsabilidade social e de segurança viária com o serviço de motoapp e que está buscando melhorias constantemente

ROBERTA SOARES

Em meio ao crescente debate sobre a segurança no transporte por aplicativo de motocicletas, a plataforma 99, uma das gigantes do setor, defende que a responsabilidade pela segurança no trânsito deve ser compartilhada com o poder público. Tem na ponta da língua o argumento de que, se o ‘Estado’ cumprisse seu papel de fiscalização de condutores e veículos - no caso as motos -, a imprudência, as quedas e colisões seriam menores nas ruas e avenidas das quase quatro mil cidades onde o Uber Moto e o 99 Moto estão presentes atualmente.

A plataforma 99 conversou com a Coluna Mobilidade para a série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, gesto que a Uber não fez, é importante destacar, apesar de o pedido de entrevista ter sido reforçado. Foram duas entrevistas em momentos diferentes, o que evidencia a preocupação da 99 com a responsabilidade so-



BRUNO CAMPOS/JC IMAGEM

Plataforma argumenta que, se o ‘Estado’ cumprisse seu papel de fiscalização de condutores e veículos, a imprudência, as quedas e colisões seriam menores nas ruas e avenidas do País

cial que sabe ter diante da explosão do serviço de motoapp no País.

O porta-voz da plataforma foi Bruno Rossini, diretor de comunicação da 99. Nas conversas, Rossini ressaltou que a gestão pública do trânsito é a grande questão para mitigar os riscos e que o debate sobre o perigo ou os sinistros de com motoqueiros nas ruas precede a chegada dos aplicativos. Segundo Rossini, a fiscalização atual é “sucateada” e focada apenas em velocidade, sem, de fato, mitigar os sinistros.

Esse é mais um recorte da série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, publicada pela Coluna Mobilidade do JC para discutir a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos.

ESFORÇOS DA PLATAFORMA PARA A SEGURANÇA DOS CONDUTORES E PASSAGEIROS

A 99 enfatiza que faz até mais do que é exigido para garantir a mitigação dos riscos inerentes ao transporte com motos, suplementando a educação de trânsito. A empresa mantém parcerias estratégicas, como com a CTTU (Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife) e o ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária), oferecendo cursos presenciais de direção segura e disponibilizando vídeos educativos.

Além disso, destaca que a plataforma conta com mais de 50 funcionalidades de segurança antes, durante e depois das corridas para mitigação dos riscos. E entre elas, destaque para o sistema de alerta de velo-

cidade, emitido quando o motoqueiro parceiro acelera além da velocidade limite da via.

“A 99 monitora rigorosamente o comportamento dos pilotos. A telemetria das corridas permite identificar, por exemplo, se um motociclista dirigiu na contramão. Além disso, a plataforma emite alertas de velocidade visuais e sonoros que se intensificam, e a tolerância a infrações é baixa, com punições que vão de alertas e suspensões temporárias de 30 dias até o banimento do aplicativo em caso de reincidência”, explica Bruno Rossini.

PLATAFORMA TEM AVANÇADO NAS EXIGÊNCIAS DE HABILIDADE E SEGURANÇA

O diretor de comunicação da 99 também desta-

ca que a plataforma vem aprimorando as exigências de habilidade dos condutores para o serviço de transporte com motos. Um exemplo é a exigência do EAR (Exerce Atividade Remunerada) na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que passou a ser feita recentemente. Começou com os novos parceiros e está sendo ampliada gradativamente para os já cadastrados.

“A experiência do piloto também é um fator crucial, sendo a idade média dos condutores na 99 de 34 anos. Para ingressar na plataforma, os motociclistas precisam ter CNH A e documentação da moto em dia, e a 99 passou a exigir a partir de agora que todos os motociclistas possuam EAR em sua CNH”, afirma.

Continua na próxima página

Mobilidade



ESPECIAL

Aplicativos não são os vilões dos sinistros com motos no trânsito. Ao contrário, garante 99

Continuação

O PAPEL FUNDAMENTAL DA GESTÃO PÚBLICA

Rossini aponta que as figuras do estado e das prefeituras deveriam ter um papel mais ativo na segurança do trânsito. Ele argumenta que a fiscalização e as políticas públicas existentes são insuficientes para mudar comportamentos de risco, como o uso de capacetes inadequados ou pilotar descalço. Para ele, uma maior fiscalização e mais multas levariam a comportamentos diferentes.

“A 99 defende que a responsabilidade não deve ser transferida, mas sim dividida. A empresa já colabora com o poder público, como em Fortaleza, onde compartilha dados que podem ajudar a alterar a geografia do trânsito da cidade, por exemplo, além dos projetos de educação e capacitação de nossos parceiros, que temos ampliado pelo País”, garante.

APLICATIVOS NÃO SÃO OS VILÕES DOS SINISTROS DE TRÂNSITO. AO CONTRÁRIO

O diretor de comunicação da 99 contesta o que define como “lenda urbana” de que a chegada dos aplicativos aumentou os sinistros de trânsito com motocicletas. Ele destaca que, em mais de 1 bilhão de viagens em dois anos de operação do serviço de motoapp, apenas 0,0003% registraram sinistros de trânsito, o que, comparativamente, torna as viagens por aplicativo 14 vezes mais seguras.

Também cita dados que indicam que a maio-



DIVULGAÇÃO

O JC está discutindo a necessidade de o País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos na série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar

ria dos sinistros não envolve motociclistas de aplicativos, e que em estudos específicos, como o do Instituto Cordial em Fortaleza, o número de ocorrências não aumentou e, em alguns casos, até melhorou após a chegada dos apps.

Rossini apresenta dados que reforçam essa perspectiva: a frota brasileira de motocicletas é de 34 milhões, mas apenas 800 mil motociclistas (equivalente a 2,3% da frota nacional) são parceiros dos três principais aplicativos do país (99, Uber e iFood).

Além disso, diz que, enquanto 50% da frota nacional atua sem CNH, todos os condutores de motoapps possuem CNH válida. O diretor afirma categoricamente que os 2,3% da frota nacional de motoapps “não podem ser responsabilizados pelo aumento das mortes no trânsito”.

REGULAMENTAÇÃO SIM, PROIBIÇÃO NÃO

A 99 reitera que nunca se opôs à regulamentação. No entanto, a plataforma defende que as regulamentações devem ser equilibradas e não inviabilizar a operação, evitando a imposição de custos excessivos, como exigências de EPIs (equipamentos de proteção individual), como coletes, protetores ou calças específicas, que poderiam tornar o serviço inacessível e prejudicar a saúde financeira dos parceiros e da própria plataforma.

Bruno Rossini lembra que diversas decisões judiciais, incluindo do Supremo Tribunal Federal (STF), reforçam que as prefeituras podem regulamentar, mas não proibir a atividade. “A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) seriam

os marcos que supervisionam as exigências para os aplicativos, e a interpretação legal majoritária é de que as motos estão incluídas neste escopo”, afirma.

Por isso, a empresa estaria confiante de que a liberação de suas operações em locais onde houve bloqueios, como na cidade de São Paulo, acontecerá em breve, apesar da disputa judicial travada desde janeiro deste ano.

MELHORIAS CONTÍNUAS E CONSCIENTIZAÇÃO

Apesar dos esforços, a 99 reconhece que ainda precisa melhorar muito sob o aspecto da segurança viária do serviço prestado com motos. Rossini diz que a empresa continua buscando soluções para desafios como perfis falsos e o uso de capacetes inadequados pelos passagei-

ros, inclusive implementando verificação facial. A plataforma também enfatiza a importância da conscientização dos próprios passageiros do serviço sobre as checas de segurança e a atualização de seus dados no aplicativo.

Rossini conclui que a 99 oferece um serviço extremamente condicional para o brasileiro hoje, buscando ser justo, seguro e acessível, e que o desafio é encontrar o equilíbrio entre funcionalidade e proteção, garantindo a democratização do acesso ao transporte. E garante que a empresa continua a discutir internamente os tipos de motos permitidas, considerando aspectos como cilindradas e idade, com a ajuda de especialistas. “Reforço que não estamos nos eximindo de nossa responsabilidade. Isso precisa ser destacado”.

Mobilidade



ESPECIAL

Transporte por moto: entidades médicas e de segurança viária são unânimes em defender a proibição do uso de motos para o transporte de passageiros

O entendimento é de que a popularização do serviço não pode ser razão para ignorar o aumento alarmante de mutilados, feridos e mortos no País

ROBERTA SOARES

Entidades ligadas à saúde, à segurança viária e ao transporte público são unânimes em defender a proibição dos serviços de transporte de passageiros por aplicativo com motos, como Uber e 99 Moto, alertando para as graves consequências à saúde pública e à Previdência Social.

O entendimento é de que a popularização desses serviços, impulsionada pela entrada das plataformas em quase quatro mil cidades brasileiras - e na grande maioria das capitais -, não pode ser razão para ignorar o aumento alarmante de mutilados, feridos e mortos no País.

Uma dessas entidades é a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), que vem alertando para a precariedade do serviço de aplicativos de transporte com motos, enquanto governos e plataformas se omitem em suas responsabilidades. “Nem tudo que o cidadão deseja é bom para a sociedade. A precariedade é tamanha. A quietude de governos é tamanha. O cinismo das plataformas é tamanho. E o custo social é tamanho”, alerta Luiz Carlos Nêspoli, superintendente da ANTP.

Na visão do especialista, dada a complexidade do problema, o enfrentamen-



A motocicleta, que já responde por 70% das mortes e mutilações no trânsito brasileiro, tem sua participação ampliada com a inclusão do passageiro, que geralmente não tem experiência como “co-piloto”

to só terá efeito se houver conjugação de esforços da União (Secretaria Nacional de Trânsito - Senatran), dos Estados (Detrans), dos municípios, fabricantes, e empresas que utilizam este modo de transporte como negócio (delivery e táxi).

“Há muito pouco o que se fazer no campo da engenharia de tráfego. No campo da fiscalização, estamos enxugando gelo. No campo da educação, o que se fazer em um sistema sem regras, sem obediência, sem valorização das normas? A solução passa por um envolvimento efetivo de todos os atores, talvez até com um processo subsidiado de regularização porque muitas dessas motos não fazem o licenciamento anual e muitos condutores estão com a CNH cassada ou suspensa. Por

isso é necessário envolver a Senatran e os Detrans”, orienta.

Esse é mais um recorte da série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar, que a Coluna Mobilidade do JC está apresentando para discutir a necessidade de o Brasil enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos.

O ALERTA DOS MÉDICOS PARA OS CUSTOS SOCIAIS DA LETALIDADE

Especialistas e associações médicas, como a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e a Associação Paulista de Medicina (APM), também se posicionaram veementemente contra a liberação e regulamentação

do mototáxi digital, temendo um efeito catastrófico no sistema público de saúde.

A motocicleta, que já responde por 70% das mortes e mutilações no trânsito brasileiro, tem sua participação ampliada com a inclusão do passageiro, que geralmente não tem experiência como “co-piloto”. A Abramet destaca que as motos, com 28% da frota nacional, estão relacionadas a aproximadamente 55% das internações nos hospitais do SUS, sendo o modal mais perigoso para deslocamentos, especialmente com passageiros.

Alerta que a presença do passageiro altera o centro de gravidade do veículo, dificultando manobras e impactando na frenagem, aumentando significativamente o risco de quedas e

colisões. O perigo para o passageiro é ainda maior por estar exposto sem o domínio da direção, frequentemente sendo pego de surpresa em sinistros de trânsito (não é mais acidente de trânsito que se define, segundo o CTB e a ABNT).

Como exemplo, cita a capital mineira Belo Horizonte, que registrou um aumento de 22% nas internações de leitos nos primeiros seis meses de operação do serviço. E lembra que o custo social é imenso: entre 2007 e 2018, mortos e feridos no trânsito custaram, em média, R\$ 136 bilhões por ano à sociedade brasileira, valor um pouco menor que o orçamento total do Ministério da Saúde em 2023.

Continua na próxima página

Mobilidade



ESPECIAL

O perigo inerente da motocicleta é o grande obstáculo do motoapp e o Brasil precisa acordar para o problema

BRUNO CAMPOS/JC IMAGEM

Continuação

O PERIGO INERENTE DA MOTOCICLETA

A Iniciativa Bloomberg para a Segurança Viária Global (BIGRS) já afirmou e reafirmou que a motocicleta não se encaixa no modelo de Sistema Seguro, que busca evitar mortes e lesões graves no trânsito. Pontua que o conceito, que tem a preservação da vida como prioridade e a responsabilidade compartilhada, é desafiado pela vulnerabilidade extrema das motocicletas.

“A moto não é segura, não existe uma forma segura de circular com ela porque as motocicletas expõem seus ocupantes completamente, diferentemente dos carros que os protegem, resultando em um número desproporcional de lesões graves e fatais”, afirma Diogo Lemos, coordenador executivo da Iniciativa Bloomberg em São Paulo, em entrevista ao JC.

Diogo Lemos lembra que, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), o corpo humano não suporta impactos acima de 30 km/h sem consequências graves, e colisões acima dessa velocidade são frequentemente fatais para motociclistas, cuja única proteção é o capacete. “Para que esses veículos se enquadrem, seriam necessárias políticas que promovam a readequação de velocidade, infraestrutura apropriada e fiscalização rigorosa”, destaca.



Como se não bastasse o delivery, o serviço de transporte de passageiros com motos e por aplicativo explodiu no Norte/Nordeste e a saúde pública e a Previdência Social é que estão pagando a conta

A URGÊNCIA DE FORTALECER O TRANSPORTE PÚBLICO E A RESPONSABILIZAÇÃO DAS PLATAFORMAS

O entendimento das entidades é de que a solução para a mobilidade urbana não passa pela aceitação do Uber e 99 Moto, mas sim pelo investimento massivo em um transporte público de qualidade e seguro. Especialistas defendem a melhoria do transpor-

te público, com ampliação de corredores e faixas exclusivas para ônibus, expansão da rede metroviária, e linhas capilares que atendam às periferias, resolvendo o problema da “primeira ou última milha” onde o transporte público não chega.

Diogo Lemos argumenta que a discussão sobre o Uber e 99 Moto precisa ser feita em nível nacional e que, se houver regulamentação,

ela deve ser “extremamente complexa para as plataformas, como forma de reduzir mortes e ferimentos”.

A Abramet defende que os aplicativos de transporte devem ser responsabilizados pelas vítimas de quedas e colisões, sejam condutores ou passageiros. Argumenta que, se os lucros do serviço são concentrados nas empresas, os prejuízos – que recaem sobre o Sistema Único de Saú-

de (SUS) e a Previdência Social – devem ser compartilhados.

A luta por iniciativas de capacitação profissional e políticas de emprego que ofereçam segurança e estabilidade, incentivando o emprego formal no setor de transporte público, é crucial para não lançar jovens em trabalhos que colocam suas vidas e as dos passageiros em risco.

Continua na próxima página

Mobilidade

TRANSPORTE POR MOTO:
O BRASIL PRECISA ENFRENTAR

ESPECIAL



MARIO ÂNGELO/AE

Dada a complexidade do problema, o enfrentamento só terá efeito se houver conjugação de esforços da União, dos Estados, dos municípios, fabricantes, e empresas que utilizam o modo de transporte como negócio

Motoapp é mais barato, mais rápido e muito mais letal, alertam especialistas

Continuação

DESCONSTRUINDO OS ARGUMENTOS DE QUE AS MOTOS SÃO SEGURAS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Jurandir Fernandes, vice-presidente honorário da UITP (Associação Internacional de Transportes Públicos), desconstruiu alguns dos argumentos favoráveis ao Uber e 99 Moto. “Embora pareça barato, os custos ocultos de segurança e saúde pública são imensuráveis. Sinistros com motos são mais frequentes e graves, gerando perdas familiares e altos custos ao SUS, além de impactos à economia nacional pela perda de jovens trabalhadores”, afirma. “O ganho de tempo tende a diminuir com investimentos urgentes

no transporte público, e o menor ganho de tempo não compensa o risco e o desconforto inerentes a andar na garupa de uma moto. Além disso, a natureza do transporte em motocicletas é, inerentemente, mais perigosa e desconfortável. A probabilidade de quedas e colisões é maior, e as consequências são mais graves, pois as plataformas não abordam os riscos e intempéries climáticas. O transporte coletivo é anos-luz mais seguro, diz.

Continua na próxima página



MISTER SHADOW/AE

O JC está discutindo a necessidade do País enfrentar a criação de regras para o transporte de passageiros com motos

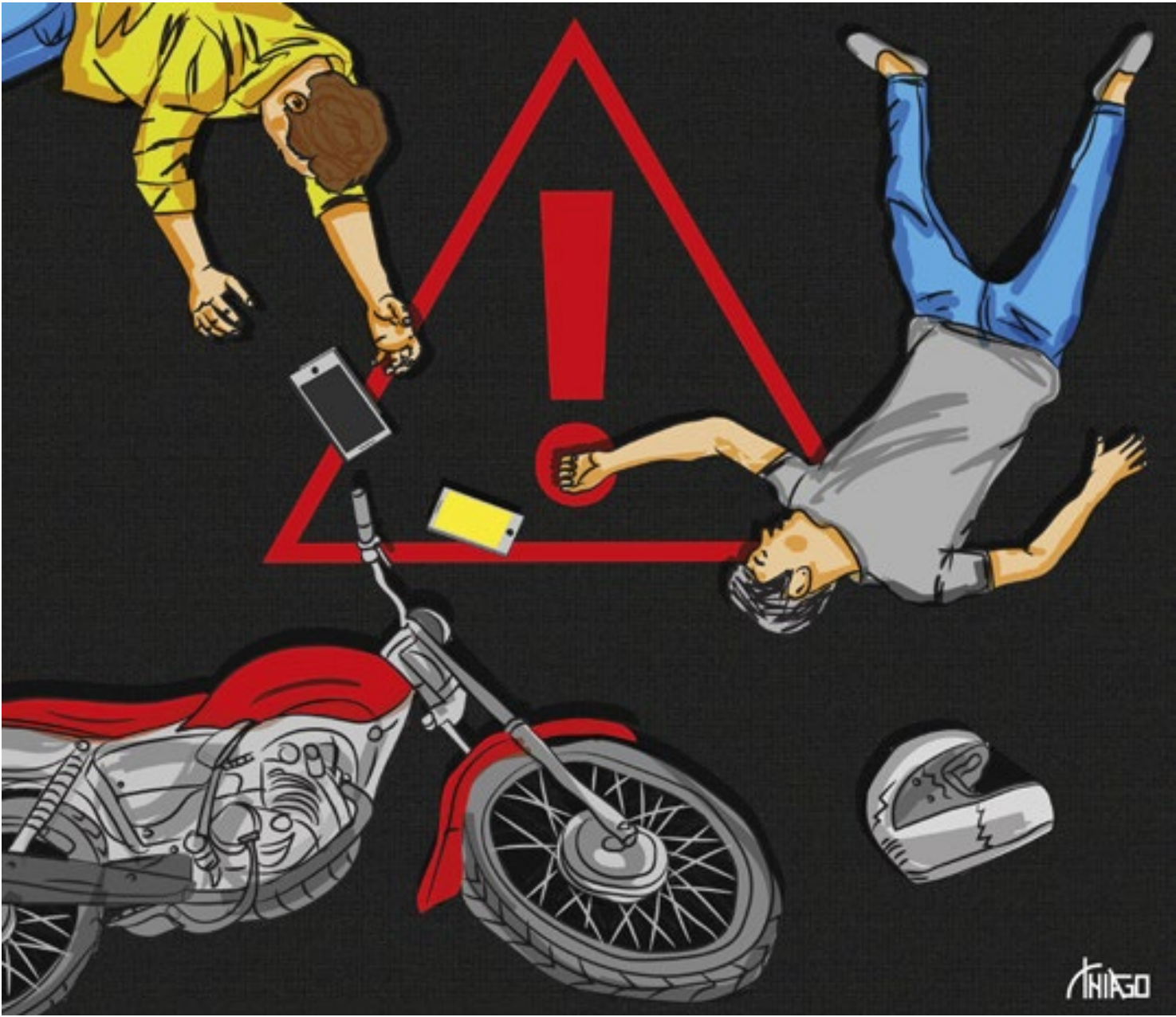
Mobilidade



ESPECIAL

Não dá mais para esperar ou se omitir diante dos danos do transporte de passageiros por moto. O Brasil precisa enfrentar

JC encerra a série Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar com o alerta de que o problema está posto em todo o País



Continuação

Algo precisa ser feito. Rápido. E logo. Não dá mais para esperar. Perdemos tempo demais. A série de reportagens Transporte por moto: O Brasil precisa enfrentar chega ao fim com o alerta de que o País precisa se apropriar do serviço de aplicativos de transporte com motos.

Se não vai proibi-lo, que enfrente a criação de regras básicas para salvar vidas e evitar o colapso da saúde pública. E, em breve, também da Previdência Social.

Que o País se una em suas mais diferentes esferas e nichos para agir na criação de limites, regras e responsabilidades sociais para todos que estão, de alguma forma, ligados ao serviço. É urgente. É para ontem.



THIAGO LUCAS/ DESIGN SJCC

THIAGO LUCAS/ DESIGN SJCC