

CA

Ⓐ



PA

Insegurança SOBRE DUAS RODAS

Junto à pressão de *Big Techs* pela regulamentação do serviço de mototáxi, o Brasil mantém altas taxas de mortalidade entre motociclistas e passageiros de garupa, o que deixa o país longe de metas internacionais de segurança viária



Antes restritos a pequenas cidades ou regiões urbanas específicas, os mototáxis estão cada dia mais presentes nos grandes centros urbanos. A popularização de novos serviços por meio de empresas de tecnologia, como Uber Moto e 99 Moto, aliada a questões socioeconômicas e estruturais das cidades, estão mudando — para pior — a dinâmica do transporte urbano. E os impactos para a saúde pública se multiplicam.

Na última década, o número de motocicletas nas vias brasileiras aumentou cerca de 78%, chegando a 32 milhões em 2023. Os dados são da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Paralelamente, o país registrou, no mesmo período, a maior taxa de internação de motociclistas acidentados na rede SUS e conveniada.

De acordo com o Ministério da Saúde, o volume de internações de motociclistas e passageiros da garupa cresceu 55% entre 2011 e 2021, quando o país fechou o ano com 115.709 registros de atendimento na rede. Na mesma década, a participação dos sinistros envolvendo motoristas e passageiros de moto subiu de 26,6% do total de acidentes fatais de trânsito para 35,3%. Já no ano passado, o Brasil viveu a triste marca de 1,2 milhão de internações por acidentes de moto. São Paulo foi o Estado com maior número de vítimas (259.552), seguido de Minas Gerais (127.099) e Bahia (78.679).

A edição de outubro de 2023 da Revista Fapesp também compilou a ascensão de sinistro de trânsito com motociclistas. De acordo com a publicação, acidentes com moto respondem, atualmente, por 44% das mortes de trânsito entre brasileiros de 15 a 29 anos.

Na contramão dos dados alarmantes, cresce o uso desse veículo para o transporte de passageiros. Em 2020, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), por meio da Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic), mostrou que 50,4% dos municípios tinham serviços de mototáxi — muitos sem regulação por parte do poder público municipal. No ano seguinte, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) indicou que o país havia alcançado a marca de 222 mil mototaxistas registrados.

“O mototáxi, do jeito como ele é pensado hoje, traz insegurança, tanto para quem dirige quanto para o passageiro. Muitas vezes o usuário vê essa insegurança e ignora porque não tem outra opção, seja por questões financeiras, seja porque o local onde mora não permite acesso a outro tipo de transporte. Só que às vezes também é algo que ele não percebe ou mesmo desconhece”, comentou o head de Mobilidade Segura do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), Pedro Borges.

Uma pesquisa sobre os riscos no trânsito conduzida pelo ONSV cruzou dados de óbitos com os de veículos utilizados. O documento ‘Cenário da Mortalidade de Motociclistas no Brasil’ concluiu que “a partir da comparação dos indicadores ao longo do tempo, percebe-se que enquanto os óbitos e casos de invalidez têm reduzido, a proporção dos óbitos com motociclistas tem aumentado — o que pode indicar uma negligência à segurança desse modo de transporte em relação aos outros — assim como a frota e o número de habilitados, o que indica o ganho de popularidade do modo (motocicleta)”.

Nesse sentido, Borges reforça a importância de campanhas socioeducativas, como o Maio Amarelo e o Laço Amarelo, que buscam promover a conscientização do trânsito seguro e responsável. Outra campanha é a “Sua segurança não pode ser passageira. Vá de ônibus”, em defesa do transporte público regular e seguro para os passageiros, lançada em 2022 pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp), em parceria com a NTU.

“Se a gente pensar em aspectos econômicos, principalmente considerando a questão do custo que os sinistros envolvendo motocicletas trazem para a sociedade e para a saúde pública, o mototáxi deixa de ser uma opção de solução em mobilidade urbana. Essa é uma discussão pertinente e que o poder público precisa enfrentar”, completou Borges.

Em 2010 o Brasil se tornou signatário de uma resolução da Organização das Nações Unidas (ONU) para mitigação de mortes no trânsito. A meta estabelecida no documento era reduzir em 50% os óbitos em uma década. Mas o que se verificou, na prática, foi o aumento nos acidentes envolvendo motocicletas.

O Balanço da 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito, elaborado pelo Ipea em resposta ao compromisso firmado na ONU, mostrou que mortes em sinistros envolvendo motos quase dobraram, aumentando de 16% do total (entre 2000 e 2009) para 30,2% (de 2010 a 2019).

Também é assombroso o gasto com internações. No período analisado, o SUS — rede pública e conveniada — registrou 1,7 milhão de ingressos acidentados em transporte terrestre. Destes, 941.610 (55,2%) foram sinistros envolvendo motociclistas. Isso gerou um gasto para o SUS de R\$ 1,9 bilhão, ou 52,3% do total gasto com todos os acidentados no trânsito.

“Isso evidencia a necessidade de políticas públicas focadas nessa modalidade e também políticas de precificação e compensação dessas externalidades impostas ao sistema de saúde pública”, diz o documento do Ipea. O novo prazo dado ao Brasil para atingir a meta do programa segurança viária da ONU é 2030.

Um drible na economia

Ao se equilibrarem sobre duas rodas, muitas pessoas tentam ganhar a vida. De acordo com o IBGE, a moto é o veículo mais comum em residências de baixa renda, o que, ainda conforme o instituto, tem relação com o seu uso para atividades como as de entregador e mototaxista.

Em 2020 a moto estava presente em 27,9% das casas com renda domiciliar per capita inferior a US\$ 5,50 por dia, pelo critério de paridade de poder de compra (PPC). No conjunto total da população brasileira, esse percentual chegava a 25,9%, indicou a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua).

Já um recorte do Detran de São Paulo mostra que, em 2021, cerca de 58% dos 2.680 profissionais cadastrados no Programa Motofretista Seguro do órgão estavam desempregados. O perfil predominante é homem, com renda familiar de até R\$ 2,3 mil por mês, e quatro dependentes.



"A existência do mototáxi é um fato. Ele é uma solução utilizada por uma população geralmente de menos recursos ou que mora em regiões desestruturadas da cidade. Para ele deixar de existir, ou diminuir, é preciso mudar as cidades, a situação financeira das pessoas, a estrutura de transporte, mudar uma série de coisas. Enquanto isso não acontecer, esse tipo de transporte precisa ser olhado com responsabilidade pelo poder público, e pensado em formas de regulamentação, de conhecer os que estão promovendo esse transporte e também quem está oferecendo e consumindo", observou o vice-presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Cláudio de Senna Frederico.

Nesse contexto, as chamadas *Big Techs* ganham força. Um estudo conduzido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) indicou que o transporte de passageiros por moto através de aplicativos como o Uber Moto e o 99 Moto gerou R\$ 5 bilhões (0,05%) para o PIB brasileiro nos dois últimos anos. Em estados mais pobres como Amapá e Amazonas o impacto é maior, chegando a 0,16% do PIB estadual, e a 0,15% no Ceará.

Só que ao contrário de operadoras de ônibus e metrô, que respondem à legislação trabalhista, as plataformas de tecnologia alegam atuar como intermediadoras entre um prestador e um cliente, eximindo-se de uma série de encargos e tributos. Com isso, diminuem os custos de operação, sem contar as consequências que trazem para a precarização da mão de obra.

“AO CONTRÁRIO DE OPERADORAS DE ÔNIBUS E METRÔS, QUE RESPONDEM À LEGISLAÇÃO TRABALHISTA, AS PLATAFORMAS DE TECNOLOGIA ALEGAM ATUAR COMO INTERMEDIADORAS ENTRE UM PRESTADOR E UM CLIENTE, EXIMINDO-SE DE UMA SÉRIE DE ENCARGOS E TRIBUTOS. ”

Pressão pela regulamentação

Nos dois últimos anos, cresceu a presença de aplicativos para serviço de mototáxi nas cidades brasileiras; junto com isso, a pressão sobre o poder público para a regulamentação do serviço.

No Brasil, a profissão de mototaxista é autorizada por lei federal (nº 12.009/09), a mesma que estabeleceu regras para o serviço dos motoboys. Em 2022, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou uma resolução (nº 943) com requisitos de segurança para mitigar riscos. Entre eles, idade mínima de 21 anos para o condutor, curso especializado autorizado pelo Contran com validade nacional e uso de vestimentas-padrão, que inclui colete com elementos retrorrefletores, capacete com viseira ou óculos de proteção para o motorista e o passageiro.

Acontece que cabe ao poder público municipal a regulamentação do transporte de passageiros. Sem que isso ocorra, a atividade é considerada irregular. Atualmente, 11 das 26 capitais não têm o serviço de mototáxi por aplicativo regulamentado. Muitas estão com análise de impactos em curso, mas as plataformas de transporte por aplicativo e representantes de operadores desse serviço têm cobrado pressa. É o caso de cidades como Recife, São Paulo e Belo Horizonte.

Recife

Na capital pernambucana, a atividade de mototáxi é irregular. Ainda assim, é fácil encontrar motoristas oferecendo viagens pelas ruas da cidade, principalmente do centro e de bairros do subúrbio.

Enquanto isso, nos corredores do Hospital Dom Helder Câmara, unidade pública de referência em traumatologia da Região Metropolitana, salta o número de atendimentos por acidentes de moto. Um levantamento apresentado pelo hospital em maio deste ano indicou que essas vítimas respondem por 80% das internações. Os condutores são em maioria jovens entre 20 e 39 anos e do sexo masculino.

Situação semelhante está nos chamados do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) e do Corpo de Bombeiros do Estado. Em 2023, o Samu atendeu 2.464 mais casos envolvendo condutores e passageiros de moto no Recife e Região Metropolitana do que no ano anterior. No mesmo período, o Corpo de Bombeiros observou um aumento de 77% no volume de colisões envolvendo moto no Estado.

Pernambuco possui uma das maiores frotas de moto em relação à população local do Brasil. Em março deste ano, eram 1,432 milhão de motos em circulação conforme o Detran, número 43 vezes maior do que o registrado em 1990.

São Paulo

No ano passado, a Uber e a 99 anunciaram o início das operações para transporte de passageiro com moto na cidade de São Paulo. Dias depois, precisaram suspender oficialmente os planos. A prefeitura se posicionou contra e editou um decreto proibindo o serviço por tempo indeterminado. Alegou preocupação com o aumento no número de sinistros e um consequente estrangulamento do sistema de saúde pública.

Não sem razão. Em 2023, a capital paulista teve o maior índice de mortos por acidentes de trânsito dos últimos oito anos. Foram 987 vítimas fatais, conforme dados do Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito (Infosiga), das quais 43% eram motoqueiros ou passageiros da garupa.

Belo Horizonte

A capital mineira registra um crescimento na procura por serviços de moto para transporte de passageiros, e a oferta é feita à luz do dia, apesar de a atividade não ser regulamentada na cidade. Desde o ano passado, a Superintendência de Mobilidade de Belo Horizonte desenvolve estudos sobre o impacto do mototáxi para a segurança no trânsito.

“Devido à falta de regulamentação e fiscalização precária é difícil punir mototaxistas que cometem infrações, tornando o serviço ainda mais inseguro. Muitos mototaxistas são pilotos despreparados, sem treinamento profissional, o que resulta em acidentes graves”, comentou Anna Carolina Maseo, presidente executiva do SetraBH.

Um levantamento realizado no ano passado, pelo Hospital de Pronto Socorro João XXIII, de Belo Horizonte, revelou que o número de atendimentos a motociclistas foi o dobro em relação às demais vítimas de acidentes de trânsito na cidade.

Mesmo com regulamentação, desafios persistem

O serviço de mototáxi está regulamentado na capital fluminense. Ainda assim, entre 2022 e 2023, o Rio de Janeiro viu aumentar em 19,68% as ocorrências com moto na rede de saúde. Isso se repete em cidades do entorno, onde a atividade também tem autorização pública. No maior centro de trauma do Estado, o Hospital Alberto Torres, em São Gonçalo, o total de pessoas atendidas por acidentes com moto é cinco vezes maior que o número de atendidos por acidentes com carro. A unidade recebe pessoas do Rio e Região Metropolitana.

Especialista em transporte público e diretor técnico e operacional da Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Estado do Rio de Janeiro (Coderte), Antônio Carlos Sá destacou a presença do serviço de mototáxi como um fato a ser enfrentado. Destacou sobretudo o uso desse modal nas periferias, apontando questões relacionadas à segurança pública e gargalos da arquitetura urbana.

“Enquanto especialista de transporte, eu não acho recomendável ter mototáxi. Só que, em circunstâncias especiais, existe uma demanda, e para pequenos deslocamentos, principalmente dentro de bairros, acaba sendo mais conveniente. Então, acredito que tenha que ser regulamentado, mas em regiões delimitadas da cidade. Até porque, quanto maior a distância, maiores as velocidades e maior o perigo”.

Ele citou, como exemplo, o uso de mototáxi em favelas como a da Rocinha, no Rio de Janeiro. “Para quem mora em ruas onde o ônibus não passa, é muito mais perigoso ter que caminhar em ruas transversais mal iluminadas à noite. Outro ponto: eu já trabalhei em linhas de ônibus na Rocinha, o trânsito é horrível. Ruas estreitas, carros mal estacionados, os ônibus são grandes e competem com caminhões de entrega. O mototáxi dribla isso.”

Antônio Carlos, no entanto, posicionou-se contra as grandes plataformas. “Eu não sou favorável ao Uber Moto, ou ao 99 Moto, porque ninguém fiscaliza, e o Uber é muito poderoso. Mas sou favorável a que as prefeituras avaliem o acesso às comunidades e às periferias”.



Estímulo ao transporte coletivo

O presidente do Conselho de Administração da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp), Mauro Artur Herszkowicz, reconhece a necessidade de uma discussão aprofundada sobre a regulamentação do mototáxi nas cidades brasileiras. “Atribuimos o crescimento desse serviço a diversos fatores sociais e regulatórios, como a falta de fiscalização e de punição para as empresas que oferecem o transporte sem a devida regulamentação. Então debater a regulamentação é o primeiro passo. Não podemos ter serviços oferecidos à população que concorrem com os serviços públicos sem ao menos estarem regulamentados e fiscalizados.”

Mas ressalta uma concorrência “desleal”. “Além do risco de acidentes graves e fatais inerente ao tipo de veículo, a utilização desse serviço, muitas vezes clandestino, retira o passageiro do transporte público regular, gerando a deterioração e a precarização da qualidade do transporte e da mobilidade como um todo.”

Em todo o país, o transporte coletivo por ônibus enfrenta um cenário desafiador, com queda na demanda de passageiros e receita. Um fenômeno agravado, na última década, pela competição com os aplicativos de transporte. Diante dessa realidade, observa Anna Carolina Maseo, é crucial que o poder público invista em soluções para fortalecer o transporte coletivo, buscando sua modernização e eficiência. “É fundamental para garantir a mobilidade urbana sustentável e acessível à população”, argumentou.

No caso do Recife e Região Metropolitana, um estudo conduzido pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco (Urbana-PE) mostrou que entre 2013 e 2023 a demanda por ônibus caiu 47%, sendo o tempo da viagem o principal fator para a queda. A cada 1% de aumento no tempo médio de viagem, a demanda por ônibus cai 0,43%.

“Obviamente nem todos passaram a usar mototáxi. Agora, o nosso desafio é diminuir o tempo de viagem e trazer mais regularidade. Só que, para isso, é preciso ter investimento no transporte público, o que inclui a aposta em corredores exclusivos de ônibus, inverter a pirâmide que prioriza o transporte individual e, principalmente, apostar no planejamento urbano, pois na maioria das vezes os ônibus estão presos nos engarrafamentos”, comentou Bernardo Braga, da Urbana-PE.



Mesmo onde há regulamentação do mototáxi, falta clareza ao poder público sobre como esse transporte impacta a cidade, pois não há dados sobre número de pessoas transportadas, percursos, horários de demandas e outros aspectos fundamentais para um planejamento de mobilidade. “Do ponto de vista do passageiro, o transporte público coletivo é mais seguro. Do ponto de vista das cidades, ele integra o planejamento urbano”, acrescentou o representante da Urbana-PE.

Países mais vulneráveis, do ponto de vista social, são os que apresentam maior número de vítimas de trânsito. Isso faz com que a discussão sobre um transporte seguro seja acompanhada de políticas públicas de incentivo a um transporte coletivo acessível e com maior capilaridade. Tal aspecto foi reforçado no Balanço do Ipea, que colocou o estímulo adequado ao transporte público como parte importante do trânsito seguro.

“O planejamento urbano integrado é uma ferramenta importante para definir as políticas e prioridades de investimento público. Dentro desse planejamento, o estímulo adequado ao transporte público é parte importante do processo, dado que os índices de segurança desse setor são superiores aos demais índices”, registrou o documento, ao renovar o compromisso do Brasil com as metas de redução de acidentes de trânsito — o que passa pela regulamentação e controle dos serviços de mototáxi.





Mobilidade **limpa**
transportando o futuro.

A mais completa linha de ônibus elétricos da América Latina



9,6m
Escolar



11,3m
Escolar



12,1m



10m
midi



21,5m
articulado



15m



21,5m
e-trol

Eletra
Tecnologia De Tração Elétrica

Rua García Lorca, 176, Paulicéia
São Bernardo do Campo/SP – 09695-900
(11) 4177-6400



✉ eletra@eletrabus.com
🌐 www.eletrabus.com
📱 @Eletrabus



Ônibus **Elétrico**
100% Brasileiro