autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

PRESIDENTE: SANDRA SANTANA

TIPO DA REUNIÃO: Audiência Pública
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 12 de Junho de 2025

OBSERVAÇÕES:
- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Suspensão
- Exposição em língua estrangeira

21204

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Declaro abertos os trabalhos da 2ª Audiência Pública de 2025, que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, realiza hoje, 12 de junho.

Suspendo a sessão por dois minutos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a Presidência da Sra. Vereadora Sandra Santana.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Reaberta a sessão. Pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, estão presentes a Vereadora Silvia da Bancada Feminista, Silvão Leite, Sansão Pereira, Janaina Paschoal, desculpa, eu não tinha visto a senhora. Temos também a presença de alguns outros colegas Vereadores no plenário, Vereadora Sandra Tadeu, Vereador Major Palumbo, Isac Félix, João Jorge, João Jorge, Gilberto Nascimento. Alguém mais? Fabio Riva está aqui atrás de mim, Vereador Celso Giannazi, Vereador Senival Moura, presente também, Vereador João Ananias, Vereadora Renata Falzoni. Se eu deixei de falar o nome de alguns Srs. Vereadores, peço que a Mesa nos auxilie.

Esta audiência pública foi convocada para discutir a seguinte matéria relacionada ao transporte de passageiros por motocicletas, PL 17/2025, de autoria do Vereador Lucas Pavanato, que dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em motocicletas, intermediado por empresas operadoras de aplicativos, e dá outras providências; e PL 31/2025 - Autor: Vereador Marcelo Messias - Disciplina o transporte remunerado de passageiros em âmbito local, para proibir a operação na modalidade “mototáxi” até que os índices de mortalidade no trânsito atinjam, no máximo, 4,5 por cem (100) mil habitantes.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida ao vivo pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br, e pelo canal da Câmara Municipal de São Paulo no YouTube.

A realização desta audiência pública vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo,* desde 10 de junho, e foi publicada nos jornais *O Estado de S.Paulo*, *Folha de*

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

S.Paulo em 07 de junho.

As inscrições para a participação do público foram abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo em 09 de junho, devendo os inscritos pelo *site* participarem pela plataforma *on-line*, conforme *link* enviado por *e-mail*.

O público presente que desejar se manifestar, deve se inscrever com a Secretaria desta Comissão. Cada inscrito terá até três minutos para a sua manifestação.

Antes de darmos seguimento, quero registrar a presença do Vereador Dr. Milton Ferreira, e deixar uma mensagem do Presidente Ricardo Teixeira aos Srs. Vereadores: "por gentileza, na próxima segunda-feira, há um convite por parte do Presidente que foi enviado, há alguns dias, para um encontro por volta de 12h30 na Sede da Enel. Quem não confirmou presença e tem interesse em ir, por gentileza, observe o *e-mail* e o grupo dos Vereadores, porque se trata de uma pauta importante para a cidade de São Paulo essa discussão com a Presidência da Enel".

Mais uma vez, sejam todos muito bem-vindos e bem-vindas a esta audiência pública. O nosso papel, hoje, é promover o diálogo democrático sobre dois Projetos de Lei que tratam do serviço de transporte de passageiros por motocicleta, conhecidos como mototáxi. O que está em discussão não é apenas uma inovação tecnológica, ou uma demanda de mercado, mas sim, o modelo de cidade que estamos construindo. Uma cidade que deve priorizar a segurança da população, a dignidade no trabalho, o fortalecimento das políticas públicas.

Esta audiência não busca antecipar decisões, mas garantir que todas as vozes do Poder Público, das plataformas, dos trabalhadores, da sociedade civil e das instituições técnicas sejam ouvidas com respeito e responsabilidade.

Nosso compromisso como Câmara Municipal, é assegurar que qualquer avanço regulatório esteja respaldado em evidências, diálogo, legislação e, sobretudo, no interesse público.

Nós vamos iniciar, então, as falas. Como já mencionamos aos inscritos, nós teremos três minutos para cada um.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Eu gostaria de ressaltar que acho importante, para garantir e assegurar que todos aqueles que têm o desejo de se manifestar possam falar, que se consiga respeitar o tempo dos três minutos, lembrando que, se um colega ou uma pessoa que esteja ao microfone extrapolar esse tempo, automaticamente, ela estará tirando o direito do próximo de se manifestar por três minutos, porque, se chegar ao final da audiência pública e tiver pessoas para se manifestar, por conta de tempos que foram ultrapassados, não é por culpa desta Mesa.

Então, vamos nos ater ao tempo. Lembrando que os nossos convidados não respeitam essa regra. A regra dos convidados é de dez minutos para cada um. Acredito que todos já tenham sido informados no decorrer do convite. Isso vale para apresentação de mídias e falas, com tempo total de dez minutos. Também aos Vereadores será assegurado o tempo de fala.

Eu gostaria de iniciar convidando os representantes da CET para as suas considerações. Estão presentes o Sr. Luis Cláudio Marchesi, e o Sr. José Julio Rebelo, que falará em nome da CET.

Boa tarde, Sr. José Julio. Obrigada por estar aqui representando a Companhia de Engenharia de Tráfego. O senhor tem até 10min para a fala.

O SR. JOSÉ JULIO REBELO – Obrigado. Boa tarde a todos. Obrigado pelo convite.

Como já foi dito, essa discussão realmente é extremamente importante para a cidade, é importante de todas as formas, mas que ela seja pensada sempre com relação ao usuário, com relação à segurança de todos, tanto do usuário quanto do motociclista. Porque hoje, nós temos, dentro dos mais vulneráveis, os pedestres, os motociclistas, os ciclistas, e os motociclistas são os que estão mais sofrendo os problemas de segurança. Então nós temos que pensar sempre na segurança desses que são os mais vulneráveis dentro do trânsito.

Vamos ouvir todos os projetos de lei e depois ver o que a gente consegue fazer de uma forma mais segura e que permita uma relação civilizada, digamos assim, dentro da cidade.

Basicamente, é isso. Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Sr. José Julio. Tivemos a fala

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

do representante da CET.

Eu acho que seria importante darmos oportunidade também, na abertura, às pessoas que se inscreveram de forma virtual. Pergunto se está de forma virtual o Tiago Roberto Soares. (Pausa) Não está. Josenildo Amorim dos Santos, está de forma virtual?

O SR. JOSENILDO AMORIM DOS SANTOS – Sim.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Josenildo, você tem até três minutos para as suas manifestações. Obrigada por estar conosco.

O SR. JOSENILDO AMORIM DOS SANTOS – De nada. Todo mundo está ouvindo legal, está bom?

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Tudo certo, pode seguir.

O SR. JOSENILDO AMORIM DOS SANTOS – Está certo. O meu nome é Josenildo Amorim. Eu sou motoboy na cidade de São Paulo. Eu não consegui ir às outras audiências, fui em uma, somente na primeira, mas não consegui vir na última, agora, e estou aqui no modo virtual.

O que eu queria falar para vocês é o seguinte: o serviço aqui na cidade de São Paulo está sendo extremamente importante e necessário, por alguns motivos. Eu mesmo comecei a fazer o transporte, a trabalhar na Uber Moto e eu vou falar de novo aqui, porque na última vez eu tive um momento de fala, e eu vou falar de novo. As pessoas estão pedindo o transporte na cidade de São Paulo, principalmente as mulheres, principalmente os pais das meninas que fazem faculdade, das meninas que voltam tarde do trabalho por um motivo simples, porque o transporte público não chega até a porta de casa.

O transporte público está precisando ser melhorado. E a questão que eu escuto na rua, porque eu estou todo dia na rua, é que o pessoal quer o transporte pelo aplicativo. Não tem mais jeito de evitar isso. Proibindo esse transporte pelo aplicativo, vocês estão tirando o direito de as pessoas chegarem mais cedo em casa, dos pais... Igual eu já repeti aqui, os pais das mulheres que chegam tarde em casa têm o direito de descansar, porque muito pai tem que ficar buscando as filhas no ponto de ônibus.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Onde eu moro mesmo, lá no Grajaú, tem muitos lugares onde o ônibus não chega. Tem muitos lugares em que a rua está escura, e esse serviço de mototáxi foi o que está tampando esse buraco que está faltando.

Eu fiquei até feliz, na última sessão que teve, com a fala dos Vereadores, porque achei que iam proibir, tudo bem, isso é um direito de cada um, mas do jeito que eles falaram, acho que agora foi o jeito correto, mostrando para nós que tem vagas de emprego, pedindo para os usuários não usar, pedindo para o Prefeito proibir mesmo, mas, infelizmente, a gente não tem mais essa opção na cidade de São Paulo. Se vocês pararem um pouco para pensar, analisar mesmo, de fato, e irem para a rua, as pessoas querem, e as pessoas estão perguntando, estão questionando que vocês não têm esse direito.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Finalizando, Josenildo, por favor.

O SR. JOSENILDO AMORIM DOS SANTOS – Está bom, já vou finalizar. Então eu gostaria que as pessoas fossem mais para a rua, que escutassem realmente o pessoal, porque o pessoal está perguntando e questionando, qual o direito que vocês têm de tirar esse transporte delas, e como podem escolher o que elas vão usar, e como elas vão gastar o dinheiro.

Então, assim, eu encerro.

Muito obrigado a todos, um abraço.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Muito obrigada, Josenildo. Um abraço também para você, obrigada pela sua participação. Próxima pessoa inscrita é a Vereadora Renata Falzoni. Está por aqui? (Pausa). Foram chamar. Pessoal, lembrando que quem quiser fazer a inscrição para fala, as inscrições estão abertas na nossa secretaria.

Vereadora Renata, a senhora acha que um tempo de 5 minutos é razoável para que todos os colegas possam se manifestar? (Pausa)

A SRA. RENATA FALZONI – Se eu estourar, vou ficar em 5 minutos.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vereadora.

A SRA. RENATA FALZONI – Deixe-me recuperar o fôlego, eu estou saindo dessa *influenza.*

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Prezados, todos quem nos acompanham, colegas motociclistas, trabalhadores, colegas Vereadores, quem está sintonizado no Youtube da Câmara. É fundamental reafirmar que a Câmara Municipal tem papel central na formulação de políticas públicas, em especial com temas que impactam diretamente a vida das pessoas, como: mobilidade urbana, segurança viária, saúde pública e direitos trabalhistas. E esse é justamente o caso: regulamentação do serviço remunerado de transporte de pessoas por motocicleta. A própria Prefeitura de São Paulo, através da Secom, reconheceu em nota que o debate sobre a regulamentação deve ser conduzido por esta Casa, pela Câmara Municipal de São Paulo e seus Vereadores. Isso é respeito ao parlamento, mas também respeito aos trabalhos que estão sendo desenvolvidos pelas comissões, em especial pela subcomissão de estudo, que criamos no comecinho de abril. Trata-se de um tema complexo, que demanda uma análise multidisciplinar, e é isso que temos feito. Pela subcomissão, já realizamos 5 reuniões técnicas e uma audiência pública. Neste mês de junho, ainda temos programado mais uma reunião. Diante da importância e complexidade do tema, decidimos que as reuniões passarão a ser semanais, e não mais quinzenais, e que os trabalhos devem se estender, ao menos, até o final de agosto.

Neste momento, não quero defender esse ou aquele projeto, mas um tema tão relevante para a cidade e com impactos em várias áreas, deve ser debatido com seriedade, dados e muita ciência, e não a toque de caixa, muito menos na base do: “eu acho isso ou eu acho aquilo”, mas com base de dados.

A realidade é que a motocicleta é emprego e renda de milhares de trabalhadores em todo o país, serve para o deslocamento de milhares de pessoas todos os dias. A expansão de sua utilização é resultado, também, de um transporte público ruim e precarizado, e também da falta de segurança pública nas ruas, especialmente da periferia. Dito isto, trago um brevíssimo apontamento do que já fizemos na Subcomissão e do que está por vir.

Nas nossas reuniões escutamos diversos especialistas, desde a experiência de Fortaleza, que reduziu o número de mortes no trânsito por nove anos consecutivos, mostrando que é possível fazer isso mesmo com o aumento não só da frota, como das viagens em

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

motocicletas. Ouvimos sobre as dificuldades de Salvador com mototáxi regulado pela própria Prefeitura, e que se tornou pouco atrativo para os próprios trabalhadores.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA nos afirmou que o custo de sinistros com motocicletas no Brasil soma 80 bilhões de reais ao ano. Olhem só a dificuldade do Brasil, que está em contenção de verbas, e estamos falando que jogamos fora 80 bilhões de reais em mortandades, sinistros e lesões no trânsito. A Secretaria Municipal de Saúde nos trouxe números crescentes de internações e atendimentos a motociclistas em São Paulo. Ouvimos também a Rede de Reabilitação Lucy Montoro, que cuida dos sobreviventes de casos gravíssimos; também a Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia.

Ainda, especialistas internacionais trouxeram novos estudos indicando o caminho para políticas públicas. WRI, Instituto Cordial e Vital Strategies nos deram uma aula sobre gestão sistêmica de trânsito. Gestão sistêmica de trânsito significa trabalhar com todos os atores de trânsito, puxando responsabilidade de todo mundo, desde os usuários até quem faz a gestão do trânsito; todos os atores, arquitetos, desenho de vias, e por aí vai. Então, de novo, nos deram aula sobre gestão sistêmica de trânsito, com medidas efetivas que salvam vidas e os caminhos necessários para a futura regulamentação.

Neste mês teremos reuniões com CET, Senatran e ABTrans para entendermos os desafios e saídas para a fiscalização que, neste momento, está fazendo muita falta no ambiente todo da cidade de São Paulo. Não há como pensar em regulamentação sem pensar em intensa fiscalização. E ainda vamos ouvir outros atores essenciais, inclusive os próprios motociclistas, que precisam ser ouvidos como parte central deste debate.

Ouviremos a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte e SPTrans, para entendermos os impactos no transporte coletivo; a Polícia Militar, o Detran e o Infosiga, com enfoque em fiscalização e dados; o Ministério Público do Trabalho e o Cebrap, a fim de compreendermos os impactos nas relações de trabalho. Por fim, ainda ouviremos as próprias operadoras de aplicativos.

Isso tudo para dizer que não existe solução simples e rápida, caso a cidade queira

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

entregar algo digno do que nossa população merece. Para isso, não tem outro caminho a não ser o de escutar, dialogar, aprender, prestar muita atenção no que a ciência diz. Daqui não pode sair resolução na base o achismo.

Muitíssimo obrigada e vamos trabalhar.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vereadora Renata Falzoni.

Pergunto se, neste momento, algum dos nossos convidados gostaria de já fazer a apresentação, 99, Uber ou o procurador do Ministério Público do Trabalho? (Pausa) Ministério Público? O senhor gostaria de fazer uso da fala neste momento?

Por favor, Dr. Rodrigo Barbosa de Castilho.

O SR. RODRIGO BARBOSA DE CASTILHO – Boa tarde a todas e a todos. Inicialmente, gostaria de agradecer o honroso convite da Vereadora Sandra Santana, Presidente desta Comissão de Constituição Justiça, ao Ministério Público do Trabalho. Parabenizo todos pelo trabalho. Realmente, é um tema muito importante.

Vou iniciar minha fala já deixando consignado que: o Ministério Público do Trabalho nunca foi e não é contra o exercício de uma atividade econômica. Ocorre que o transporte de pessoas, quer esse transporte seja exercido de forma pública ou individual, é um serviço público essencial. É um serviço numa atividade que afeta toda a coletividade. Daí, há a importância de se debater esse tema.

Eu não sei se todos os Vereadores e as Vereadoras sabem, mas há uma reserva de mercado, um monopólio, que foi garantido através de uma lei federal às empresas de aplicativo: que a atividade de transporte individual de pessoas por carro ou por motociclista só pode ser exercida por empresas de aplicativo. Eu não posso exercer essa atividade. Qualquer outra empresa não pode exercer essa atividade. Os próprios trabalhadores reunidos em sindicatos não podem exercer essa atividade, se não for através de um aplicativo.

É evidente que uma reserva de mercado garantida às empresas de aplicativo tem que sofrer uma regulação de entrada, principalmente. O que não pode acontecer é empresas terem um monopólio no exercício de uma atividade econômica, e exercerem essa atividade sem

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

nenhuma regulamentação de entrada, sem nenhuma regulamentação da atividade.

Quando nós tratamos de transporte individual de pessoas por motociclistas, tem um agravante nessa discussão, porque é uma atividade que tem um risco intrínseco. É uma atividade perigosa. É uma atividade que envolve não apenas os trabalhadores. Eu estou representando o Ministério Público do Trabalho, na defesa dos direitos sociais dos trabalhadores. Porém, o transporte individual de pessoas por motociclista afeta e tem um risco enorme para o próprio usuário do serviço. Tem um risco, também, para a população, para as pessoas que transitam na cidade.

Então, o que nós sustentamos no Ministério Público é que essa atividade tem que ser regulada, e não apenas apresentando medidas de saúde e segurança aos trabalhadores e aos usuários. Isso é uma coisa óbvia. Isso tem que ter uma regulamentação, mas também uma regulamentação de entrada, que crie responsabilidade para as empresas de aplicativo que exploram essa atividade econômica em monopólio. É importante que as Vereadoras e os Vereadores tenham isso imbuído no seu espírito: que há de se estabelecer responsabilidade à empresa que explora a atividade econômica. O argumento de que as empresas de aplicativos são apenas um intermediário entre duas pontas, o consumidor, usuário do serviço, e o trabalhador – e, portanto, elas não têm nenhuma responsabilidade sobre essa atividade –, não pode prosperar.

O Parlamento Municipal, a Câmara Municipal, tem competência para legislar sobre transporte. De forma complementar ou suplementar, tem competência para regulamentar e disciplinar normas de saúde e segurança aos trabalhadores, tendo em vista que isso se refere ao meio ambiente do trabalho. Então, é muito importante o projeto de lei. Eu li um projeto de lei que impede a atividade até se atingir certos índices de mortalidade – eu vou colocar aqui como aceitáveis, embora nenhuma morte seja aceitável, mas são índices que não estejam tão elevados, proibindo-se a atividade até que isso seja atingido.

Contudo, não é só isso. O que tem que ser regulamentado são a responsabilidade das empresas e as normas de segurança dos trabalhadores. Por exemplo, quem vai ser

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

responsável pela aquisição dos capacetes, dos equipamentos de proteção de segurança? Como isso vai ser fornecido para os usuários? Quem vai fiscalizar esse fornecimento? Controle de velocidade, controle de jornada, trabalho? Obviamente, que direito ao trabalho é uma competência federal, mas como as empresas vão controlar os trabalhadores e o tempo que esse trabalhador está exercendo a atividade na moto? Evidentemente, que isso afeta toda sociedade, como disse ao Vereador que me antecedeu, 60 bilhões de reais, isso é uma quantia absurda, e tende a aumentar se nós não tivermos uma regulamentação de entrada para as empresas explorarem essa atividade econômica.

O Ministério Público está muito confortável. Nós estamos, Vereadora Sandra, desde quando começou a implementação das empresas de aplicativo, tanto nos serviços de transporte de pessoa por carro, depois que no transporte de motofrete, as entregas por aplicativo e nossa preocupação foi toda essa. Nós não podemos admitir que essa atividade seja exercida sem que esses trabalhadores tenham algum direito. Porque hoje eles são considerados, pelas empresas de aplicativo, como autônomas, donos dos do próprio negócio e, portanto, responsável por toda atividade. Mas esse trabalhador é a parte vulnerável do contrato. Tanto que na Covid, o Ministério Público, nossa atuação foi toda: “quem é que vai implementar as medidas epidemiológicas para a proteção desse trabalhador durante a Covid?” O próprio trabalhador, o empresário, um autônomo, ele não tem nem informação para implementar. Renda mínima, quem vai garantir uma renda a esse trabalhador, se ele está acometido pelo vírus e não tem um sintoma tão grave, mas vai continuar trabalhando, preciso de renda para minha subsistência. Evidentemente, alguém tem que ser responsável por isso.

Então, nessa discussão do motociclista a preocupação toda do Ministério Público é: essa atividade não pode ser exercida sem nenhuma regulamentação. E a regulamentação tem que partir, em primeiro lugar, de qual é a responsabilidade das empresas nessa atividade junto aos trabalhadores. Não adianta jogar toda essa responsabilidade da própria proteção e segurança aos trabalhadores. Porque os trabalhadores, volto a dizer, são a parte vulnerável dessa relação. Não tem conhecimento, não têm, muitas vezes, recursos para adquirir esses

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

equipamentos, para garantir a própria segurança. Olha o paradoxo: o trabalhador, ele não tem recursos sobrando para garantir a própria segurança e o dos usuários. O usuário que vai utilizar esse serviço, ele não tem o conhecimento. Não tem recursos disponíveis para garantir a sua própria segurança. Quem tem os recursos disponíveis para garantir a segurança dessa atividade são as empresas de aplicativo, que faturam bilhões de reais. Temos que ter isso em mente.

Basicamente é isso. Eu comecei minha fala dizendo que o Ministério Público não é contra o exercício de uma atividade econômica. Nós vivemos num sistema capitalista de mercado. Então, o desenvolvimento de qualquer atividade econômica, desde que regulada, é bem-vindo em nosso país. Geração de renda, estamos sensíveis a isso. Obviamente, em um contexto de desemprego estrutural que o Brasil passa de rebaixamento de salário, de obsolescência de algumas atividades, vem uma atividade econômica que abre um mercado de trabalho. Isso sempre é bem-vindo. Só que o Ministério Público mantém sua posição, de que é contra o exercício dessa atividade sem uma regulamentação de entrada, e atribuindo responsabilidades aquele que explora essa atividade econômica e aufere os maiores lucros.

Eu saúdo a todos e todas. E acho importantíssimo esse debate sendo travado aqui, nessa Casa Legislativa. Acredito que, além da regulamentação do parlamento, deve ser, também, regulamentado por decreto, pelo Poder Municipal, estabelecendo as regras viárias de mobilidade para o exercício dessa atividade. Onde essa atividade pode ser exercida? Como essa atividade pode ser exercida? Em que vias essa atividade pode ser implementada e quais não, para garantir questões de mobilidade urbana, questões viárias, e questões de segurança de todos. Então, eu encerro a minha fala, Vereadora Sandra, agradeço novamente o convite, dez minutos certinhos, não extrapolei meu tempo, muito obrigado a todos, agradeço.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Muito obrigada, Dr. Rodrigo Barbosa. Que bom que as contribuições estão todas registradas.

Pela ordem, Vereadora Janaina Paschoal.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – V.Exa., me permite fazer uma pergunta para o doutor, aproveitando a presença?

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Obrigada pela participação, doutor. No início, o senhor falou que o senhor entende que não podem ser apenas os aplicativos, que deveria haver uma regulamentação para essa atividade também, por exemplo, como uma cooperativa, uma associação, ou mesmo um motorista individual. Se foi isso que eu entendi, se eu entendi corretamente, hoje o senhor enxerga que essa possibilidade estaria vedada, e por quê?

Porque eu defendi, na primeira audiência pública que houve, que essa regulamentação deixasse evidente que não haveria uma necessidade, uma obrigatoriedade de ter uma plataforma. E eu entendi a sua fala no mesmo sentido. Então, eu queria compreender, o senhor está dizendo isso como uma orientação, ou o senhor vê que hoje existe uma vedação para essa atividade autônoma?

Desculpa, Presidente, obrigada.

O SR. RODRIGO BARBOSA DE CASTILHO – Doutora, Vereadora Janaina Pascoal, doutora também.

Bom, o exercício da atividade de transporte de pessoas sempre foi regulamentado no Brasil, sempre o Poder Público teve que autorizar por outorga, permissão, tanto que a atividade táxi só era permitido se o taxista recebesse a autorização do Poder Público, porque era considerada uma atividade, um serviço público essencial, e o estado tinha interesse em regulamentar. O que ocorreu? E não se podia fazer essa aberta ao público, esse transporte privado, isso não era permitido, não poderia criar uma empresa de transporte privado para oferecer serviço. Com essa lei federal, acredito que foi em 2018, talvez 2019, permitiu-se que esse serviço pudesse ser exercido, mas tendo que ser exercido apenas por aplicativo.

Eu discordo desse monopólio de mercado, eu não entendo por que isso só pode ser por aplicativo, qual é a responsabilidade que o aplicativo tem, diferente de uma associação de trabalhadores, que vai exercer esse serviço sem o aplicativo, por que o aplicativo tem esse benefício? Então, a tese do Ministério Público é, se há uma reserva de mercado, só por aplicativo se pode ir, e para criar um aplicativo é muito difícil, só grandes empresas conseguem, então, se o aplicativo tem esse monopólio de mercado, ele deve ter uma responsabilidade ainda maior,

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

porque não tem concorrência, mas concordo com a Vereadora de que, se a atividade é permitida para uns, tem que ser permitida para todos, inclusive para as associações dos trabalhadores se reunindo entre si e ofertando isso no mercado.

Há prefeituras no país que já estão oferecendo esse serviço, mas também por aplicativo, então, estão seguindo a legislação federal que determina que esse transporte tem que ser feito sempre através de um aplicativo, aí eu vou discordar da lei, mas com tem essa legislação, não quis alongar o debate sobre a constitucionalidade, legalidade e tudo mais.

Obrigado, Vereadora.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada mais uma vez, Dr. Rodrigo, obrigada Vereadora Janaina Pascoal.

Chamo agora a Vereadora Dra. Sandra Tadeu. Dra. Sandra Tadeu, reservamos cinco minutos aos nossos queridos Parlamentares.

A SRA. DRA. SANDRA TADEU – Boa tarde a todos e a todas, quero aqui cumprimentar todos da Mesa em nome da nossa Presidente, Sandra Santana, e eu vou começar a minha fala nesse sentido. Tudo que eu vou falar aqui não tem nada de achismo, “eu acho que é assim, eu acho que é assado”. Eu ando por essa periferia da cidade de São Paulo, de domingo a domingo, praticamente, há quase 17 anos. Eu estou no meu quinto mandato, e nós sabemos que os maiores casos no SUS, nos nossos hospitais, 90 a 95% são por acidentes de moto, e isso não é só cuidar daquele paciente lá no leito, após a saída desse paciente, ele tem que ir para uma reabilitação. Independentemente de ele poder andar ou não, ele vai precisar de reabilitação específica, e isso não se cura em um mês nem em dois, muitas vezes leva anos. Aí, pergunto: quem vai sustentar tudo isso?

Empresas querem vir, como essa 99, que é de uma empresa chinesa. Na China não tem 99; por que eu tenho que ter aqui na cidade de São Paulo? Por que? Porque eles acham que estamos em uma cidade, em país onde tudo pode, e eu vou dar um jeitinho ou vou dar um jeitão? Não tem nada disso. O que eu digo aqui é muito consciente: nós vamos fazer um genocídio nesta cidade. Já não aguentamos mais o tanto de acidentes. Vi no *Fantástico* do último

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

domingo, que há motoboys que ganham 10 reais por corrida. Então, na prática, eu vou ter que fazer muito mais corridas para eu ganhar. E as pessoas, precisando do recurso, vão fazendo não sei quantas horas mais, 12 horas ou muito mais. Então, na verdade, isso é incabível.

E há outra coisa: agora, eu vou levar um passageiro; e onde está o seguro desse passageiro? Como é que eu vou limpar o capacete de uma corrida para outra? Qual vai ser o produto que eu vou usar? Não dá.

Na Itália, o aplicativo é feito pela cidade. A cidade faz um aplicativo, e todo mundo trabalha naquele aplicativo. Aqui todo mundo só quer mamar nas tetas da Prefeitura e dos paulistanos. Todo mundo quer fazer, mas e os compromissos para que a gente possa cuidar das pessoas, as que estão dirigindo e dos que estão na garupa? A não ser que a Uber e a 99 façam um seguro-saúde para esses pacientes, para manter a ele a à sua família até quando ele puder trabalhar. E se ele vier a falecer, essas empresas vão ter que manter a vida dessas pessoas, dessas famílias, porque uma boa parte são motoristas jovens, com filhos pequenos, que estão arriscando a vida por conta desemprego. E olha que São Paulo é a cidade que que mais cresceu, em número de carteiras assinadas. Temos uma taxa de 5,6%, se não me engano, de desempregados; ou seja, baixou muito.

No dia 11, vi na *Folha de S.Paulo* a publicação *Carta Aberta ao Prefeito: Proibir Motos não é a Solução*. Quero saber: que experiência a Uber e a 99 têm? Têm, mas de ganhar dinheiro, isso elas têm. Mas de cuidar das pessoas, não. Não têm. E podemos regulamentar essas leis da melhor maneira possível. Vou dizer mais. Beber e dirigir é proibido. Você pode ter a sua carteira cassada, você pode ficar sem dirigir pela vida inteira. Aí, eu pergunto: as pessoas param de dirigir? As pessoas deixam de fazer acidentes? Então, imaginem com essas motos. Eles passam na nossa frente como se fossem passarinhos, “voando”, fazendo zigue-zague. Gente, isso é um genocídio. E ainda tenho que ouvir como é tão amorosa a 99, dizendo: porque um pai que leva sua esposa, ou a sua namorada, já vi até levar os seus filhos na frente da moto, é uma outra coisa, e ele cita aqui isto como exemplo.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Você acha que o motociclista que vai me levar está pensando na minha família? Não. Agora, se fosse o meu marido, mas meu marido não é, porque eu já disse aos meus filhos desde mocinhos: "apareceu com traste de moto aqui na minha garagem, eu quebro ela em 2 horas com uma marretada, porque eu sei, sou médica e sei, ou ela mata ou deixa você uma pessoa deficiente".

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Caminhando para a conclusão, nobre Vereadora.

A SRA. DRA. SANDRA TADEU – Para terminar, é muito triste que empresas que venham de fora queiram cantar de galo na minha cidade, e essa aprovação na Assembleia Legislativa deve ser para aquelas cidades pequenas do interior.

Agora, virem falar, cantar de galo aqui, Uber e 99, com historinha de amor, carta ao Sr. Prefeito.... Desculpem-me, pode ter o que for nesses projetos, o meu voto é não. Sou contra o mototáxi. Já temos dificuldade na nossa mobilidade, e não temos que ter mais problemas.

Era isso que eu tinha a dizer. Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, nobre Vereadora Dra. Sandra Tadeu.

Vou chamar, neste momento, um dos inscritos da nossa galeria, da plateia: Alexandro Bernardo.

Devagar, Alexandro, calma.

Alexandro, vou pedir para você a gentileza só de acompanhar o tempo no painel, para não privar os outros colegas da oportunidade de falar, também. Então você tem a sua fala assegurada por 3 minutos.

Obrigada.

O SR. ALEXANDRO BERNARDO - Boa tarde.

Eu queria saber se a Uber está se prevenindo, também, contra o assédio? Todo mundo está falando da saúde, mas tem também os casos de assédio dentro dos próprios ubers.

Imaginem na moto, uma mulher e o cara põe a mão na coxa dela. Ou a motoqueira foi lá, o cara sentou atrás e a "encoxou".

Eu só queria saber sobre isso, porque todo mundo está falando da saúde, mas não do assédio. Vão aumentar muito essas coisas na nossa cidade também.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Sr. Alexandre. Você gostaria de ouvir a resposta?

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Vocês estão anotando as perguntas? Porque depois vocês podem responder, após a fala de vocês.

Eles vão fazer a resposta depois. Pode ser?

O SR. ALEXANDRO BERNARDO - Sim, pode ser. Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Nobre Vereador João Jorge.

O SR. JOÃO JORGE – Boa tarde, Sra. Presidente Sandra Santana e a todos.

Na reportagem citada pela nobre Vereadora Dra. Sandra Tadeu, no *Fantástico*, um jovem motoboy, antes de sair à rua para o seu trabalho, diz o seguinte: "todo dia, quando eu saio, penso, será que volto vivo? ". Ele sabe que vai morrer um por dia, pelo menos um por dia. Esse pessoal que está dirigindo motocicleta, trabalhando, ganhando o seu pão honestamente na cidade de São Paulo, já sabe que um deles vai morrer hoje. Pelo menos um, porque são 400, 400 e poucos por ano, das 1.000 mortes no trânsito em acidente de moto. 300 e algumas mortes por atropelamento, mais ou menos 100 mortes em automóveis. É óbvio que é perigoso e eles sabem disso.

Quando se coloca um garupa, o Dr. Rodrigo do Ministério Público colocou aqui e eu aprendi, recentemente, pois não sabia disto já que não sou dado à moto: é preciso haver uma sincronia entre o carona e a manobra, pois, no trânsito de São Paulo, muitas vezes o condutor é obrigado a fazer manobras bruscas, repentinas.

Obviamente, não será sempre que alguém vai abrir a porta de um carro, como aconteceu naquele acidente, mas sempre vai ter alguma coisa acontecendo no trânsito: uma manobra inesperada de outro veículo, ou um buraco que vai obrigar o motociclista a agir rápido – e o condutor vai para um lado e o carona vai para outro. Ou seja, vamos potencializar o risco. Não tenho dúvida nenhuma de que isso vai aumentar o número de mortes na cidade de São Paulo. Isso está muito claro, todo mundo sabe disso.

Aí falam: "Ah, mas tem que regulamentar". Ok, hoje é obrigatório usar capacete, já existem limites de velocidade, já tem vias onde pode ou não pode circular. Já existe legislação e, mesmo assim, mais de 400 pessoas morrem por ano em acidentes envolvendo motocicletas.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

E, infelizmente, alguns desses motociclistas estarão levando passageiros. Segundo informações da própria Uber e da 99, a maioria desses passageiros são mulheres. Então, é evidente que, nesse cenário, nós vamos perder algumas de nossas jovens mulheres da cidade de São Paulo em acidentes. Isso é fato.

Mas vamos ao ponto central, que é a regulamentação ou não desse tipo de serviço. Eu faço parte, juntamente com o Prefeito Ricardo Nunes, a Vereadora Dra. Sandra Tadeu, e outros colegas, daqueles que acreditam que não deve haver regulamentação, que esse serviço não deve existir na cidade de São Paulo e que essa decisão deve caber ao município.

Cada cidade tem sua peculiaridade e sua história. A Vereadora Sandra Santana trouxe esse ponto: por que em alguns países existe esse serviço, e em outros não? É claro que isso não é uma coincidência. Nos Estados Unidos, não tem. Em países asiáticos mais desenvolvidos, também não. Na Austrália, não. Na Europa, também não. Mas na Índia, tem. Na Bolívia, tem. No Paraguai, tem. Com todo respeito a esses países, é evidente que estamos falando de uma diferença socioeconômica. É essa condição que leva alguém a se arriscar nesse tipo de trabalho. E por isso, acreditamos que a decisão de regulamentar ou não deve ser do município.

Na cidade de São Paulo, o Prefeito tem sido muito claro nessa posição. E, mesmo assim, vimos uma manifestação desrespeitosa da Uber e da 99, publicada no *Estadão*, se não me engano, anteontem, que dá a entender que o Prefeito é um vilão por não aceitar essa regulamentação. Ora, veja bem: a ALESP aprovou, nesta semana, um projeto de lei do Deputado Fábio Faria de Sá, que trata justamente disso.

Segundo o artigo 2º dessa lei aprovada, a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta é facultada aos municípios, considerando o interesse local e as peculiaridades de cada um. E é exatamente assim que a lei federal deveria ser: respeitando a autonomia dos municípios. No entanto, ela está sendo contestada e deve ser analisada em breve por meio de uma Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI.

O parágrafo único dessa mesma lei, que ainda não foi sancionada pelo Governador,

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

estabelece que os municípios que optarem por regulamentar esse serviço terão que cumprir uma série de exigências. Então, o que a gente espera é que a Justiça dê razão ao prefeito Ricardo Nunes, e não permita essa regulamentação em São Paulo.

Agora, se a Justiça obrigar – aí é outro capítulo. Aí sim, a Câmara terá que entrar em cena, com base no que está sendo discutido aqui nestas audiências públicas – esta já é a terceira – e, a partir disso, elaborar uma regulamentação.

Mas eu deixo aqui o meu sentimento: vai morrer gente. Eu não gostaria de assinar algo que possa resultar na morte de pessoas. Mas, se o Judiciário determinar que São Paulo tem que regulamentar, então nós vamos ter que regulamentar. Vamos cumprir a lei, mas vamos lamentar profundamente que uma decisão federal obrigue todos os municípios a adotarem esse modelo.

Encerrando, às vezes parece que quem defende esse serviço – entre eles, os gestores de APPs – fala como se fosse o sonho de todo mundo ser motoboy ou mototaxista. E sabemos que não é. Conversamos com os motoboys, escutamos, e eles fazem isso porque é uma maneira de ganhar o pão, é uma forma de sustentar a família. Mas não é o sonho deles.

O que nós, como cidade, temos que fazer é criar mais oportunidades de trabalho, mais escolas, mais cursos, mais profissionalização, mais indústria, mais comércio. Para que o cidadão, especialmente o jovem, possa escolher. Porque não é sonho de ninguém ser mototaxista. Não é sonho de ninguém ser motoboy. Mas que ele tenha mais oportunidades, como acontece nos países de Primeiro Mundo, e que possa escolher com liberdade. Que, mesmo que esse serviço venha a ser regulamentado — contra a nossa vontade —, o cidadão possa tomar a decisão consciente e dizer: “Não. Eu vou buscar uma profissão menos arriscada, onde eu tenha mais segurança e maiores chances de voltar para casa no fim do dia”.

Obrigado, Sra. Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) − Obrigada, Vereador João Jorge.

Eu gostaria de informar a todos os presentes que em 15 minutos, encerraremos as inscrições de fala, assegurando a fala de cada um já inscrito. Chamo agora, da galeria, o Sr.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Marcos Cardoso. Sr. Marcos, aqui no nosso painel tem o controle do tempo; eu gostaria que o Sr. pudesse ir acompanhando, para que os seus três minutos discorram de forma tranquila.

O SR. MARCOS CARDOSO − Boa tarde a todos. Cumprimento a Casa. Sou o Marcos, sou motoboy desde 1998, já sofri um acidente, fiquei três meses em coma. Então, eu sei o que é estar numa situação difícil. E, assim como o Prefeito... “eu criei essa casa”... que nem na voz de outros Vereadores que falaram aí, ninguém é contra a prosperidade de uma cidade, e até a vida financeira de um trabalhador.

Mas que venha haver as regras. As regras existem, mas, afinal, os *app* não querem seguir as regras. Que nem a Vereadora falou: “na China, não tem mototáxi”; e aqui, dentro de São Paulo, os caras querem fazer do jeito deles. Então, não é o sindicato que é contra, ninguém é contra nada. Mas que haja uma proteção para todos esses trabalhadores. Que nem um amigo falou aí na tela, falou que a população anseia por isso. Eu acredito que, aqui em São Paulo, a maioria dos nossos motoboys − a gente que é motoboy −, a gente sempre trabalhou. Antes das empresas de aplicativo virem para cá, o nosso foco sempre era o quê? Encomendas, farmácias e *delivery*.

Se realmente houvesse um clamor dos motoboys de São Paulo, e até de outros municípios − porque a maior parte de nossas encomendas está tudo aqui dentro de São Paulo −, se realmente se quisesse a regulamentação do mototáxi, não ia caber moto aqui; eu garanto que não ia ter... Que nem quando se fala que tem mais de 400 mil, 500 mil motoboys aí. Imaginem isso aqui, se quisesse a questão do motoboy. Então, já que as empresas anseiam tanto... Se você vai ao interior, já existe o motoboy; o mototáxi, lá, tem um ponto de táxi. Os caras são todos regulamentados pela Prefeitura com colete, tudo certinho.

Mas a maneira que as empresas querem vir aqui... Imagine você: uma coisa é você transportar uma mercadoria na moto, outra coisa é você transportar vida. Mas o que os aplicativos querem? Imagina você transportar uma pessoa numa moto de baixa cilindrada. Vai acontecer acidente na rua, isso é fato. Então, já que eles querem tanto, anseiam, estão falando que a população está clamando por isso, cadê o povo? Teria que estar todo aqui na frente.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Então, aqui, a gente em São Paulo, os motoboys, mais uma vez, o nosso foco é mercadoria, transporte de remédio, assim como foi na Covid-19, assim como é com a gente todos os dias. Então, já que o aplicativo quer realmente colocar, então que siga as regras da Prefeitura, já que tem a Lei 12.009. Se você for pesquisar a lei, lá fala do mototáxi, porque já existe no interior. Então, eles vêm assumir. Lá fala da moto acima de 160 cilindradas, fala do seguro de vida para o trabalhador, para o passageiro. Vai ter o quê? Proteção da vida − não só do trabalhador como do passageiro. Porque, na hora que o motoboy, igual hoje, os aplicativos estão aí... Hoje, o motoboy, quando cai, é um ou outro, é a gente ali nos grupos de trampo ajudando.

Estão aqui os motoboys. Quem é de grupo, sabe. Os motoboys, a maioria que sofre acidente, que trabalha em *app*, muitas vezes a gente depende de quê? De ajuda de amigos, de grupo, de trampo. Agora, o aplicativo, quando simplesmente você caiu e se machucou, ele vai fazer o quê? Ele vai chamar o próximo da fila. E quem vai pagar essa conta? É realmente quem contribui com os seus impostos em São Paulo; o aplicativo não vai pagar. Por isso, já que eles querem isso, que coloquem convênio para o trabalhador, que coloquem o seguro de vida. Que nem a Vereadora falou: "será que eles vão assumir aquele trabalhador que nem tem um pai aqui?" O filho dele sofreu acidente e quem manteve o aluguel? Foi o pai. Mas muitos não têm pai, não têm ninguém, não têm ninguém independente para poder ajudar esse trabalhador.

Então, que as plataformas venham olhar, venham seguir as normas do município de São Paulo, Vereadores, que eles venham cumprir com a obrigação. Já que eles querem trabalhar, então eles têm que carregar um fardo, também. Não é só a população de São Paulo que tem que pagar por essa conta. Essa é a fala. Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) − Obrigada, Marcos. Olha, Marcos, fico feliz que você não faz parte da estatística dita pelo Vereador João Jorge de pessoas que não voltam à casa. Você passou por um acidente e por um coma, e está aqui para dar seu testemunho. Graças a Deus pela sua vida.

Vou chamar mais uma pessoa da galeria, Sr. Vanderlei Roberto do Nascimento.

O SR. VANDERLEI ROBERTO DO NASCIMENTO – Boa tarde a todos.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Deixe-me fazer uma pergunta sobre o aquecimento global que não vi ninguém falando. Esse tanto de moto não vai afetar o aquecimento global?

Infelizmente, tem muito interesse dessas empresas, esquecendo da vida de cada um de nós. Queria saber...Espera só um minutinho. Acabou de morrer um motoboy. Vamos fazer um minuto de silêncio. A gente já tem muitos problemas, entendeu? Com os motoboys que trabalham sem vida, só com mercadoria, estão morrendo direto, e a gente vai colocar mais problema na cidade de São Paulo para fazer o ego das empresas?

Acho que todos sabem o que queremos, né? É só deixar essa política dessas empresas de lado. Sinto muito. Todos precisam trabalhar, mas trabalhar para perder a vida? É isso queremos mesmo? Tem certeza? Todos temos direito de trabalhar. Mas escolher o que fazer, o que bem quiser e bem entender?

Todos os Vereadores foram votados por cada um de nós, e têm de defender o interesse da nossa vida na cidade. Não é empresa de fora que vai vir aqui e vai mandar em vocês.

É só isso, obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vanderlei.

Chamo, agora, o Vereador João Ananias.

Estamos aqui, se vocês observarem, procurando dar equilíbrio em todas as falas, tanto a nossa população, os nossos Parlamentares, como dos nossos convidados.

Sobe a tribuna, portanto, Vereador João Ananias.

O SR. JOÃO ANANIAS – Obrigado, Sra. Presidente.

Queria cumprimentar o pessoal que está na galeria, todas as pessoas estão no plenário.

Gostaria de falar muito de um projeto que o Partido dos Trabalhadores apresentou nesta Casa. É muito importante falarmos deste projeto, porque pensamos bastante, primeiro, na vida das pessoas, na segurança das pessoas, dos trabalhadores.

Temos muita preocupação com o impacto que o serviço de transporte por aplicativo

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

pode ter na segurança das pessoas, na vida dos trabalhadores, e no transporte coletivo, por isso elaboramos um projeto com regras rígidas e importantes para que o serviço funcione com qualidade e segurança.

A justiça definiu que não pode proibir, mas não basta apenas liberar. A recomendação precisa ser bem-feita, ter boas regras para que o serviço não traga impactos ruins à cidade. A gestão municipal está insistindo na proibição, mas tem demonstrado que não sabe como fazer a regulamentação. Afinal, as mortes de trânsito têm disparado na cidade, aumentaram 40% entre 2021 e 2024.

O transporte coletivo tem perdido qualidade, e tem mais de dois mil ônibus a menos circulando na cidade de São Paulo nos últimos anos, mesmo antes do funcionamento do *motoapp*. É urgente que a gestão municipal mude a forma de atuação do seu governo em segurança viária e transporte coletivo.

Queria falar um pouquinho sobre segurança viária, que é um tema central quando se trata de transportes por aplicativo, principalmente motos. Para evitar mortes no trânsito, é preciso que o governo municipal modifique completamente a sua atuação no tema, adotando projetos de infraestrutura, de segurança viária nas ruas, promovendo a redução de velocidade, e assumindo a importância da fiscalização de trânsito. Não dá para o Prefeito seguir boicotando as ações da CET.

É necessário lembrar que a gestão municipal tem jogado a culpa das mortes nos aplicativos, mas ela já vem crescendo há anos na cidade, tanto para motociclistas, quanto para pedestres e ciclistas.

A atual gestão tem falhado muito na promoção da segurança viária. Nos últimos quatro anos, as mortes de trânsito aumentaram 40%, enquanto as mortes de motociclistas aumentaram 54%.

O projeto do Partido dos Trabalhadores, que é o nosso, é bastante firme na pauta da segurança viária, determinando que a Prefeitura deva adotar programas rigorosos, como infraestruturas mais seguras, acalmando o trânsito e fiscalizando o comportamento dos

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

imprudentes. As faixas azuis da motofaixa não foram citadas, porque a eficácia ainda não comprovada. E a CET vem fazendo relatórios frequentes ao Senatran, onde aponta que os dados ainda são preliminares.

Na gestão Haddad, foram os últimos avanços significativos da cidade em segurança viária, com resultado reconhecendo a queda das mortes no trânsito. Isso envolveu redução de velocidade, ações para pedestres, ciclistas e até motociclistas, com as frentes seguras nos cruzamentos. E o transporte público insatisfeito, porque a população, hoje, no domingo, fica quase duas horas no ponto esperando o seu transporte público.

- Manifestações na galeria.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Vereador João Ananias, só um minutinho. Pessoal que está na galeria, eu queria pedir uma gentileza a todos...

O SR. JOÃO ANANIAS – Aquele rapaz lá está me xingando, pode tirar ele de lá, Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Vereador João Ananias, só um minutinho, por favor. Pessoal, por favor, quem está na galeria, é assim: a gente começou a audiência, as coisas estão indo bem. Mesmo que a gente não concorde com o que um colega está falando, eu acho que cabe a gente ouvir e respeitar. A gente está aqui para poder trabalhar por toda a cidade, pela categoria, mas a gente precisa dar voz a todo mundo. Isso é a democracia, o processo democrático, mesmo que eu não concorde com o que está sendo dito, não tem problema, ouve.

Todos vocês que se inscreveram tem direito à fala. Então, eu vou devolver o tempo ao Vereador João Ananias. Vocês precisam também, eu gostaria de lembrar, que o Vereador é uma autoridade constituída...

- Manifestações na galeria.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Não tem problema, pede para quem está aí na galeria, durante as falas, fazer a pergunta, ele responde ao final, não tem problema. Está todo mundo, aqui, à disposição. A gente tem que lembrar que cada Vereador, cada parlamentar

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

que está aqui, é uma autoridade constituída com o voto da população.

Então, nós precisamos respeitar esse momento, assim como cada um dos senhores são respeitados em suas falas. Eu tenho certeza, porque eu estou aqui desde o começo, que nenhum de vocês foi interrompido ou foi direcionada qualquer tipo de palavra agressiva. Então, vamos continuar assim, que aí a nossa audiência vai bem.

Por favor, Vereador.

O SR. JOÃO ANANIAS – Bom, Presidente, mesmo assim ele me chamou de ordinário, eu gostaria muito que ele pedisse desculpas, porque ele me chamou de ordinário. Não tem nenhum ordinário, até porque nós estamos aqui para trabalhar e eu entendo que o respeito é recíproco. Eu não vi em nenhum momento a gente chamar ninguém de um outro nome, seria muito importante nesse sentido, porque já começa respeitando. Quando um tem o respeito do outro fica muito mais fácil.

E quando eu digo isso, não estou dizendo que sou contra ou a favor, a gente está falando de um projeto que nós apresentamos na Casa, que é muito importante para regulamentar. Se realmente for regulamentado, nós apresentamos um projeto rígido pensando na vida das pessoas, na vida do trabalhador, na vida de quem é transportado. É nesse sentido que a gente está falando, até porque a gente fala de segurança. E segurança a gente sabe, se uma pessoa sofre um acidente como o colega acabou de falar, que ficou um período em coma, e quem foi que alimentou a família dele? Quem foi lá e pagou as contas da casa dele?

A gente precisa saber da segurança, quanto é a indenização, tudo isso a gente precisa discutir na Casa também. Esse projeto vai ser o projeto que vai tocar a cidade, o projeto que for aprovado nesta Casa será o projeto que vai regulamentar o *motoapp* na cidade de São Paulo. E a gente sabe como é, uma pessoa quando fica doente, que a família precisa de comida, e aí você não tem um amparo, um respaldo financeiro. A gente precisa saber tudo isso.

Então, é muito importante que a gente discuta uma coisa séria. E séria, às vezes, não é só olhar para o umbigo de um ou do outro. A gente precisa ter também o respeito de começar a analisar as coisas como tem que ser, até porque se a gente for falar agora, neste

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

momento, cada um quer puxar a sardinha para o seu lado. A gente sabe disso, a gente sabe também, correndo ou não correndo, hoje tem um transporte público já, um transporte de *motoapp* clandestino na cidade de São Paulo. Quantas pessoas fazem um transporte coletivo pela cidade, e se a gente não regulamentar, ou regulamentar, nós estamos aqui defendendo um projeto.

Eu estou falando de um projeto que foi mostrado, foi feita a consulta com o Sindicato dos Mototáxi, foi feita a consulta com todos os motoristas de *motoapp* na cidade de São Paulo. Então, a gente procurou fazer um projeto que atendesse as demandas de cada um, Presidente. Então, é nesse sentido que estamos falando, não somos contra ou a favor de qualquer um. Nós somos a favor do trabalho, do trabalhador do dia a dia, mas também somos favoráveis, e o principal que nós estamos falando é a vida das pessoas. Nós estamos falando da vida. E a gente defende a vida, e essa condição nós vamos continuar sempre levando. Nós vamos defender a vida e, também, o trabalhador do dia a dia, porque tenho a certeza de que faz a diferença na vida das pessoas e faz a diferença na cidade de São Paulo pelo montante de motos que circula na cidade de São Paulo.

Obrigada, Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana - MDB) – Obrigada, Vereador João Ananias.

Próximo orador é o Vereador Silvão Leite, que tem até cinco minutos para as suas considerações.

O SR. SILVÃO LEITE – Obrigado, Presidente.

Boa tarde a todas e a todos, prezados cidadãos e cidadãs de São Paulo, Vereadores, representantes do Poder Público, plataformas, trabalhadores, sociedade civil e instituições técnicas, sejam todos muito bem-vindos a esta audiência pública.

É com grande satisfação que recebemos hoje um debate de vital importância para o futuro da nossa cidade. O tema que nos reúne é um serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas, amplamente conhecido como mototáxi no âmbito do Município de São Paulo.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Essa modalidade de transporte que surgiu no Brasil na década de 70, tem se consolidado como opção para a mobilidade urbana, especialmente, em grandes cidades, por sua rapidez e capacidade de manobra em meio ao tráfego congestionado. Para muitos, ela representa uma alternativa acessível de locomoção e uma importante fonte de renda e oportunidade de trabalho, absorvendo uma parcela da população que busca sustento e autonomia.

Porém, a utilização da motocicleta como meio de trabalho também levanta séria preocupações, como os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, com dados concretos sobre mortes e lesões que impactam diretamente a saúde pública. Além disso, a precarização das condições de trabalho, e a falta de proteção social para muitos profissionais dessas atividades, são questões que exigem nossa atenção e reflexão.

Espero de todos um debate respeitoso, democrático, organizado e produtivo. Que a pluralidade de perspectivas e o acesso à informação qualificada nos permitam construir soluções justas e sustentáveis, visando sempre a segurança da população, a dignidade do trabalho e o fortalecimento das políticas públicas para a nossa cidade.

Muito obrigado a todos pela presença e participação, que a gente consiga, a partir desses debates, construir, realmente, uma solução que seja muito boa para todos e, principalmente, para a saúde de vocês.

Obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vereador Silvão Leite.

Convido, neste momento, a Uber. O senhor tem alguma apresentação ou só fala? Lembrando o que eu já havia mencionado no início, os convidados terão dez minutos para sua apresentação. Neste momento, peço a todos que acompanhem e respeitem o tempo da Uber.

O SR. PEDRO MEDEIROS SANTOS - Primeiro, boa tarde a todos e a todas. Queria cumprimentar, em nome da Vereadora Sandra Santana, os demais Vereadores, os demais colegas, os trabalhadores presentes.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas na tela de projeção.

O SR. PEDRO MEDEIROS SANTOS - Quero começar falando pela apresentação colocada ali, pela mensagem geral. A gente está participando de alguns debates aqui, na audiência passada da Subcomissão, e em mais uma audiência meses atrás para falar da importância desse trabalhador poder usar o seu instrumento de trabalho para gerar renda.

Queremos confirmar o nosso compromisso com o diálogo. Acho que esta Casa tem a competência para poder estimular o melhor diálogo possível, respeitoso, como todo mundo colocou.

Apesar de hoje terem duas grandes empresas operando nesse setor de transporte de pessoas em duas rodas, a Uber foi a pioneira, que começou com essa operação, mas, relembrando, que a gente não reinventou a roda.

Acho que muitos Vereadores e Vereadoras falaram aqui: “o mototáxi existe”. Ele existe desde 1970, especialmente, funciona em locais em que o transporte público é falho, onde ele não funciona, e ele serve para o que a gente chama de primeira e última milha. Inclusive, quando a gente fala sobre o complemento que esse serviço pode fazer ao transporte público, eu vou trazer alguns dados que mostram durante a nossa operação nessas cidades, mas também em São Paulo, durante os cinco dias e depois dez dias em que a gente ficou operando, em que isso se confirmou.

Realmente, as pessoas utilizam esse serviço para fazer um complemento no seu trajeto diário, e acho que toda a provocação que foi feita aqui, os convites, para que a gente tenha regras claras, regras rígidas, regras firmes, que possam ajudar a trazer segurança, a gente está disposto a discutir sobre isso. Estamos aqui presentes em todos os debates que houver, para poder discutir como a gente traz a regulação que a cidade de São Paulo merece.

Esse *slide* mostra a nossa presença, não somente no Brasil, quando a gente fala do aplicativo Uber Moto. Alguns Vereadores citaram também, mas a gente está no Egito, Cidade do México, Argentina, em vários desses países que estão colocados, o que mostra o potencial da

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

moto para justamente ajudar a fazer aquele transporte onde o transporte público vai ser pouco eficiente, e ter qualidade, que é de deixar as pessoas na porta das suas casas. A gente vê muito o uso desse aplicativo, quando a pessoa chega naquela última estação de um terminal específico e pode ir até a sua casa, num período tarde do dia, no final da noite, podendo chegar mais segura na sua casa.

Esse *slide* mostra um pouco o tamanho da nossa operação. Hoje, a gente já funciona atendendo a 20 milhões de usuários, 800 mil motociclistas já realizaram ao menos uma viagem com Uber Moto. E a gente começou a perceber o quanto isso também pode ajudar como uma opção a mais de renda, aquele trabalhador que tem, hoje, como instrumento de trabalho, a moto. Então, a pessoa hoje que está dependente da entrega ou de outro tipo de serviço prestado utilizando a moto, consegue auferir de 2 a 3 salários mínimos por mês, com o modal Uber Moto.

Como já foi falado, 60% dos usuários são mulheres, e 79% desses usuários são da classe C, D e E. Isso é importante reafirmar, porque quando a Uber decidiu entrar nesse modal, e eu coloquei que a cidade de Aracaju foi em 2020, era justamente porque a gente percebeu que a nossa opção mais acessível, mais barata, que é Uber X, ainda assim era muito cara para muitos usuários. Então, a gente entendeu que a tecnologia pode trabalhar para trazer mais segurança, pode ajudar a trazer camadas de segurança que hoje o modal, não o modal que atua no seu formato informal e até clandestino, em algumas cidades, poderia ganhar com essa tecnologia.

E acho que isso é para reforçar justamente a tecnologia a favor da segurança. Tudo hoje que é aplicado pelo aplicativo, a gente tem checagem, não somente de segurança, o que a gente chama desse *checklist* das condições da moto, mas também uma *selfie* do capacete para entender se o motociclista está fazendo bom uso do capacete. Alguns conteúdos educativos tanto para o lado do usuário, quanto para o lado do motociclista e algumas orientações, quando essa primeira viagem é feita.

E não somente a gente faz essas checagens de segurança, mas acho que é importante clarificar aqui um pouco, todas as viagens feitas no Uber Moto, como isso acontece em todos os produtos da plataforma, elas estão cobertas de um seguro. E esse seguro serve

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

tanto para o usuário quanto para o motociclista. Acho importante trazer essa informação. A 99 vai poder falar também, mas eu sei que isso é uma prática de mercado, uma prática das duas empresas, mas esse seguro é oferecido para o caso de acontecer algum tipo de acidente ou, infelizmente, quando algum tipo de fatalidade acontece.

Para além disso, a gente cobra tanto alguns documentos específicos, mas a CNH em dia para o motociclista poder começar a operação dentro do aplicativo Uber Moto, e foi uma colocação do Procurador Rodrigo sobre limitação de horas por dia, e a gente tem também essa ferramenta para poder limitar 12h por dia. Eu acho que uma regulação também é importante, porque se consegue equalizar o que as duas empresas podem oferecer, e se consegue coordenar o tempo dedicado em cada uma das atuações, das duas empresas.

Tem também um sistema de avaliação, se esse motociclista é avaliado de maneira recorrente como alguém que está dirigindo de maneira negligente, ele pode ser desativado e bloqueado na plataforma.

Nesse *slide*, na linha “outros tipos de tecnologias” que apoiam para permitir que se faça uma viagem segura, a gente traz alguns alertas de velocidade. E a linha do que eu falei no último *slide*, esse motociclista, se percebemos que está de maneira recorrente sendo negligente, ele é desativado da plataforma. Ou se ele tem 3, 2 reclamações mais sérias, é obrigado a fazer um curso específico para poder voltar a dirigir.

Aqui nesse *slide*, é para trazer um dado de realidade. A gente ficou operando por 5 dias, depois por 10 dias, por conta dessas indecisões, discussões que estão sendo feitas no Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, mas é só para indicar o quanto a operação acabou confirmando algumas das nossas hipóteses: 65% dessas viagens conectam ao transporte público; na sua grande maioria são viagens curtas, com menos de 7 km; 60% dos usuários são de classe C, D, E; 59% mulheres; e as viagens estão concentradas, como vocês podem ver nessas manchas indicadas no mapa, nas regiões periféricas da cidade de São Paulo.

Esse *slide* aponta uma dupla pesquisa que a gente fez, com dados internos, solicitada ao Datafolha, indicando, de um lado, o que a população de São Paulo pede: 88%

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

acredita que Uber Moto é ideal para rotas curtas; e 84% dessas pessoas, dos moradores de São Paulo, são a favor de uma regulamentação específica. Quando a gente pergunta também para o motociclista, 88%, a grande maioria, acredita no aplicativo com uma fonte importante para gerar renda e auferir ganho, e 93% desses motociclistas indicam que uma regulamentação é saudável, é bem-vinda, para ajudar a trazer critérios importantes para essa prestação de serviço.

O Josemildo, a Vereadora me pediu para responder durante a fala, então vou tentar não avançar no tempo, mas já aproveitar e responder. Ele falou sobre as questões de assédio, e tanto no Uber Moto quanto nos outros produtos, a gente tem uma política muito rigorosa quando existe algum tipo de denúncia de assédio, a ponto do motociclista ou do usuário poderem ser desativados, podem ser afastados da plataforma. Por isso, é feita uma investigação muito rigorosa quando esse tipo de caso acontece.

Aqui nesse *slide*, queria dedicar um pouquinho de tempo, pedindo mais um minutinho para terminar, porque essa é uma pesquisa inédita que a gente fez com o Instituto Cordial e com a Abramet - que é uma instituição muito respeitada –, e quando a gente está falando de cuidado com as pessoas, segurança e cuidado à vida, 85% dos sinistros ocorrem em vias sem fiscalização eletrônica. Esse é um pouco o tom que a gente quis trazer nas outras participações, do quanto a solução para esse tipo de problema da insegurança e dos acidentes na cidade de São Paulo, vai ter de ser uma solução ampla, uma solução que pense na regulação das empresas, mas pense também numa participação protagonista da Prefeitura, para voltar a fiscalizar e voltar a fazer campanhas de educação, inclusive parceria com as empresas, para ajudar na redução desses incidentes: 73% das ocorrências foram feitas em locais sem sinalização de limite de velocidade; um em cada 4 acidentados não tinha habilitação, o que indica que ele não estaria dirigindo por um aplicativo. Porque a gente, como eu mostrei nos slides anteriores, cobra uma CNH válida; 58% dos acidentados socorridos usavam motos como sua condução própria, no seu deslocamento habitual para trabalho ou estudo, e não estavam logados em nenhum aplicativo, quando sofreram aquele acidente, e só 8% levavam passageiros pagos, estavam usando *motoapp*.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Queria deixar o convite para que o Instituto Cordial seja convidado para dar mais detalhes, trazer em mais detalhes os dados da pesquisa. Mas informar também, que a gente, junto com a 99, está fazendo uma pesquisa com a FGV e o Ciro Biderman, que é um especialista e mobilidade, para ajudar a trazer dados que municiem o debate.

Acho que a gente pode passar rápido os próximos *slides* e eu vou encerrar minha fala, porque eu tomei muito tempo. Mas aqui é só para mostrar parcerias que a gente já fez em várias cidades, inclusive com a autarquia de Fortaleza, que já esteve aqui na Subcomissão falando dos programas que eles tiveram e que deram certo na cidade. É um *case* de sucesso porque, mesmo com a entrada do *motoapp*, eles conseguiram reduzir incidente e fatalidade, então a gente acha que é um local para olhar esse exemplo e perseguir.

E o próximo *slide* acho que tem algumas fotos a mais de parcerias. Esse é o Maio Amarelo. A gente é mantenedora do Observatório de Segurança Viária, que organiza o Maio Amarelo, e outras parcerias em cidades. Eu distribuo esse material, depois, para os gabinetes para não tomar mais tempo.

E deixo só a última conclusão aqui: que a gente fez uma análise de todos os projetos que estão sendo discutidos nesta Casa, e ficamos à disposição para fazer o debate. A gente enxerga mérito em vários dos conteúdos que estão nesses projetos, e tem também questões que a gente acha que o debate vai conseguir resolver. Então a gente continua e fica à disposição, para não tomar mais tempo.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Pedro.

A Vereadora Silvia da Bancada Feminista vai fazer uma pergunta, acho que você pode responder daí mesmo.

O SR. PEDRO MEDEIROS SANTOS – Está bom.

A SRA. SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – Boa tarde.

Eu gostaria de perguntar quanto recebe, quanto ganha em média um mototaxista da Uber por cada quilômetro rodado, e se ele tem seguro, se vocês da Uber pagam seguro para

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

eles.

O SR. PEDRO MEDEIRO SANTOS – A gente paga seguro tanto para o motorista quanto para o usuário. O dado específico eu posso te trazer, a gente não tem aqui agora.

A SRA. SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – Aqui no Google eu achei, em média um real por quilômetro rodado.

O SR. PEDRO MEDEIRO SANTOS – Eu posso trazer essa informação, mas não é um por quilômetro rodado. A gente tem uma diferenciação e tem um pagamento que considera oferta, demanda, se está chovendo, se não está; é um algoritmo específico para calcular esse tipo de ganho.

A SRA. SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – Ok. Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vereadora Silvia. Obrigada, Sr. Pedro.

Eu gostaria de chamar mais um integrante...

O SR. JOSENILDO AMORIM DOS SANTOS – Presidente, um momento, é rapidinho. O rapaz da Uber responde à pergunta e ele falou... É Josenildo. Só para deixar claro que não fui eu que fiz a pergunta referente ao assédio. Era só isso.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Está ok. Obrigada.

O SR. JOSENILDO AMORIM DOS SANTOS – De nada.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Quem fez a pergunta referente ao assédio foi o Alexandre Bernardo.

Eu gostaria de saber...

O SR. JOSENILDO AMORIM DOS SANTOS – Isso. Eu sou totalmente a favor.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada.

Eu gostaria de chamar, da plateia, mais um participante: Álvaro Quintas de Almeida. Álvaro, obrigada pela sua participação. Você tem até três minutos para sua fala.

O SR. ÁLVARO QUINTAS DE ALMEIDA – Boa tarde a todos.

Eu venho hoje aqui como cidadão eleitor, dizendo que o chamado de um funcionário

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

público é o mesmo chamado de um padre, de um pastor, que veio me chamar para servir, servir com amor. Então eu vim dizer aos Srs. Vereadores que se unam, e criem um projeto de lei que seja benéfico para todos os trabalhadores.

E quero agradecer ao Prefeito Ricardo Nunes por ter peito, peitar uma pauta tão importante como essa. E os outros Vereadores, Marcelo Messias, que está aí, e outros Vereadores que estão aí colocando peito para barrar e criar um projeto de lei que seja benéfico tanto para os trabalhadores como para a população que vai usar esse serviço.

É só isso mesmo que eu queria falar. Obrigado pela oportunidade. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Álvaro.

E aí, encerrando as falas da nossa galeria, vamos dar voz também mais uma vez à nossa população presente.

Queria chamar o Benedito Carlos dos Santos, do Sindimotoca São Paulo, Fenamoto. Obrigada pela sua participação, Sr. Benedito. O senhor tem até três minutos para sua fala. O relógio vai acompanhá-lo, ali. Está bom?

O SR. BENEDITO CARLOS DOS SANTOS – Obrigado. Na verdade, eu não vou precisar desse tempo todo. Eu trouxe um discurso bem simples, bem rápido.

Quero dar boa tarde a todos e cumprimentar a Mesa, na pessoa da Presidente, bem como as autoridades presentes e, em especial, todos os trabalhadores.

Eu represento o Sindimotoca São Paulo. O Sindimotoca São Paulo é um sindicato de trabalhadores autônomos, o único com representatividade de plataformas autônomas com registro no Ministério do Trabalho.

Sobre a regulamentação do serviço de mototáxi em nosso município, entendemos ser de extrema importância, devido à polêmica que o tema desperta, e a necessidade de apresentar respostas em relação aos altos índices de acidentes envolvendo motociclistas, profissionais ou não. Deixar de fazer isso seria como varrer a sujeira para debaixo do tapete.

A responsabilidade pelas mortes é do Poder Executivo, e não pode ser terceirizada para as plataformas digitais, para os trabalhadores e para a população. Temos a certeza de que,

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

regulamentando-o corretamente, iremos diminuir muito os índices de acidentes, conforme ocorreu em outros estados e municípios. A legislação de Manaus é um grande exemplo. O Vereador Rodinei Ramos, Presidente do Sindicato dos Mototaxistas Autônomos e Diretor da nossa federação nacional, a Fenamoto, tem atuado com energia e conhecimento de causa. Aliás, a gente gostaria de convidá-lo para uma próxima oportunidade, para falar para a gente, também.

A Lei da Mobilidade Urbana 12.587, de 2012, alterada pela Lei 16.640, de 2018, não contempla a categoria A, apenas a categoria B e superiores. Portanto, nossa regulamentação deve se basear exclusivamente na Lei 12.009, de 2009, que regulamentou o transporte de passageiros e mercadorias através de motocicletas, por aplicativos ou não. O condutor deve ter no mínimo 21 anos, ser habilitado na categoria A há pelo menos dois anos, ser capacitado através de curso específico para o transporte de passageiros ou de mercadorias e utilizar os equipamentos obrigatórios para cada tipo de transporte.

Disso o Executivo não pode abrir mão, sob pena de ser responsabilizado pelos acidentes e mortes que não param de acontecer. Fazemos um apelo público ao Sr. Prefeito Ricardo Nunes para que nos receba, para que possamos apresentar nossa proposta.

Agradeço a oportunidade e nós nos colocamos à disposição, para fazer a nossa contribuição. Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Muito obrigada pela sua participação.

Antes de chamar o próximo Vereador que está inscrito, eu gostaria que nós pudéssemos receber com bastante carinho o Vereador Crisanto Cavalcante de Farias Segundo, da cidade de Mamanguape, na Paraíba. Veio acompanhado de sua esposa, Sra. Hildete Caxias da Silva. Da mesma forma, o Vereador Mooacyr Emilton de Figueiredo Cartaxo, também da cidade de Mamanguape, na Paraíba, veio acompanhado de sua esposa, Sra. Nayani Azevedo da Silva. Sejam muito bem-vindos à Câmara Municipal. Recebam o nosso carinho. (Palmas)

Chegaram em um bom momento, um momento de discussão, de um debate muito importante para a nossa cidade. Espero que estejam desfrutando São Paulo. Como a gente diz, aqui, fiquem por mais um dia. Aproveitem tudo que a gente tem de bom na nossa cidade.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Gostaria de chamar, agora, o Vereador Lucas Pavanato, que é autor de um dos projetos que estão sendo debatidos nesta tarde. Acho que, até por ser autor, o senhor pode extrapolar um pouquinho os cinco minutos. Está bom?

O SR. LUCAS PAVANATO – Creio que não vá ser necessário, Presidente. Agradeço a oportunidade. Agradeço, também, a presença de todos os que vieram debater esse tema importante. Desde que eu assumi o mandato, eu tenho me debruçado sobre essa pauta, porque achei que é relevante, inclusive, para minha visão de mundo. Um dos autores que formou a minha visão econômica de mundo chama se Thomas Sowell. Eu até pesquisei uma frase dele, que eu acho interessante, que é a seguinte:

- Orador faz citação em língua estrangeira.

O SR. LUCAS PAVANATO – O que ele está dizendo é o seguinte: "economia não é sobre o que a gente quer, é nem sobre o que a gente gosta, mas ela é sobre o que acontece. A economia é uma ciência que estuda os fatos objetivos."

Em outra frase, o Thomas Sowell fala que a verdade econômica, ela não reside na superfície, naquilo que nós observamos, e que muitas vezes é a primeira coisa que mexe com os nossos sentimentos. Você tem que ir algumas camadas além, para você compreender mais profundamente do que se trata. Porque muitas das vezes uma decisão regulatória que parece positiva, porque a princípio parece garantir uma coisa boa, ela pode ter consequências negativas. Por exemplo, quando se criam diversas regulamentações na tentativa de garantir o melhor serviço, garantir melhores condições de trabalho para determinadas categorias, e isso ocasiona redução muitas vezes no salário, ocasiona muitas vezes a inviabilização dos serviços.

É esse o grande debate que nós estamos tratando. Quando eu trato desse tema, eu defendo o direito de que as pessoas possam trabalhar utilizando *motoapp*, eu não estou dizendo que o transporte de moto, ele é um transporte mais seguro do que o de carro. Obviamente, eu sei que o transporte de moto é um transporte menos seguro.

Mas de acordo com os estudos do próprio Ministério do Trabalho, é mais provável uma pessoa sofrer o acidente ela tendo a própria moto dela, sem nenhum controle do que ela -

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

isso aí são dados, não é uma discussão, não é uma opinião minha - do que ela usando, por exemplo, um serviço de transporte de passageiros, tem mais probabilidade de sofrer acidente.

E nem por isso eu vejo os demais Vereadores defendendo a proibição de que as pessoas tenham motos. Também não vejo os Vereadores defendendo a proibição do transporte, por exemplo, de entrega de comida nas suas casas, que é o serviço mais perigoso. Muitas das vezes a pessoa ela acaba extrapolando a velocidade, porque ela quer entregar rápido.

E existem benefícios econômicos por trás dessa nova modalidade. E esses benefícios econômicos eles têm, também, que ser mensurados. Por exemplo, o aumento na renda de pessoas que trabalham com moto é de 60 a 75%. Eles ganham mais fazendo transporte de passageiro do que, muitas vezes, fazendo transporte de comida. E isso faz com que empresas que já estão estabelecidas, empresas que fazem entrega de comida, não queiram essa nova concorrência. Porque seria a concorrência pela mão de obra favorecendo quem? Favorecendo os empregados.

Até concordo, inclusive, com a fala do representante do Ministério Público do Trabalho de que talvez a legislação pudesse mudar. Não pode ser só o aplicativo ter o direito de atuar. Concordo. Eu sou um cara da livre concorrência. Eu quero que o livre mercado atue, e é óbvio que tem que ter regulamentação. As coisas podem ser feitas com equilíbrio e que a segurança pode ser garantida. É disso que se trata o meu projeto, apesar das distorções: “Ah, ele quer liberar tudo de qualquer jeito”. Não é bem isso.

O meu projeto estabelece controle de velocidade; que o seguro tem que ser obrigatório, apesar das empresas já praticarem, ele tem que ser, sim, obrigatório e sempre disse que estou aberto ao debate para que esse projeto seja modificado e se torne um projeto viável, mas não impeditivo.

O problema é quando a pessoa que deve regulamentar passa atuar de uma forma intransigente, sem contemplar os fatos e inviabilizando o serviço. Porque é fácil para nós, Vereadores, temos um bom salário, temos uma boa condição de vida, graças a Deus e graças ao nosso trabalho, mas tem pessoas que, infelizmente, não tem uma condição tão boa quanto a

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

nossa. E essas pessoas, muitas vezes, dependem desse serviço para garantir o sustento dentro das suas casas.

Então nós temos que garantir a vida das pessoas? Obviamente, que sim. Isso se faz com política pública. Por exemplo, em Fortaleza, o serviço foi liberado e como houve uma política pública adequada, os acidentes foram reduzidos.

Então, liberar o serviço de forma responsável não é antagônico a você. É garantir a segurança. Essas duas coisas, quando nós, como bons regulamentadores, atuamos corretamente, elas podem e devem andar juntas.

O que nós não podemos é, para beneficiar alguns interesses de setores que não querem concorrência, tirar o pão da mesa de gente pobre, que é disso que se trata. O que nós não podemos é apelar, simplesmente, com discurso emocional, falando da vida, da segurança e etc, que são pautas necessárias, mas esquecermos completamente dos dados e dos fatos, dos estudos da FGV, das propostas das plataformas que, inclusive, se dispuseram a fornecer informação, para que a Prefeitura melhore a segurança do trânsito. E tudo isso tem que ser feito. Nosso trabalho aqui não é proibir.

A mentalidade paternalista, infelizmente, ela é muito comum ainda no Brasil. Vereador não é pai de cidadão. Prefeito não é pai do povo. Prefeito, ele é o agente executor de normas legislativas necessárias, mas ele não é apto para decidir se uma pessoa pode ou não usar determinado serviço. Ele tem que garantir o direito com responsabilidade. Simples assim.

Eu, enquanto Vereador, não tenho direito de escolher se uma pessoa quer, deve ou não andar de moto, porque eu não sou pai dessas pessoas. Elas não são crianças que devem ser tuteladas por pessoas que se consideram acima delas, superiores, pessoas iluminadas que podem decidir o que uma pessoa vai fazer ou não. O serviço de moto, ele não é tão seguro quanto de carro, e todo mundo que faz uso desse serviço sabe muito bem. São pessoas adultas, maduras, e o nosso trabalho enquanto Vereadores não é tutelá-las, como se fossem crianças. Nosso trabalho, enquanto legisladores, é fazer uma regulamentação sensata, respeitosa, mas uma regulamentação que, principalmente, garanta a vida e não tire o sustento da mesa de

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

pessoas pobres que precisam desse serviço.

É essa a minha preocupação desde o começo. Estou ao lado dos trabalhadores, estou ao lado das pessoas, das mulheres que chegam tarde da noite nos terminais de ônibus e, muitas vezes, têm preocupação com a sua segurança e precisam desse serviço para chegar nas suas casas. Estou a favor de que o serviço clandestino, ele não aconteça, mas que o serviço que é fornecido pelo aplicativo seja regulamentado para que nós tenhamos um serviço mais seguro, que é algo que é importante deixar claro, e que esse transporte por moto irregular já acontece, e não tem regulamentação de velocidade, não. A pessoa vai na velocidade que quer. Pessoas morrem desse jeito e não é contabilizado, porque é irregular. E isso vai continuar acontecendo.

Como tem uma alternativa que pode tornar isso mais seguro, eu acho que o mais prudente, o mais responsável, é que nós aceitemos as novas tecnologias, aceitemos as inovações, e trabalhemos no sentido de garantir o trabalho e, ao mesmo tempo, segurança, que é para isso que fomos eleitos.

Muito obrigado pela oportunidade.

- Assume a presidência o Sr. Sansão Pereira.

O SR. PRESIDENTE (Sansão Pereira) – Muito obrigado, Vereador Lucas Pavanato. Agora, a nobre Vereadora Silvia da Bancada Feminista.

A SRA. SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – Boa tarde a todas as pessoas que estão aqui presentes, hoje, para esse debate tão importante para a nossa cidade. Se não me engano, é a terceira audiência pública já com essa discussão.

Eu queria começar elogiando bastante a fala do representante do Ministério Público do Trabalho, porque o senhor falou uma coisa que é a realidade. O lado mais frágil de qualquer relação de trabalho é o trabalhador. Porque aqueles que possuem o capital, eles têm o poder. E aqueles que não possuem o capital, que vendem a sua força de trabalho, eles têm uma fragilidade diante de quem possui o capital. Então, eu queria, inclusive, atentar para que a maioria dos mototaxistas, e a maioria dos empregadores não possuem sequer sua própria moto. A moto é alugada. Porque nem isso eles conseguem comprar com o dinheiro que eles recebem. Porque

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

o dinheiro que eles recebem, normalmente, só dá para se sustentar, para pagar suas contas do mês. Não dá nem para adquirir a moto.

Então, assim, é por conta disso, de que a relação mais frágil é a relação do trabalhador, que a gente aqui tem que ter como objetivo principal proteger o trabalhador, e proteger o usuário de qualquer transporte. Eu queria falar também que, nessa questão, a gente precisa priorizar o transporte público de massa. E a Prefeitura e o Governo do Estado deveriam estar investindo massivamente nesse transporte público de massa. Porque é esse que faz o transporte das multidões aqui na cidade de São Paulo. Que é o metrô, que é o trem, que com as privatizações vive dando falha em todas as linhas, que são os ônibus.

Então, a regulamentação do serviço de mototáxi, da qual eu sou a favor, ela não pode ser um serviço que vai ser o serviço principal. Ela tem que ser complementar. Primeira coisa é essa. Segunda, ela não pode ser uma regulamentação de liberou geral. Porque toda regulamentação tem regras e essas regras têm que, fundamentalmente, proteger o trabalhador e o usuário desse transporte.

Não pode ser uma regulamentação que vá favorecer as empresas. As empresas, inclusive, têm que dar essa proteção, porque esse seguro, sobre o qual perguntei para o representante da Uber, pesquisei aqui, ele é pago. O trabalhador tem que pagar pelo seguro, o usuário tem que pagar pelo seguro. (Pausa) Não? Bom, tudo bem. Então, tem que ter o seguro para o trabalhador, para usuário; tem que ter a proteção. Quem tem que fornecer o capacete, quem tem que fornecer os equipamentos de proteção são vocês, que são a empresa. Vocês têm que fornecer várias coisas, senão o trabalhador vai estar lá trabalhando que nem um desesperado para poder levar o sustento para casa, e a empresa vai lavar as mãos. A empresa não vai ter responsabilidade sobre a vida daquele trabalhador e sobre vida do usuário?

Então, o que a gente quer é uma regulamentação que, em primeiro lugar, proteja a vida das pessoas. Essa é a primeira coisa. Para isso, a gente precisa fazer o quê? O que é que o que é que é necessário? Por exemplo, ouvi a fala do primeiro mototaxista por alguns dias, que falou que a maior parte do serviço é na periferia. Também pela apresentação da Uber, é na

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

periferia. Então, tem que ter a regulamentação do serviço somente em periferias onde há vias menos movimentadas, porque as vias movimentadas são mais perigosas. À Prefeitura, cabe ver onde vai ser possível esse serviço, não na cidade inteira. Não pode ser “liberou geral”.

Outra coisa: tem que ter o controle de velocidade. Então, são várias questões. Por conta disso, por conta de acreditarmos que é possível regulamentar, sim, não somos a favor de projetos que simplesmente proíbam a regulamentação. Somos a favor da regulamentação, porém, com uma série de regras que visem prioritariamente à segurança, à proteção e à remuneração desse trabalhador. Porque não pode acontecer de ele ficar igual a um desesperado, levando gente para lá e para lá, ganhando 1 real por quilômetro rodado. Sei que os entregadores, por exemplo, fizeram uma greve este ano porque estavam recebendo muito pouco do iFood, e de outros aplicativos. Então, o lado mais frágil é o trabalhador, o lado mais frágil é o usuário. E é esse lado que o nosso mandato, com a Oposição, que foi quem protocolou o projeto, quer proteger. E por isso o nosso projeto é de uma regulamentação com segurança, com proteção e que vise em primeiro lugar, ao trabalhador, à classe trabalhadora.

Obrigada. (Palmas)

- Assume a presidência a Sra. Sandra Santana.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) - Obrigada, Vereadora Silvia da Bancada Feminista. Convido agora a representante da 99, Irina. Você tem uma apresentação? (Pausa)

Fique à vontade, lembrando que o tempo é de 10 minutos, incluindo apresentação e a fala.

Depois, haverá mais três Vereadores inscritos, após o que iremos para as conclusões.

A SRA. IRINA FRARE CEZAR - Boa tarde a todos. É um prazer estar com vocês hoje. Muito obrigada, Vereadora Sandra Santana. Podemos começar, por favor?

- Oradora passa a se referir às imagens exibidas na tela de projeção.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

A SRA. IRINA FRARE CEZAR - Bom, as últimas conversas que nós tivemos por aqui foi uma solicitação de todos os Vereadores para que nós trouxéssemos mais dados. A gente ouviu, e não só trouxemos mais dados hoje, como trouxemos dados validados, que eu vou expor a seguir. Aproveito para lembrar que, no dia de hoje, os gabinetes dos Vereadores receberam convites para estar em um evento de lançamento de dados. Alguns de vocês estiveram presentes, alguns mandaram representantes. Hoje eu vou trazer um pouco dos dados que a gente lançou fora da Câmara Municipal. Inclusive deixo o convite para também levar com mais minúcia para dentro dos gabinetes.

Vamos começar falando um pouco dos dados de operação. Então, vamos lá. A nossa operação em janeiro foi de 14 dias. Nesses 14 dias, nós tivemos 500 mil corridas e geramos R$ 7 milhões de ganhos para os motociclistas. Próximo *slide*, por favor.

Nós tivemos um segundo período de 13 dias de operação em maio. Nesse período, tivemos 150% de crescimento em comparação à operação de 14 dias que tivemos em janeiro. Tivemos R$ 16 milhões de ganhos para os motociclistas, e 862.000 corridas na cidade de São Paulo durante a semana de funcionamento, ou seja, somando os 2 períodos em que trabalhamos na cidade, os 14 dias de janeiro e os 13 dias de maio, tivemos um total de 1.036.000 corridas dentro da cidade de São Paulo.

E, agora, quero trazer dados de segurança que - como mencionei - foram validados pelo Instituto Cordial, que é um *think tank* que trabalha em parceria com a Organização das Nações Unidas. O objetivo da pesquisa que fizemos com eles foi o de comparar a frequência de sinistro nas viagens, ou seja, queríamos entender o que estava acontecendo quando falamos de sinistro fora da plataforma, e dentro da plataforma.

E qual o período de abrangência? Foram os municípios com operação da 99 moto em 2023, e dali para a frente. E qual a nossa base de dados? Pegamos sinistros com óbito ou internação do Datasus, usamos a frota nacional de motocicletas inscritas na Senatran, pegamos sinistros na 99, registros de severidade de 2 a 5 - vou explicar um pouco melhor isso - e a frota da 99, qual é o número de prestadores

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

de serviços ativos que tenho, e pegamos a taxa de sinistros por frota que permite comparar a segurança do 99 no moto com o cenário nacional, sem a intermediação do aplicativo.

Além disso, pegamos um período de abrangência de janeiro de 23 a dezembro de 2024, para entender um pouco melhor do total do mensal das corridas finalizadas no nosso sistema operacional, e, de novo, pegamos os sinistros de 2 a 5, e dividimos pelo total de viagens. Chegamos a um número calculado mês a mês.

O segundo objetivo da pesquisa foi o de comparar dentro de todas as viagens que estavam ocorrendo o 99 moto, fazer uma comparação de sinistros para avaliar a segurança operacional do modal, independentemente dele estar dentro da plataforma.

Primeiro, vamos falar bastante de sinistro, aqui. Então, quero definir direitinho com vocês quais são eles, para que não tenhamos nenhuma dúvida.

Aqui, vamos falar do sinistro leve, que é o com escoriações leves, com ou não atendimento médico, mas sem a internação. Vamos falar de sinistro grave, que são sinistros que geraram internação hospitalar, e vamos falar do sinistro fatal, o sinistro com óbito. Os dados foram registrados, catalogados, compatibilizados e checados pela 99, ou seja, você tinha uma dupla checagem, a plataforma e esse *think tank* que comentei inicialmente, e realizamos testes de compatibilidade entre os dados da 99 e os dados nacionais da região metropolitana, para que entendêssemos direitinho o que estava acontecendo. Recorte nacional e recorte da região metropolitana de São Paulo.

Vamos entrar nos resultados que tivemos. Acho que é interessante trazer para vocês que 2023 foi o começo da operação em toda a região metropolitana, exceto, obviamente, na cidade de São Paulo. A operação ficou mais madura em 2024. Depois que tivemos a ampliação do serviço que estou mencionando aqui, que seria o ano de 2024, a taxa de sinistralidade total por milhão de viagem caiu e estabilizou em 5 sinistros por milhão de viagens, ou seja, tenho uma operação crescente e a estabilização ou até caída, que vou mostrar a seguir nos gráficos, dos sinistros que temos dos sinistros totais - aqui eu estou falando de 5 sinistros por milhão de viagens - seriam tanto leves, quanto graves, e fatais.

E agora, vamos falar só de sinistro, grave e fatal, ou seja, com atendimento médico, internação hospitalar ou óbito. Quando vamos para esse desenho, chegamos num total de 3 sinistros por milhões de viagens, ou seja, só 3 ocorrências para 1 milhão de viagens realizadas. É o número que

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

tínhamos veiculado falando em alguns gabinetes, o 0.0003% de viagens, terminando com algum tipo de incidente.

E, finalmente, os sinistros fatais que, sim, vão acontecer, infelizmente. Eles são residuais, ou seja, têm uma incidência muito menor. Temos o registro de fatalidade de praticamente menos de 1 sinistro por milhão de viagem. Aqui, o sinistro fatal, casos graves com internação, também são menores que 1 por milhão de viagens.

O próximo gráfico mostra a avaliação dos sinistros. Como vocês podem observar, as linhas em verde-água representam os sinistros leves – ou seja, estamos analisando aqui a severidade dos sinistros ocorridos nas viagens feitas atualmente no Brasil. Como mencionei, a cor verde-água indica sinistros leves; o verde um pouco mais escuro, sinistros graves; e o tom mais escuro ainda, os sinistros fatais.

Ao analisar o gráfico, percebemos uma predominância de sinistros leves, com uma certa oscilação entre os casos graves e fatais, sem evidência de sazonalidade. No recorte histórico apresentado – de janeiro de 2023 até dezembro de 2024 –, houve um pico de 7% de sinistros fatais, indicado pela seta vermelha voltada para baixo. Esse foi o momento de maior incidência de sinistros fatais. Também tivemos, nesse mesmo período, um máximo de 6% de sinistros graves, marcado por outra seta vermelha.

Vale destacar que, nos últimos três a quatro meses de 2024, não foi registrado nenhum sinistro fatal, e a incidência de sinistros graves foi praticamente nula.

O que esses dados nos dizem hoje? Que, ao analisarmos a proporção de sinistros fatais por cem mil motocicletas, observamos uma diferença significativa. Atualmente, a plataforma 99 Motos registra quatro vezes menos óbitos do que a média nacional. E quando falamos de “Brasil”, estamos nos referindo às motocicletas que operam fora da 99, ou seja, que não estão cadastradas na plataforma. Aprofundando um pouco mais esse dado: tivemos 8 sinistros fatais registrados dentro do aplicativo da 99, contra 34 ocorrências fatais fora da plataforma. Isso mostra claramente que o risco de fatalidade fora da 99 é muito maior.

Por que? Porque fora da plataforma não existe o mesmo sistema de metodologia e

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

tecnologia que foi desenvolvido dentro da 99. Essa tecnologia é justamente o que torna a viagem mais segura. Fora da plataforma, independentemente do modal, não há esses recursos tecnológicos que ajudam a prevenir acidentes. E os dados confirmam isto: temos duas vezes menos sinistros totais por cem mil motocicletas cadastradas na 99. Se olharmos especificamente para os sinistros com atendimento médico, mas sem fatalidade – o que chamamos de sinistros graves –, foram registrados 518 casos dentro da base da 99, contra 1.011 fora da plataforma. Ou seja, quando se está fora da plataforma, a probabilidade de se envolver em um sinistro grave é duas vezes maior. Já dentro da plataforma, graças à camada de tecnologia embarcada, o motociclista está mais protegido, mais amparado, do que estaria fora dela.

Esse gráfico é particularmente interessante, pois nos permite analisar a ausência de indícios de causalidade entre o aumento do número de viagens e a ocorrência de sinistros.

Quero chamar a atenção, em especial, para o mês de dezembro de 2024. Observando o gráfico, vemos que, nesse período, houve um aumento significativo no número de corridas – curiosamente, uma queda na taxa de sinistralidade. Isso contraria a percepção comum de que, quanto maior o volume de viagens, maior seria o número de acidentes. E vale lembrar: estamos falando de dezembro, um mês em que, infelizmente, é comum imaginar que as pessoas estejam mais propensas a se envolver em acidentes, muitas vezes devido ao consumo de álcool. No entanto, os dados mostram justamente o contrário.

O gráfico vai além: ele mostra que, em dezembro de 2024, a taxa de sinistralidade permaneceu extremamente baixa – praticamente ínfima. Ou seja, mesmo com o aumento no número de viagens, não houve elevação nos acidentes. Eu sei que esse talvez não seja o foco principal da nossa discussão hoje, mas achei esse dado particularmente interessante e relevante de ser compartilhado. Portanto, mesmo em dezembro, não se observa um aumento significativo na taxa de sinistralidade.

A contribuição máxima da 99 Moto nos sinistros de trânsito classificados como fatais é de 6%. Neste gráfico, estamos analisando apenas os casos de feridos em sinistros fatais. As colunas em amarelo representam os atendimentos fatais registrados dentro da nossa plataforma.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

O máximo registrado na série histórica é de 6%; porém, na maior parte do período analisado, como podem observar, não houve casos de sinistros fatais dentro da plataforma da 99. Estou me referindo à região metropolitana de São Paulo. A contribuição máxima da 99 Motos nos sinistros de trânsito graves é de 4%. Como podem ver, os indicadores em amarelo representam os casos registrados dentro da nossa plataforma.

E, finalmente, apenas 2% dos sinistros leves. Se vocês olharem a tabela, ela é completamente preta quando a gente fala dos sinistros fatais que existem na região metropolitana de São Paulo. E o que é correspondente à 99 Moto, é o que está em amarelo; é apenas o que está em amarelo aí. O máximo desse amarelo são os 2% da série histórica. Pode passar, por favor.

A taxa de sinistralidade, agora por quilômetro, é 2,8 vezes inferior à do uso pessoal. Como é que a gente sabe disso? No gráfico da direita, a gente tem a sinistralidade geral da região metropolitana de São Paulo para uso pessoal de moto. Ela é a que está mais próxima do 7. A taxinha que está aqui no meio é o uso geral da região metropolitana de São Paulo para uso profissional de motocicleta. E, finalmente, todos os pontinhos amarelos são uso profissional das motos da 99 Moto na região metropolitana da Grande São Paulo.

O que esse gráfico está dizendo? Ele está dizendo que quem está tendo sinistralidade, seja leve, seja grave, seja de óbito, é majoritariamente quem está usando a moto para uso pessoal; não é a pessoa que está utilizando a moto para gerar renda, não é a pessoa que está dentro das plataformas. Isso é uniforme na região metropolitana de São Paulo e, mais do que isso, dentro da plataforma. Nove municípios da região metropolitana de São Paulo sequer tiveram qualquer tipo de incidente. Próximo, por favor.

O mesmo comportamento aqui, quando a gente fala de incidentes graves e fatais. Então, ali no gráfico, o que está mais à direita é uso pessoal de graves e fatais. O que está mais à esquerda, pontilhado, é também os graves e fatais, para uso profissional. E a 99 Moto, de novo. O maior índice de óbitos é para uso pessoal. Próximo, por favor.

Finalmente, aqui, dando a finalização, não há evidência de que a sinistralidade nas

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

viagens de 99 Moto seja superior à observada entre as motocicletas na região metropolitana de São Paulo. Ou seja, o que isso quer dizer é que nós temos, inclusive, uma sinistralidade menor do que o uso pessoal, que é o feito fora da plataforma. E os dados apontam que viagens de uso profissional apresentam uma sinistralidade inferior ao uso pessoal da motocicleta. A gente acredita que isso aconteça porque ele está ali um pouco mais próximo das ruas, ele está aprendendo um pouco mais o que ele pode ou não fazer dentro da sua atividade profissional.

E, finalmente, é importante destacar que motociclistas seguem sendo um grupo vulnerável, sim, nas ruas. E que, se a gente não tiver uma composição de políticas públicas junto às plataformas e junto à sociedade civil, a gente não vai melhorar esses números, que são principalmente fatais e principalmente negativos fora das plataformas e para uso pessoal.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Irina. Essas foram as palavras da representante da 99. E chamo, neste momento, o autor também de um dos projetos objetos desta audiência pública, o Vereador Marcelo Messias.

O SR. MARCELO MESSIAS – Boa tarde a todos. Primeiramente, agradecer a Deus pela oportunidade de, mais uma vez, estar com vocês. Estou vindo novamente a esta tribuna dizer que eu não sou contra a regulamentação do mototáxi; pelo contrário, sou favorável à regulamentação, desde que tenhamos 4.5 óbitos a cada 100 mil habitantes. Uma regulamentação com bastante segurança, principalmente para o motoqueiro.

Sou, sim, a favor da regulamentação; sou, sim, a favor do motoqueiro, mas principalmente da família e da vida. Vou trazer uma informação para vocês importante do estudo da Dra. Rafaela Mendonça, mestre e doutora em ciências biomédicas pela USP, que o uso dos capacetes por diferentes pessoas, sem higienização adequada, pode provocar infecções fúngicas, bacterianas e virais, como HPV e herpes, além de piolhos, alergias, e facilitar também a transmissão de doenças respiratórias, como Covid-19.

O capacete é de uso individual. E aí eu faço, então, um desafio à 99 e à Uber, que recentemente fizeram uma carta aberta ao Prefeito Ricardo Nunes. O desafio é que elas

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

coloquem nessa carta aos jornais, aos maiores jornais do nosso país, quanto vai ser investido em EPI? Qual o valor do seguro para o piloto, para o motoqueiro e para o passageiro? Também coloquem nessa carta aberta: qual o valor do plano de saúde para esse trabalhador, esse motoqueiro? Por último, qual o valor da renda mínima para esse motorista que sai de casa todos os dias para desafiar, vencer o seu ganha-pão de dia a dia?

É muito fácil fazer recomendação, mas sem pensar no trabalhador, na sua família e, principalmente, na renda que vai trazer para casa.

É só isso. Muito obrigado, Sra. Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Muito obrigada, Vereador Marcelo Messias.

Chamo, agora, o Relator de um dos projetos ora debatidos nesta audiência pública, Vereador Sansão Pereira.

O SR. SANSÃO PEREIRA – Muito boa tarde, Sra. Presidente Sandra Santana, Sras. e Srs. Vereadores e a todos que nos acompanham pela da TV Câmara SP e pelo YouTube, ou presencialmente no plenário.

Cumprimento todas as autoridades, convidados, representante de empresa de transporte, Sindimoto de São Paulo, também a Associação dos Motofrentistas e lideranças independentes.

Quero começar reconhecendo o valor de todos os motoboys e motofretistas da nossa cidade. Vocês trabalham no sol, na chuva, no trânsito pesado, arriscando a vida todos os dias para sustentar suas famílias e merecem o nosso respeito.

Sei das dificuldades que enfrentam: falta de direitos, jornada longa, baixa remuneração e até mesmo falta de um local para descansar. Empresas como Uber, 99 e outras plataformas exploram o trabalho de vocês, lucram muito, mas não garantem segurança, nem benefícios.

Está presente conosco o Procurador Dr. Ricardo, do Ministério Público do Trabalho. Então, a Lei 12.997, de 2014, reconhece o trabalho do motociclista como atividade perigosa e

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

garante, inclusive, o adicional de periculosidade de 30%. Então, é perigoso. Já consta no artigo 193, § 4º, da Consolidação da Leis do Trabalho, mas, infelizmente, não é cumprida.

Na audiência pública da Comissão de Saúde realizada na última semana foi apresentado um quadro alarmante sobre acidentes com motociclistas. Olha aí, como é que é perigoso. No dia da audiência, havia 76 pacientes internados por acidente de moto nos hospitais municipais, 42 pacientes aguardando cirurgia. Em 2024, foram registradas 8.880 internações do hospitalares por acidentes com motocicleta, sendo 4.084 na rede municipal e 4.796 na rede estadual. Muitos acidentados não chegam com vida aos hospitais.

Ao longo do ano de 2024, 17.792 leitos permaneceram ocupados no município e 27.178 no estado. As consequências são graves: 59% dos casos resultam em sequelas permanentes, 19% dos casos resultam em amputações. A maioria das vítimas têm entre 18 e 30 anos.

Precisamos de mais fiscalização, de locais de apoio para descanso, de garantia de direitos e o fim da exploração disfarçada de autonomia. Motoboy é trabalhador, é pai, é mãe de família e merece dignidade.

Por isso irei a Brasília. Vou falar com o nosso Presidente nacional do Republicanos, Marcos Pereira. São 46 Deputados Federais. Vou também falar com o líder do Republicanos na Câmara, Deputado Gilberto Abramo, e com o Presidente da Câmara Deputados Hugo Motta, que também é do nosso partido, para levar demandas e buscar soluções reais. Contem comigo nessa luta, motoboy, motofretista.

Eu tenho aqui diversas reclamações das audiências passadas. Tenho modelos de bonificação que incentivam o risco e que são ilegais, as bonificações são ilegais de acordo com a Lei 12.436/2011. A Uber e a 99 oferecem bonificações por metas de corridas, como 150 a 500 por semana, ou atingiu determinado número de viagens, 1.500 por mês em bônus de volume, também quem faz mais de 15 corridas, mais de cinco entregas, 250 corridas, enfim. Tem uma definição de diversas reclamações.

- Manifestações na galeria.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

O SR. SANSÃO PEREIRA – Já mencionei, Lei 12.436/2011. Bom, têm diversas reclamações, nós vamos levar tudo isso à Brasília. Mas como estamos na relatoria da CCJ, desse projeto do Marcelo Messias, estamos na Comissão de Constituição e Justiça, nós vamos nos ater às questões constitucionais e legais dos três projetos que estão em andamento.

Então, eu quero, com muita responsabilidade e amparo jurídico, os projetos de Lei 620/2025, que é um dos que andam nesta Casa, como também o 17/2025, que visam regulamentar o serviço de mototáxi na cidade de São Paulo, padecem de um erro jurídico estrutural e incontornável. Tentam enquadrar o mototáxi, que é um transporte público por motocicleta, dentro das regras do transporte privado por aplicativo, que é feito exclusivamente com automóveis. Mototáxi é diferente de transporte público por aplicativo. Mototáxi é disciplinado pela Lei Federal 12.009/2009, já o transporte por aplicativo é regulado pela Lei Federal 13.640/2018, que alterou, inclusive, a Lei 12.587/2012.

Essas duas modalidades têm naturezas jurídicas distintas. Mototáxi é um serviço público individual, que requer outorga do Poder Público Municipal, requer registro do veículo na categoria aluguel, placa vermelha, requer curso especializado presencial para o condutor, requer fiscalização direta pelos órgãos de trânsito. Já o transporte por aplicativo é um serviço privado individual, sua regulamentação é facultativa ao município. E a lei é bem clara, Art. 11-B, inciso I, da Lei 13.640/2018: “O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior”.

Ou seja, a categoria B é para quem dirige automóvel, não é para quem dirige moto, para quem dirige moto é categoria A. Então, já não está incluída na lei dos aplicativos. O transporte por aplicativo não está incluído. A Lei 13.640 fala da habilitação categoria B, ou superior. Superior é para quem dirige caminhão, *vans*, carretas. Então, a categoria A não está incluída aqui, então já está fora.

Ou seja, a própria lei federal excluí motocicletas desse tipo de transporte. O condutor deve ter CNH categoria B, automóveis. Já o mototaxista por sua vez, obrigatoriamente, deve

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

possuir CNH na categoria A motocicleta, conforme o Art. 2º, da Lei 12.009/2009. Não há compatibilidade entre essas leis, são regimes jurídicos distintos.

Primeiro, erro no enquadramento jurídico e ilegalidade no uso da categoria do veículo. Além disso, o Código de Trânsito brasileiro exige que o serviço de mototáxi seja prestado com veículo registrado na categoria aluguel, identificada pela placa vermelha, repito. Isso assegura que o veículo seja usado para prestação de serviço público, com vistoria regular, seguro obrigatório e controle de manutenção.

Tanto o PL 620/25 como o 17/25 não tratam disso, pelo contrário, seus textos permitem, na prática, uso de motocicletas registradas como particulares para transporte remunerado de passageiros. Isso constitui infração gravíssima e expõe usuários e condutores a riscos jurídicos e físicos. Então, mais vida e menos mortes. Somos a favor da vida e a favor da família.

Continuando, tanto o PL 0620/25 e também o 17/25 inventam uma nova categoria. Eles criam uma nova categoria de transporte não prevista em nenhuma norma nacional. Isso configura um vício de iniciativa de conteúdo e cria precedentes e riscos jurídicos.

O STF já decidiu que os municípios têm competência para regulamentar local de transporte, mas não, para alterar a sua natureza jurídica ou as suas exigências legais federais.

A aprovação dos PLs 620 e 17/25, na forma como estão, gerará judicialização. A cidade de São Paulo será alvo de Ações Diretas de Inconstitucionalidade, Ações Civis Públicas e Ações Populares.

Essa foi a parte constitucional e legal.

Agora, alguém disse que o Judiciário tem que ter o amparo legal, e não o tem. O amparo legal é esse aqui.

Eu estive vendo uma entrevista da PGM Dra. Luciana, quero parabeniza-la, mas já tinha me sentado com a nossa equipe técnica – quero agradecer à equipe do meu gabinete que, minuciosamente, avaliou cada uma dessas questões, desses assuntos, que nós estamos mencionando, trabalhou muito bem graças à Deus. Depois, fomos ver que os nossos argumentos

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

batem com os argumentos da PGM, da Procuradora Geral do Município, Dra. Luciana, quero parabeniza-la. Nós não sabíamos. Depois, fomos ver, já tínhamos conversado, e fui analisar direitinho o que ela falou em Brasília, foi o que já tínhamos levantado aqui.

Quero chamar a atenção dos senhores para algo que ainda não foi observado. São Paulo é uma cidade incomum. São Paulo é um país. É um exemplo para os estados de São Paulo e para o mundo. A nossa capital tem, aproximadamente, 12 milhões a 12 milhões e 300 mil habitantes, isso representa 27,6% da população do estado de São Paulo que é de 46 milhões. Se eu pegar 28% e jogar em cima de 645 municípios vai representar que São Paulo é equivalente, nobre Presidente Sandra Santana, a 174 cidades, se eu usar a proporcionalidade. Junte-se 174 cidades vai ser como São Paulo.

Ainda agora, a Dra. Irene da 99 mencionava alguns dados e falou em região metropolitana que são cidades pequenas. Se a gente fizer uma comparação com as principais capitais, dê um *google* nas principais capitais, vão aparecer as 7, as 10 primeiras, se pegar Brasília tem 2 milhões 700 e poucos mil, Fortaleza são 2 milhões 500 e poucos mil habitantes, Salvador são 2 milhões 568 mil, Belo Horizonte, 2 milhões 416 mil, Recife 1 milhão 517 mil, ou seja, se eu somar a população dessas cinco principais capitais que estão dentro das 10 primeiras, eu tenho 12 milhões e 100 mil habitantes. São Paulo ultrapassa essas cinco capitais do Brasil, as principais juntas, que é uma questão de inteligência, de raciocínio. Se eu pego o Rio de Janeiro, que tem 6,729 milhões; Manaus, Curitiba e Goiânia, essas quatro, que estão dentro das dez, dá 12,300 milhões. As quatro capitais somam 12,300 milhões. Então é uma cidade sozinha que tem muitos mais habitantes do que cinco capitais.

Eu estive vendo a evolução dos carros. Veja que, em 2024, eram 9.748.457 veículos rodando na cidade de São Paulo. Vou repetir, 9.748.457 veículos, na cidade de São Paulo. E 1,300 milhão motos. Isso, em 2024. Então, imagina o caos que é. Imagina, olha a quantidade. Eu acredito que alguns dos senhores devem ter o dia da placa, do rodízio, e por que tem rodízio, exatamente? Porque tem muitos automóveis, muitos carros na cidade. Qual a outra cidade no Brasil que tem rodízio?

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

Tudo isso é importante ser avaliado, é importante ser visto. E eu quero chamar a atenção porque, na verdade, eu sou contra, é inviável, é totalmente inviável a liberação do mototáxi, do Uber, aqui na cidade de São Paulo. Eu sou contra, é inviável. Na verdade, é um assalto, é um assalto à vida das pessoas. É um crime de homicídio às pessoas que são inocentes.

Imagine, como já foi dito aqui, alguém que não está acostumado a andar de moto e, devido ao movimento, olha aí, é uma vida a menos; alguém que, numa garupa, ou até um condutor, se ele não tiver dois anos de experiência circulando no trânsito, como motociclista.

Muito bem. Então, repetindo, eu sou contra a liberação, a lei ampara, é contrária a isso, tanto pode ser vetado pelo Prefeito, como também vamos dizer que seja até sancionado, mas judicialmente pode ser derrubado, porque não tem amparo jurídico, não tem amparo constitucional, nem amparo legal. Se quiser, inclusive, eu tenho aqui as informações.

Muito obrigado, Sra. Presidente. Muito obrigado, senhoras e senhores. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigado, Vereador Sansão Pereira.

O próximo e último orador inscrito, Vereador Dr. Milton Ferreira. O senhor tem a palavra, como membro desta Comissão de Constituição e Justiça.

O SR. DR. MILTON FERREIRA – Cumprimento a Presidente, os nobres colegas Vereadores, Vereadoras e público presente.

É importante a realização das audiências públicas, delas tiramos as conclusões, porque o que está em jogo é a vida, o trabalho e a segurança das pessoas.

A cidade de São Paulo é uma cidade incomparável, é uma cidade que é maior do que um país, com 12 milhões de habitantes. Como eu sou médico, aposentado em serviço público, há 35 anos, já atendemos a tudo. Já atendemos acidentes leves, acidentes que invalidou o paciente e acidente fatal.

E também, na cidade de São Paulo, em 2024, foram 483 vítimas. Claro, alguns motoboys que estavam assegurados e foram validados, e às famílias também ficaram asseguradas. E a faixa etária dessas pessoas, que são as vítimas, são pessoas de 20 a 30 anos,

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

que tinham toda uma vida pela frente. Então, as mães, esposas e filhos ficam desamparados. É muito grave o que realmente acontece na cidade de São Paulo.

O Prefeito Ricardo Nunes muito preocupado, criou a faixa azul, dando mais segurança a essas pessoas. Eu também criei um projeto de lei, o PAM, que é um posto de apoio aos motoboys, com implantação de 5 projetos pilotos, no Centro da cidade, zona Leste, zona Sul, zona Oeste e zona Norte, para que possamos dar mais apoio a esses trabalhadores.

Agora, a aprovação de moto táxis é um risco iminente, sabemos disso, porque São Paulo é uma cidade que cresceu e as políticas públicas não acompanharam o crescimento nem a tecnologia acompanhou o crescimento da cidade. Nós temos uma cidade emergente, não é uma cidade de Primeiro Mundo, que tem transporte eficiente, trem-bala, etecetera. Então nós temos de ter muito cuidado quanto à questão de aprovar esse projeto do moto táxi. Quem anda de moto tem um risco 30% a ser vitimado, do que quem anda de carro pela cidade de São Paulo.

E com o Ministério Público do Trabalho, que já esteve aqui, é muito importante falar sobre a segurança, dos capacetes. Qual tipo de capacete vai estar usando nessas pessoas? Por exemplo, um jovem de 15 anos, um adulto de 50 anos, será que têm o mesmo perfil, é o mesmo tamanho? E a higienização? Porque transmite doenças, transmite dermatites, transmite as doenças virais, transmite leucorreia, que tem na no couro cabeludo, é uma coisa complexa. Será que tem como fazer essa higienização?

Se o Ministério Público determinar que o Prefeito vai cumprir a lei, claro que o Prefeito vai cumprir a lei. Mas fica aqui um adendo, tem de ter um termo de conduta entre a plataforma, o Ministério Público e o Prefeito da cidade de São Paulo, para que nós possamos ter uma experiência para um emprego, e, por outro lado, lutar pela vida e pela segurança.

Obrigado, Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana - MDB) – Essas foram as palavras do Dr. Milton Ferreira. Com isso, nós encerramos as falas dos Srs. Vereadores inscritos. Vereador Silvinho, gostaria de fazer uso da fala? (Pausa). Ah, muito bem.

Então eu vou fazer menção a duas visitas que estamos recebendo. Nós temos hoje

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.

autuado por Helizenir Correia dos Santos em 22/06/2025 19:35:43.

25 alunos da Faculdade de Direito Campos Sales, acompanhados pelo Vereador Eliseu Gabriel. Sejam muito bem-vindos. (Palmas). Assim como líderes comunitários do Conselho de Saúde da região do Campo Limpo, Capão Redondo. Sejam muito bem-vindos também à Câmara Municipal de São Paulo. (Palmas)

Este é o momento de finalizar, pergunto ao Vereador Silvão Leite, ao Vereador Dr. Milton Ferreira, há mais algum questionamento a ser feito aos convidados presentes? (Pausa). Não.

Então, eu queria encerrar agradecendo imensamente a participação de todos, dizer que esta Casa se mantém com as portas abertas ao diálogo, e tenho certeza de que essa não será a última oportunidade de nos falarmos.

E agora um momento só para relaxar: eu acho que foi mais rápido do que as outras, por ser hoje 12 de junho e todo mundo que está aqui está muito a fim de namorar. Então, por favor, quem está de moto vá devagar, pela faixa azul, respeitando a sinalização, chegue em casa e tenha uma noite agradável com suas namoradas, esposas. (Palmas)

Muito obrigada a todos. Obrigada a todos que nos ajudaram a formatar esta reunião, nossa equipe técnica.

Com isso, declaro realizada a audiência pública dos PLs 17/2025 e 31/2025.

Estão encerrados os nossos trabalhos.

Tenham todos uma boa tarde.

Matéria AUD 105/2025. Documento assinado digitalmente por HELIZENIR CORREIA DOS SANTOS em 22/06/2025 e juntado ao PL 31/2025 por Helizenir Correia dos Santos. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=646568.