



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
RELATÓRIO

SUBCOMISSÃO da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, temporária, destinada ao estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados à regulamentação do serviço de transporte de passageiros por motocicleta no Município de São Paulo, inclusive dos projetos de lei já apresentados sobre o tema.

SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

COMPONENTES:

PRESIDENTE	Renata Falzoni	PSB
VICE-PRESIDENTE	Kenji Ito	PODEMOS
RELATOR	Paulo Frange	MDB
MEMBROS	Carlos Alberto Bezerra Jr	PSD
	Gilberto Nascimento	PL
	Pastora Sandra Alves	UNIÃO
	Senival Moura	PT

São Paulo
2025



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CRIAÇÃO DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

Data do Requerimento: 13/03/2025

Data da aprovação: 19/03/2025, com 6 votos a favor e um vereador não presente.

O **REQUERIMENTO 01/2025**, apresentado na Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica e de autoria da Vereadora Renata Falzoni, para a criação de uma Subcomissão Temporária destinada ao estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados à regulamentação do serviço de transporte de passageiros por motocicleta no Município de São Paulo, inclusive dos projetos de lei já apresentados sobre o tema.

O Requerimento é fundamentado em uma série de considerações, à época do protocolo, que se consubstancia em:

Suspensão Municipal e Ações das Empresas:

- O Decreto Municipal nº 62.144/2023 suspende temporariamente a utilização de motocicletas para transporte remunerado de passageiros por aplicativo em São Paulo.
- As empresas 99 e Uber iniciaram o serviço ("99 Moto" e similar), mas foram suspensas por decisão judicial em 27/01/2025.
- Houve apreensão de motocicletas durante a prestação do serviço.

Disputas Judiciais em Andamento:

- A 99 impetrou um mandado de segurança, julgado procedente em primeira instância (pendente de apelação), alegando que o município extrapolou sua competência ao restringir a operação.
- O Município de São Paulo propôs Ação Civil Pública contra a 99 (e estendida à Uber), alegando contrariedade ao Decreto e riscos à segurança viária. Em Agravo de Instrumento, foi concedido efeito ativo para suspender o serviço da 99 e da Uber.
- Existe uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) visando a declaração de inconstitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023, com parecer favorável da Procuradoria Geral de Justiça.

Dados e Debates:

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Houve um aumento de 20,6% nas mortes por sinistros de trânsito envolvendo motocicletas em 2023-2024 (Infosiga).
- Existem diversos Projetos de Lei protocolados na CMSP, tanto para proibir quanto para regulamentar o serviço.
- Um debate na CMSP reuniu os motociclistas que prestam serviço de transporte individual de passageiros (que pedem direitos trabalhistas e garantias), empresas e associações (que defendem a regulamentação).
- Pesquisas (Instituto Locomotiva) indicam que 73% das mulheres de baixa renda veem a moto por aplicativo como alternativa de maior segurança em seus trajetos.
- Dados da AMOBITEC/FGV (2023) apontam o potencial econômico do serviço, como geração de 114 mil empregos e R\$ 2 bilhões de renda no país, e o potencial de gerar 11 mil empregos no Estado de São Paulo.

A Vereadora Renata Falzoni, teve aprovada a **criação de uma Subcomissão Temporária** na Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, composta por **7 membros (todos da Comissão), com prazo de 120 dias (prorrogáveis)**, para estudar, analisar e discutir a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por moto por aplicativo em São Paulo, incluindo na análise os projetos de lei já apresentados sobre o tema. E ao final, apresentar um trabalho técnico que auxilie a Comissão no trâmite e eventual consolidação dos projetos de lei.

INSTALAÇÃO

Data da Instalação: 02/04/20225

Vereadores Presentes: Gilberto Nascimento, Kenji Ito, Pastora Sandra Alves, Paulo Frange, Renata Falzoni, e Senival Moura.

ELEIÇÃO DA MESA DIRETORA DA SUBCOMISSÃO:

- Eleição de **PRESIDENTE:**
 - **RENATA FALZONI** (indicada por Senival Moura).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Resultado: Eleita por unanimidade (6 votos). O vereador Senival Moura conduziu a votação.
- Eleição de **VICE-PRESIDENTE**:
 - KENJI ITO (indicado por Gilberto Nascimento).
 - Resultado: Eleito por unanimidade (6 votos).
- Eleição de **RELATOR**:
 - PAULO FRANGE (indicado por Senival Moura).
 - Resultado: Eleito por unanimidade (6 votos).

DAS REUNIÕES ORDINÁRIAS

Frequência: quinzenal alterada para semanal, em REQUERIMENTO Nº41, de 11/06/2025, da presidente RENATA FALZONI, aprovado em reunião extraordinária de 13/08/2025.

OBJETIVO

Os princípios norteadores dos trabalhos foram a abertura da Subcomissão para as contribuições dos diversos setores envolvidos na prestação desse serviço, da área de pesquisa e produção acadêmica, da área de saúde, mais precisamente das consequências de lesões e mortes causadas por sinistros no transporte de passageiros por motocicleta.

Os trabalhos da Comissão perduraram pelo período de 02/04/2025 a 03/12/2025, oportunidade em que foram realizadas: 16 reuniões ordinárias, 2 reuniões extraordinárias, 2 audiências públicas e 42 oitivas de técnicos da área de trânsito, transporte e mobilidade urbana, saúde, assistência social, representantes de entidades de condutores e de empresas que operam aplicativos desses serviços e agentes públicos de prefeituras onde o serviço está regulamentado.

O relatório dos trabalhos desenvolvidos por esta Subcomissão objetiva contribuir para o debate, subsidiar o processo legislativo que trata de propostas que estão em trâmite nesta Câmara Municipal, e estabelecer diálogo com o Poder Executivo Municipal. Em uma cidade como São Paulo, onde os gestores públicos lutam diariamente para diminuir as estatísticas de morte no trânsito, a regulamentação da utilização de motocicletas na prestação do serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros, é um desafio que envolve

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

assegurar a integridade de condutores e usuários e evitar o aumento do número de sinistros.

Nos limites de sua competência legislativa, o Município deverá aprovar um conjunto de regras de funcionamento desse serviço e de sua integração com as demais modalidades de transporte público e privado.

Entender as competências legislativas dos diversos entes da Federação na regulamentação do serviço, em face dos riscos de sinistro e da liberdade de atividade econômica assegurada na carta constitucional, foi um dos aspectos analisados por esta Subcomissão.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

METODOLOGIA DE TRABALHO

A metodologia de trabalho da **SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA** foi baseada em **GRUPO ESTRUTURADO DE TRABALHO**, composto pelos assessores dos vereadores e técnicos do legislativo, com reuniões de trabalho, reuniões ordinárias e extraordinárias; a princípio, quinzenais e, a partir de 13/08/2025, passaram a ser semanais, com duração média de 2 horas de discussão:

- 1) Com a prioridade inicial da **Revisão Bibliográfica Sistemática**, onde cada membro da Subcomissão foi responsável por mapear e resumir artigos-chave;
- 2) **Discussão e Análise Temática**, utilizando a técnica de *brainstorming* e diálogos sucessivos para construir o referencial teórico;
- 3) Após a análise preliminar dos documentos, foi elaborado um cronograma, de acordo com o previsto no art. 53, I e IV do Regimento Interno da CMSP para Comissões Permanentes e aplicáveis às subcomissões por delegação, de **Audiências Públicas, requisitar dados, documentos e informações, oitivas e depoimentos**, priorizando os convocados que melhor possam elucidar os fatos determinados, de forma *intertemporal e holística*.

O trabalho foi concluído com a apresentação deste **Relatório Final** à Subcomissão, e sendo aprovado nesta, será submetido à Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, nos termos regimentais, com propostas e sugestões de aperfeiçoamento legal.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS:

MARCO REGULATÓRIO ATUAL

Estabelecendo o **marco regulatório** do **TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA INTERMEDIADO POR APLICATIVO (MOTOTÁXI por APP)** no Município de São Paulo, apresentando a análise cronológica da legislação federal, estadual e municipal, as lacunas legais existentes, e o quadro judicial que exige a regulamentação imediata pela Câmara Municipal de São Paulo (CMSP).

Análise Cronológica e Hierárquica da Legislação (Três Esferas)

A regulamentação do serviço em São Paulo depende da compreensão da interação entre as leis federais, estaduais e municipais, destacando as implicações para a operação local. Para entender por que o serviço enfrenta barreiras, precisamos olhar como as leis interagem e quais requisitos técnicos específicos já estão previstos no ordenamento jurídico.

1. Do Ordenamento Federal: A Legalidade da Profissão e os Requisitos de Validade

Preliminarmente, cumpre destacar que a União, no exercício de sua competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, instituiu o arcabouço legal que reconhece e disciplina a atividade.

- **A Base do Código de Trânsito Brasileiro (1997):** A Lei Federal nº 9.503/97 (CTB) estabelece as premissas fundamentais. O Art. 135 é taxativo ao exigir que veículos destinados ao transporte remunerado sejam registrados na categoria **aluguel** (placa vermelha), mediante autorização do poder concedente. Ademais, o Art. 147, § 5º, impõe a anotação de **Exercício de Atividade Remunerada (EAR)** na Carteira Nacional de Habilitação do condutor.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **A Regulamentação da Categoria (2009):** A Lei Federal nº 12.009/09 consolidou o regime jurídico da profissão. O Art. 2º estipula requisitos cumulativos e indispensáveis para a habilitação do condutor: idade mínima de **21 anos**, habilitação na categoria 'A' por, no mínimo, **2 anos** e aprovação em **curso especializado de 30 horas**, regulamentado pelo CONTRAN. A norma impõe, ainda, requisitos de segurança veicular, como o uso de colete retrorrefletivo, aparador de linha (antena) e protetor de motor (mata-cachorro), certidão negativa criminais.

2. Da Competência Municipal e o Ordenamento Urbano

Não obstante a regulamentação profissional federal, a Constituição Federal (Art. 30, V) e a Lei Federal nº 12.587/12 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) conferem ao município a competência privativa para planejar, organizar e fiscalizar o transporte de interesse local. Neste diapasão, o Município de São Paulo editou a Lei nº 16.050/14 (Plano Diretor Estratégico), que estabelece como diretriz urbanística a prioridade ao transporte público coletivo e o desestímulo ao transporte individual motorizado. Tal diretriz serve de fundamento legal para a imposição de restrições de circulação e zoneamento, mas não para a proibição total da atividade econômica.

3. O Conflito Normativo e o "Vácuo" dos Aplicativos

A controvérsia jurídica intensificou-se com a promulgação da Lei Federal nº 13.640/18, que alterou a PNMU para disciplinar o transporte remunerado privado individual de passageiros. O legislador federal, contudo, foi silente quanto à modalidade por motocicletas. As plataformas digitais, valendo-se dessa lacuna, operam sob a égide da Lei nº 13.640/18, esquivando-se dos requisitos de segurança estritos da Lei nº 12.009/09 (como a placa de aluguel e o curso especializado). Paralelamente, a Lei Federal nº 13.614/18 (PNATTRANS) instituiu metas de redução de mortalidade, criando um vínculo jurídico que condiciona a expansão do serviço à observância de índices de segurança viária.

4. Da Inconstitucionalidade das Proibições Locais

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Historicamente, o legislador municipal e estadual buscou vedar a atividade. Contudo, o Poder Judiciário firmou entendimento contrário.

- **A Jurisprudência do TJSP:** O Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo declarou a inconstitucionalidade das leis municipais proibitivas (Lei nº 14.766/08 e Decreto nº 62.144/23), assentando que o município não detém competência para proibir atividade econômica lícita regulada federalmente, cabendo-lhe apenas o poder de regulamentação administrativa.
- **A Posição da Suprema Corte (2025):** O Supremo Tribunal Federal, em decisão recente, suspendeu a eficácia da Lei Estadual nº 18.156/2025, que pretendia conferir aos municípios o "poder de veto" mediante autorização prévia. A Corte reafirmou que legislar sobre trânsito é matéria de competência privativa da União.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

5. Conclusão: A Transição para a Legalidade Estrita

O atual cenário jurídico é de transição. Superada a tese da proibição, resta a imperiosa necessidade de fazer valer as normas federais de segurança (Lei 12.009/09) no âmbito local. A ausência de lei municipal vigente cria um vácuo fiscalizatório que expõe a administração e os cidadãos ao risco. Portanto, a regulamentação não é faculdade, mas dever de ofício do Poder Público para garantir a segurança jurídica e viária.

Um olhar para o Decreto Municipal 62.144/2023

Decreto Municipal nº 62.144/2023 Publicado em janeiro de 2023, suspende temporariamente a utilização de motocicletas para o transporte individual remunerado de passageiros por meio de aplicativos na cidade de São Paulo. A norma foi editada como uma medida de resposta imediata ao lançamento dos serviços de "moto app" pelas plataformas, visando impedir a operação até que se discutissem os impactos na segurança viária.

O decreto também instituiu um Grupo de Trabalho (GT) com diversos órgãos da prefeitura para realizar estudos técnicos sobre a viabilidade, segurança e impacto desse modal no sistema de mobilidade urbana e na saúde pública.

1. MÉRITO E COLISÃO DE PRINCÍPIO DE INTERESSES O objeto de análise é a viabilidade da regulamentação do transporte de passageiros por motocicletas intermediadas, ou não, por plataformas digitais (OTTCs¹) no Município de São Paulo. O relatório aponta um conflito direto entre a **livre iniciativa econômica** defendida pelas plataformas e o **direito à vida e à saúde pública** defendido pela Administração Municipal e órgãos de socorro.

2. POSICIONAMENTO DAS PARTES (RESUMO EXECUTIVO)

- **Poder Público (Saúde, Trânsito e Socorro):** Posicionamento **CONTRÁRIO**. A base argumentativa é a alta sinistralidade. As motocicletas representam apenas 15% da

¹ OTTC Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas
Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

frota ativa, mas estão envolvidas em 58% dos sinistros de trânsito estaduais atendidos pelos Bombeiros. A Secretaria de Saúde destaca o impacto orçamentário desproporcional no SUS e a gravidade das lesões, com internações majoritariamente de jovens. O Grupo de Trabalho concluiu que a atividade constitui risco severo à saúde pública.

- **Operadoras de Tecnologia (Uber/99):** Posicionamento **FAVORÁVEL**. Sustentam a legalidade com base na Lei Federal da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Alegam que o serviço atende áreas desassistidas pelo transporte público (conceito de "última milha"). Contudo, admitem a ausência de vistoria física dos veículos e a falta de cursos de formação práticos exigidos para categorias profissionais similares (como o motofrete), limitando-se a cursos virtuais ou híbridos.
- **Representação da Categoria (Sindicatos/Associações):** Posicionamento **RESTRITIVO**. Embora não se oponham totalmente à atividade, exigem isonomia com o motofrete: uso de placas vermelhas (categoria aluguel), cursos de especialização de 30 horas, equipamentos de segurança específicos e tarifas justas. Alertam para a insegurança da "troca de garupas" que afeta o equilíbrio da moto e a falta de experiência dos condutores de aplicativo.
- **Parecer Jurídico e Conclusão do GT:** O relatório aponta um óbice legal relevante: a legislação federal exige habilitação na categoria "B" para o transporte privado individual de passageiros, o que exclui as motocicletas (categoria "A") desse regime específico de "transporte privado". Para operar legalmente, as motos dependeriam de regulamentação municipal própria sob o regime de "mototáxi" (Lei Federal 12.009/09), o que o Executivo desaconselha por razões de segurança. A única abertura sugerida como alternativa segura é para o uso de **triciclos de cabine fechada**.

EXIGÊNCIAS MÍNIMAS PARA REGULAMENTAÇÃO



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

As exigências mínimas foram extraídas diretamente das **conclusões e recomendações finais** do Relatório Final do Grupo de Trabalho (GT), constantes no documento "Relatório Final SEI 6020 2023 0001419-2. Embora a conclusão principal do GT tenha sido contrária à liberação das motos, o texto apresenta um conjunto de **condicionantes técnicas** caso o Município decida avançar com alguma regulação (especialmente focado na alternativa dos triciclos ou para mitigar riscos).

A. Requisitos do Veículo e Condutor

- **Licenciamento Comercial:** O veículo deve ser registrado na categoria **aluguel** (placa vermelha), atendendo aos artigos 107 e 135 do Código de Trânsito Brasileiro.
- **Qualificação Específica:** Exigência de **curso de formação especializado** para o condutor (similar ao do motofrete), complementar à CNH categoria A, além da anotação de Exerce Atividade Remunerada (EAR) no documento.
- **Padronização e Segurança:** Definição de requisitos de cilindrada mínima e instalação de equipamentos de segurança (mata-cachorro, corta-pipa). Alternativamente, restringir a autorização apenas a triciclos cabinados, que dispensam capacete e oferecem maior estabilidade.
- **Seguro Obrigatório:** Contratação de seguro de responsabilidade civil e sinistros pessoais (APP) cobrindo condutor e passageiro.

B. Requisitos Operacionais e de Controle

- **Restrição de Vias:** Proibição expressa de circulação em vias estruturais de trânsito rápido e, fundamentalmente, proibição de uso das **faixas exclusivas de ônibus**, para evitar conflito com veículos pesados.
- **Limitação de Viagem:** O serviço deve ser restrito a curtas distâncias (raio de atuação limitado) para caracterizar o complemento ao transporte público, evitando a substituição de modais mais seguros.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Compartilhamento de Dados (Telemetria):** As plataformas devem ser obrigadas a fornecer dados em tempo real ao município para fiscalização de rotas, velocidade e cumprimento das restrições de circulação.
- **Projeto Piloto:** Recomenda-se que a implementação, se aprovada, ocorra inicialmente em caráter experimental, restrita a empresas cadastradas e com número limitado de veículos, para aferição de impacto antes da liberação geral.

Lacuna Legal Federal e o Imperativo Municipal

O Município de São Paulo não possui lei que autorize o serviço de Mototáxi (por app ou tradicional). Essa ausência de regulamentação gera um imperativo legal para a CMSP.

- **A Lacuna:** A Lei Federal 13.640/18 (Apps) reconheceu o transporte privado por plataforma, mas **não incluiu expressamente as motocicletas**. Isso significa que o Mototáxi por App **não possui o mesmo "guarda-chuva" legal federal** que os aplicativos de carro.
- **A Competência:** A omissão federal não é proibição. Pela **Lei Federal 12.587/12 (PNMU)** e pelo **Art. 30, I e V, da Constituição Federal**, a competência para organizar e regulamentar o transporte urbano de interesse local é **privativa dos municípios**.
- **O Risco da Inércia:** A inação mantém o serviço na **clandestinidade** e impede o Município de exigir critérios mínimos de **segurança** (inspeção veicular, seguro obrigatório, curso de mototaxista), além de causar a **perda da receita** da outorga onerosa.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CENÁRIO LEGISLATIVO E JUDICIAL ATUAL

O Quadro Judicial (Pressão e Decisões)

As ações judiciais confirmam o impasse entre o Executivo (que tenta proibir ou suspender) e as empresas/associações (que alegam inconstitucionalidade da proibição), convergindo para a exigência de regulamentação pelo município.

Processo	Objeto	Decisão Chave	Implicação
STF - ADI 7852	Lei Estadual (SP) que exigia autorização municipal para o serviço.	O STF formou maioria pela PROCEDÊNCIA (inconstitucionalidade da Lei Estadual) e suspendeu sua eficácia.	Reforça que o Estado não pode proibir e que o município tem o dever de regulamentar .
TJSP - ADI 2059677-53.2025	Decreto Municipal 62.144/2023 (suspensão temporária do Mototáxi por App).	Ação julgada procedente com modulação (Decreto é declarado inconstitucional, mas efeitos postergados por 90 dias)	O decreto de suspensão temporária é inconstitucional, mas a suspensão do serviço foi mantida por 90 dias com recomendação de regulamentação neste prazo
TJSP - Mandado de Segurança 1001729-11.2025	Notificação do CMUV para suspender o serviço 99 Moto.	A segurança foi denegada, declarando lícitas as fiscalizações do serviço pois ele não estava regulamentado e havia decreto eficaz no período, com recomendação de regulamentação em 90 dias	O Tribunal de Justiça reconhece o serviço prestado no período como ilegal mas recomenda que o município o regulemente

O Quadro Judicial: O Imperativo da Regulamentação



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A Justiça tem derrubado as tentativas de proibição do serviço (como a Lei Estadual e o Decreto Municipal 62.144/2023), mas tem mantido a ilegalidade do serviço na prática, pois ele opera sem autorização municipal.

Com a finalidade de entendermos melhor esse cenário, a Subcomissão solicitou:

Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo

REQUERIMENTO nº 53/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, solicitou a Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo que realize pesquisa junto aos órgãos judiciais competentes e elabore relatório de andamento processual abrangendo todas as ações judiciais que envolvam o objeto de estudo desta Subcomissão.

Em resposta em 10 de novembro de 2025 a Procuradora Legislativa, GABRIELA SOUTO MAIOR BACCARIN, enviou o anexo em resposta ao REQ 53/2025. O qual sucintamente apresentamos:

O relatório detalha cinco ações principais:

Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 2059677-53.2025.8.26.0000 (TJSP)

- **Objeto:** Impugnação do **Decreto Municipal n.º 62.144/2023**, que suspende temporariamente o transporte individual remunerado de passageiros por motocicletas via aplicativos em São Paulo.
- **Partes:** Confederação Nacional de Serviços (CNS) contra a Prefeitura do Município de São Paulo.
- **Fundamentos da Requerente (CNS):** Extrapolação de competência municipal (matéria de trânsito e transporte é da União), violação da livre iniciativa e livre



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

concorrência, e que a competência municipal para regular não inclui paralisar a atividade.

- **Decisão:** O Órgão Especial do TJSP julgou a ação **procedente por unanimidade**, com modulação dos efeitos por 90 dias. A decisão se baseou no fato de o decreto ter extrapolado a competência municipal e violado os princípios da livre iniciativa e concorrência.
- **Status:** Embargos de Declaração da Prefeitura foram rejeitados, e o Agravo Interno do IBDTRANSITO não foi conhecido. **Sem trânsito em julgado.**

Ação Civil Pública (ACP) n.º 1002734-68.2025.8.26.0053 (TJSP)

- **Objeto:** Obtenção de tutela de urgência para determinar que as rés se abstenham de prestar serviços de transporte remunerado de passageiros por motocicletas na cidade de São Paulo, e condenação por dano moral coletivo.
- **Partes:** município de São Paulo contra 99 Tecnologia Ltda., com a inclusão posterior da Uber do Brasil Tecnologia Ltda.
- **Decisões:**
 - O Juízo de 1º grau **indeferiu** o pedido de tutela de urgência.
 - No Agravo de Instrumento, o Relator concedeu **efeito ativo parcial** para suspender o mototáxi na cidade. No entanto, o agravo foi posteriormente julgado **prejudicado** por perda superveniente do objeto, devido à sentença.
 - Na sentença de 1º grau, o pedido foi julgado **IMPROCEDENTE**.
- **Status:** O Município de São Paulo interpôs recurso de apelação, ao qual foi concedido **efeito suspensivo** e determinada a **abstenção da prestação do serviço** (sob multa diária de R\$ 30.000,00). O processo está **suspenso** até o julgamento da ADI n.º 2059677-53.2025.8.26.0000. **Sem trânsito em julgado.**

Mandado de Segurança n.º 1001729-11.2025.8.26.0053 (TJSP)

- **Objeto:** Impugnar ato coator (notificação) do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV) que determinava a imediata suspensão do serviço 99 Moto.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Partes:** 99 Tecnologia Ltda. ("99") contra o Secretário Executivo do CMUV.
- **Decisões:**
 - O pedido liminar de suspensão do ato coator foi **indeferido**.
 - Em 1º grau, a segurança foi **CONCEDIDA** (julgamento de PROCEDÊNCIA do pedido), declarando, incidentalmente, a inconstitucionalidade do Decreto Municipal n.º 62.144/2023.
 - Em grau de recurso, a apelação e a remessa necessária foram **PROVIDAS**, a sentença foi **reformada** e a segurança, **denegada**. O acórdão incluiu a recomendação de que o Município regulamente o serviço em 90 dias.
- **Status:** Embargos de Declaração do impetrante foram rejeitados. Foram interpostos Recurso Especial (STJ) e Recurso Extraordinário (STF). **Sem trânsito em julgado**.

Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 2294157-10.2024.8.26.0000 (TJSP)

- **Objeto:** Discutir a constitucionalidade do **Decreto Municipal n.º 62.144/2023**.
- **Partes:** Associação dos Motofretistas do Brasil (AMB) contra o Prefeito do Município de São Paulo.
- **Decisão:** O Órgão Especial do TJSP julgou a ação **extinta, sem resolução de mérito**, por maioria de votos, devido ao reconhecimento da **ilegitimidade ativa** da parte autora.
- **Status:** A decisão **transitou em julgado** em 09/04/2025 e os autos foram arquivados em 03/06/2025.

Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 7852/SP (STF)

- **Objeto:** Impugnação da **Lei Estadual n.º 18.156/2025** de São Paulo, que obriga a autorização dos municípios para o uso de motocicletas no transporte individual privado remunerado de passageiros.
- **Partes:** Confederação Nacional de Serviços (CNS) contra a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP) e o Governador do Estado de São Paulo.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Fundamentos da Requerente (CNS):** Inconstitucionalidade formal (invasão de competência da União para legislar sobre trânsito e transporte) e violação aos princípios da livre iniciativa e concorrência.
- **Decisão:** O Ministro Relator **deferiu a medida cautelar** (*ad referendum* do Plenário) para suspender a eficácia da Lei Estadual n.º 18.156/2025. O parecer da PGR e da AGU foram favoráveis ao deferimento da cautelar e à procedência da ADI.
- **Status:** A cautelar foi convertida em julgamento de mérito. A demanda está em julgamento no **Plenário Virtual do STF**, com **maioria de votos formada pela PROCEDÊNCIA. Sem trânsito em julgado.**

RELATÓRIO DE ATUALIZAÇÃO JURÍDICO-ADMINISTRATIVA

Assunto: Situação Legal do Transporte de Passageiros por Motocicleta via Aplicativo **Data-**

Base: 26 de novembro de 2025

CONTEXTUALIZAÇÃO DO CENÁRIO ATUAL

O presente cenário caracteriza-se por um impasse judicial envolvendo a implementação do serviço de transporte de passageiros por motocicletas no Município de São Paulo. A controvérsia reside na iminência da liberação automática do serviço, prevista judicialmente, em contraposição aos esforços do Poder Executivo Municipal para sustar tal medida.

Abaixo, detalham-se os pontos fundamentais do contencioso:

- Das Medidas Judiciais do Executivo Municipal

Apesar da determinação judicial que autoriza o início das operações para o dia 11 de dezembro de 2025, a Procuradoria do município interpôs recurso extraordinário com pedido de tutela de urgência junto ao Tribunal de Justiça. O pedido foi negado e permanece em trâmite com recurso extraordinário sem efeito suspensivo

- **O Pleito Principal:** A Municipalidade requer a suspensão imediata da data estipulada para o início das atividades.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Fundamentação:** O Executivo alega a inexistência de marco regulatório vigente e a insuficiência de estrutura fiscalizatória. Argumenta-se, ainda, que a liberação prematura poderá acarretar severo impacto na segurança viária e sobrecarga do sistema público de saúde, dada a potencial elevação nos índices de sinistros de trânsito.
- Do Pedido Subsidiário (Prorrogação de Prazo)
 - Caso o pedido de suspensão total seja indeferido pelo Tribunal, a Municipalidade formulou um pedido alternativo solicitando a concessão de um prazo adicional de **120 dias**.
 - **Finalidade do Prazo:** O interstício seria utilizado para a elaboração das normas regulamentadoras, integração de sistemas de dados e a realização de audiências públicas nas 32 Subprefeituras, garantindo a participação social antes da efetiva operação do serviço.
- Da Perspectiva Regulatória Restritiva
 - O Chefe do Executivo Municipal manifestou que, na hipótese de manutenção da autorização judicial, a regulamentação a ser imposta será rigorosa.
 - **Exigências Previstas:** Está em pauta a obrigatoriedade de cursos de qualificação para os condutores, com carga horária mínima de três meses. Tal medida indica que, mesmo diante de uma liberação judicial, o processo administrativo para a habilitação legal dos motociclistas tende a ser complexo e burocrático.
 - **Decisão:** Indeferido o pedido de tutela de urgência pleiteado. Pende julgamento de recurso extraordinário
- Das Medidas de Autorregulação das Operadoras
 - Enquanto tramita o recurso, as plataformas de intermediação (notadamente Uber e 99) sinalizaram a adoção de critérios de autorregulação para mitigar os riscos apontados pelo Poder Público.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Critérios Propostos:** As empresas comprometem-se a exigir idade mínima de 21 anos, Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com a observação de exerce atividade remunerada (EAR) e o monitoramento das viagens via telemetria, independentemente do desfecho regulatório municipal.
- Síntese Processual
 - O processo encontra-se *sub judice* no STF. Já houve decisão indeferindo o pedido de tutela de urgência pleiteado pela Municipalidade, de modo que prevalece o prazo de 10 de dezembro de 2025 recomendado pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, sob pena de início da prestação de serviços pelas operadoras sem regulamentação municipal

O Quadro Judicial (O Aspecto Trabalhista e o Papel do Município)

A definição da relação jurídica entre os motociclistas e as plataformas digitais (vínculo CLT ou autonomia) é de **competência exclusiva da União**.

- **Judiciário Divergente:** O Superior Tribunal de Justiça (STJ) tem tido a tendência de considerar a relação civil/autônoma. Por outro lado, a Justiça do Trabalho tem reconhecido o vínculo empregatício em diversos casos, utilizando o conceito de "subordinação algorítmica".
- **Iniciativa Federal (PLP 12/2024):** O Projeto de Lei Complementar Federal (PLP 12/2024) propõe o modelo de "trabalhador autônomo por plataforma" para motoristas de carros, com direitos sociais mínimos como Previdência e remuneração mínima. É crucial notar que este PLP **exclui, inicialmente, os motociclistas** (moto por app e entregadores).

Conclusão Jurídica sobre o Papel do Município:

O Município de São Paulo deve focar a regulamentação na proteção do usuário e do condutor, priorizando a segurança viária, a saúde e as condições operacionais. É



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
fundamental **evitar invadir a competência da União** sobre o Direito do Trabalho (Art. 22, I da CF).

Contudo, via regulamentação municipal, o Executivo pode e deve exigir:

- Garantias como **seguro obrigatório**.
- Que as plataformas comprovem a **regularidade previdenciária** de seus parceiros (MEI, Contribuinte Individual), sem configurar vínculo empregatício.

O Debate Legislativo Federal e Seus Impactos

A SUBCOMISSÃO deve considerar os projetos federais em trâmite, pois eles moldarão as regras gerais.

Nível	Projeto	Objetivo e Status	Possível Interferência na Lei Municipal
Senado Federal	PL 2.949/2024	Busca alterar as Leis 12.009/09 e 12.587/12 para formalizar e incluir o Mototáxi por App na legislação federal.	Baixa Interferência Imediata: A aprovação daria o "aval federal", mas a lei municipal só precisaria de ajustes pontuais para harmonização. A competência local continua imediata.
Câmara dos Deputados	PLP 12/2024 (e correlatos)	Foco na relação de trabalho dos trabalhadores de plataforma (vínculo ou autonomia).	Alta Interferência Futura: A definição federal do regime de trabalho (CLT vs. Autônomo) impactará as obrigações e os custos das plataformas digitais a serem regulamentadas pelo município.

O Debate Federal em Curso



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Embora a competência seja imediata, o município deve monitorar o Congresso Nacional:

- **Senado Federal (PL 2.949/2024):** Busca alterar as Leis 12.009/09 e 12.587/12 para **formalizar e incluir o Mototáxi por App** na legislação federal. Se aprovado, reforçará a regulamentação municipal.
- **Câmara dos Deputados (PLP 12/2024 e correlatos):** O foco está na **relação de trabalho** dos trabalhadores de plataforma. A definição federal do regime de trabalho impactará diretamente as obrigações e custos das plataformas a serem regulamentadas em São Paulo.

Perspectiva do Executivo Federal: O Novo Plano Nacional (SENATRAN)

Para além dos projetos legislativos, esta Subcomissão apurou, em oitiva realizada em 20/08/2025 com a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), a elaboração em curso do **Programa Nacional de Segurança de Motociclistas**. Trata-se de um plano estratégico inédito, desenvolvido pelo Governo Federal neste ano de 2025, visando frear a escalada de mortes no modal. O programa atuará em eixos estruturantes que antecipam e corroboram as preocupações deste relatório municipal:

- **Segurança Veicular e Equipamentos:** Prevê a revisão de obrigatoriedade de itens críticos, como a exigência de **freios ABS** e a definição de novos padrões técnicos de segurança para capacetes.
- **Fiscalização e Tecnologia:** Inclui a revisão da Resolução nº 798 do CONTRAN para ampliar a permissão de uso de **radares portáteis (pistola)** em vias urbanas, medida essencial para combater o excesso de velocidade das motocicletas.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Regulação das Plataformas:** O plano inova ao incluir as **plataformas de aplicativos** como agentes corresponsáveis pela segurança viária, devendo estas serem integradas oficialmente às políticas públicas de redução de sinistros.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O Debate Legislativo Municipal e Seus Impactos

A SUBCOMISSÃO deve considerar os projetos existentes na CMSP, sobre o tema, pois eles podem interferir no assunto que está sendo discutido.

Pesquisa – Projetos

Projeto	Ementa	Promoventes	STATUS
PL 532/1995	Dispõe sobre a criação , no Município de São Paulo, do serviço de transporte individual de passageiro, em motocicletas de aluguel de passageiros, de taxímetros- moto-taxi, e dá outras providências.	Ver. GILSON BARRETO (MDB)	TÉRMINO DE LEGISLATURA
PL 152/1997	Dispõe sobre a criação de serviço alternativo de transporte viário na Capital, e dá outras providências.	Ver. JOSÉ IZAR (PFL)	RETIRADO PELO AUTOR
PL 590/1998	Revoga a Lei 12.609/98, que proíbe a utilização de motocicletas como taxis, e dá outras providências.	Ver. MARIA HELENA PEREIRA FONTES (PL)	ILEGALIDADE
PL 484/2009	FICA AUTORIZADO A CRIAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, O SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS , EM MOTOCICLETAS DE ALUGUEL, PROVIDAS DE TAXÍMETRO, MOTO TÁXI, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	Ver. RICARDO TEIXEIRA (UNIÃO)	ARQUIVADO
PL 356/2016 Lei 16901/2018	PROÍBE A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE MOTO TÁXI NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	Ver. ANTONIO DONATO (PT) Ver. ADILSON AMADEU (UNIÃO)	(ADI) nº 2110503-93.2019.8.26.0000
PL 419/2017	AUTORIZA O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO A CRIAR O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE PROFISSIONAL DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS , "MOTOTAXISTA", E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	Ver. SENIVAL MOURA (PT)	RETIRADO PELO AUTOR
PL 117/2025	Anistia multas, apreensões de motocicletas e demais sanções aplicadas pela Prefeitura Municipal de São Paulo em decorrência de autuações e apreensões relacionadas a utilização de motocicletas para a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros.	Ver. AMANDA PASCHOAL (PSOL)	
PL 72/2025	Estabelece a obrigatoriedade de contratação de seguro com cobertura para acidentes pessoais de pilotos, passageiros e terceiros por todos aplicativos de transporte que operem o serviço de mototáxi no Município de São Paulo.	Ver. ANDRÉ SANTOS (REPUBLICANOS)	



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

PL 17/2025	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.	Ver. LUCAS PAVANATO (PL) Ver. KENJI ITO (PODE)	
PL 31/2025	Disciplina o transporte remunerado de passageiros em âmbito local, para proibir a operação na modalidade “moto táxi” até que os índices de mortalidade no trânsito atinjam, no máximo, 4,5 por cem (100) mil habitantes.	Ver. MARCELO MESSIAS (MDB)	
PL 620/2025	Estabelece normas para o serviço de transporte de passageiros por motocicletas via aplicativo, focando em restrições territoriais e direitos trabalhistas.	Ver. Luna Zarattini (PT), Ver. Senival Moura (PT), Ver. Luana Alves (PSOL) e Bancadas PT/PSOL.	

Do Histórico Legislativo e da Contextualização da Matéria

Trata-se de tema amplamente debatido nesta Casa Legislativa, não sendo a presente discussão um fato isolado. Para a correta análise do mérito, faz-se necessário revisitar a trajetória legislativa que envolve a regulamentação do transporte individual de passageiros por motocicletas ("mototáxi") no Município de São Paulo.

Compulsando os registros, verifica-se que diversas proposições tentaram disciplinar a matéria, com desfechos variados que denotam a complexidade do tema:

- **PL 532/1995 e PL 484/2009:** Ambos visavam a criação do serviço de transporte individual/mototáxi, tendo sido arquivados (o primeiro por término de legislatura e o segundo após tramitação sem êxito);
- **PL 152/1997 e PL 419/2017:** Buscavam criar serviços alternativos ou regulamentar a profissão, mas foram retirados pelos próprios autores;
- **PL 590/1998:** Tentativa de revogação de proibições anteriores, sobre a qual recaiu parecer de ilegalidade;
- **Lei Vigente:** O debate culminou na aprovação do PL 356/2016, convertido na **Lei Municipal nº 16.901/2018**, que proíbe a prestação do serviço na Capital. Importante notar que esta norma é objeto de questionamento judicial (ADI nº 2110503-93.2019.8.26.0000), ainda pendente de decisão definitiva erga omnes.

Da Abrangência de Outras Iniciativas



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

É imperioso ressaltar, contudo, que o histórico acima não exaure a totalidade das iniciativas parlamentares sobre o tema. Existem em tramitação ou nos arquivos desta Casa outros projetos de escopo mais abrangente, que versam sobre o Sistema de Mobilidade Urbana ou transporte viário de forma genérica e que, por consequência, tangenciam a modalidade de motocicletas.

Da mesma forma, há proposições que tratam parcialmente de itens correlatos, dispondo apenas sobre segurança, equipamentos, faixas exclusivas ou logística de entrega, sem abordar diretamente a criação do serviço de transporte de passageiros.

Feita essa distinção necessária para situar o estado da arte legislativo, passamos à análise específica das proposições ora em discussão.

Abaixo, a **síntese das matérias que tramitam na CMSP**, com a explicitação de suas regras impositivas e fundamentação técnica:

1. PL 117/2025 – Natureza Jurídica: Anistia Administrativa

- **Autoria:** Ver. Amanda Paschoal (PSOL).
- **Regra Impositiva:** O projeto institui a **remissão e o cancelamento** de penalidades administrativas pretéritas.
 - **Objeto:** Determina a anulação de multas de trânsito e sanções administrativas aplicadas pelo município exclusivamente em razão da prestação do serviço de mototáxi (transporte irregular), bem como a liberação de veículos apreendidos sem custos de pátio.
 - **Finalidade:** Visa a pacificação social e a segurança econômica dos condutores que operaram durante o período de vácuo normativo ou sob a vigência de decretos cuja constitucionalidade foi contestada.

2. PL 72/2025 – Natureza Jurídica: Obrigação de Fazer (Natureza Securitária)

1. **Autoria:** Ver. André Santos (REPUBLICANOS).
2. **Regra Impositiva:** Institui condicionante securitária para o funcionamento das operadoras.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Objeto:** Exige a contratação compulsória de apólice de seguro com cobertura tripla: (i) acidentes pessoais para o condutor, (ii) acidentes pessoais para o passageiro e (iii) danos a terceiros.
- **Responsabilidade:** Atribui às empresas de aplicativo a responsabilidade objetiva pelo custeio e manutenção da apólice, visando mitigar a desproteção civil das vítimas de sinistros.

3. PL 17/2025 – Natureza Jurídica: Marco Regulatório Operacional

O Modelo Liberal (Regulamentação Ampliada)

- **Autoria:** Ver. Lucas Pavanato (PL) e Ver. Kenji Ito (PODE).
- **Regra Impositiva:** Estabelece o **reconhecimento jurídico** da atividade.
 - **Objeto:** Transforma a atividade de transporte privado individual de passageiros em motocicletas, anteriormente vedada ou suspensa, em serviço autorizado.
 - **Finalidade:** Retirar o serviço da clandestinidade, criando o arcabouço legal mínimo para o exercício da livre iniciativa e permitindo o exercício do poder de polícia fiscalizatória pelo Executivo.
 - **Acesso:** Livre circulação em toda a cidade.
 - **Requisitos:** Exige CNH definitiva (Categoria A), seguro APP (Acidentes Pessoais) e motocicleta com até 10 anos de uso.
 - **Argumento Jurídico:** Baseia-se na Lei Federal 13.640/2018 (Mobilidade Urbana) e na livre iniciativa econômica.

4. PL 31/2025 – Natureza Jurídica: Proibição Condicionada a Indicador de Saúde

- O Modelo Restritivo (Proibição "Técnica")
- **Argumento de Saúde Pública:** O aumento dos custos do SUS com acidentados de moto (sinistralidade).
- **Autoria:** Ver. Marcelo Messias (MDB).
- **Regra Impositiva:** O projeto mantém a vedação da atividade, sujeita a uma **condição suspensiva** baseada em performance de segurança viária.
- **Análise do Indicador Técnico (A Meta):**
 - **Definição:** O projeto adota a **Taxa de Mortalidade no Trânsito**, métrica padrão da OMS calculada pela fórmula: *(Total de Óbitos no Trânsito ÷*



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

População Total) $\times 100.000$ habitantes. O indicador abrange a sinistralidade global (pedestres, ciclistas, motoristas e motociclistas).

- **A Regra de Bloqueio:** A operação do modal "mototáxi" permanece proibida enquanto o município apresentar índice superior a **4,5 mortes por 100 mil habitantes** ao ano.
- **Impacto Prático:** Considerando que a taxa histórica recente de São Paulo oscila acima de 8,0, a proposta impõe, na prática, uma moratória técnica, liberando o serviço apenas quando a cidade atingir padrões de segurança viária de "Visão Zero", exigindo uma redução estrutural de óbitos da ordem de 50% em relação ao cenário atual.

5. PL 620/2025 – Natureza Jurídica: Direito Administrativo e Urbanístico, com caráter de Poder de Polícia Municipal.

O Modelo de Proteção Social e Regulação Rigorosa

- **Autoria Coletiva:** Ver. Luna Zarattini, Ver. Senival Moura, Ver. Alessandro Guedes, Ver. Jair Tatto e Bancadas do PT e PSOL (Protocolado em 03/06/2025).
 - **Restrição Geográfica:** O texto propõe proibir a circulação de mototáxi no **Centro Expandido** e em vias de trânsito rápido (Marginais), restringindo o serviço às áreas periféricas para atuar como alimentador do transporte público (*Last Mile*).
 - **Direitos e Vínculos:** exige das plataformas ("Uber/99") garantias claras de **seguridade social**, seguro de vida robusto, adicional de periculosidade e fornecimento de EPIs (capacetes e coletes) por conta da empresa, não do motociclista.
 - **Taxa de Uso do Viário:** Prevê que os apps paguem uma taxa por km rodado à Prefeitura, revertida para o SUS (para custear o tratamento de acidentados).

A virtude da propositura do **PL 620/2025** reside justamente em sua estrita **aderência normativa**. Ao propor medidas como o fornecimento obrigatório de EPIs e a restrição de circulação em vias de trânsito rápido, o texto não cria obrigações estranhas ao ordenamento jurídico, mas sim **operacionaliza** o dever de segurança que a **Lei Federal do PNATTRANS** e o **Código de Trânsito Brasileiro** já impõem genericamente.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O mérito legislativo do projeto está em transformar a 'letra fria' da lei federal em **exigência contratual objetiva** para as plataformas que operam no município, garantindo que os compromissos macroscópicos de segurança viária tenham eficácia e fiscalização local.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

DO ACOMPANHAMENTO

A Subcomissão requereu aos órgãos que designassem representantes para acompanhar e os trabalhos:

Requerimento nº	Aprovado em	Teor	Status	Irá Acompanhar
14	23/04/2025	que seja oficiada a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, solicitando o envio de um representante para acompanhar as reuniões e os trabalhos desta Subcomissão.	Ofício enviado	Representante designado: José Julio Rebelo - Gestor de Trânsito
17	23/04/2025	que seja oficiada a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte , solicitando o envio de um representante para acompanhar as reuniões e os trabalhos desta Subcomissão	Ofício enviado	Representante designado: Marcelo Katsumi Imaizumo - Assessor do gabinete da Secretaria
19	23/04/2025	REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos o Procurador-Geral de Justiça do Ministério Público de São Paulo , PAULO SÉRGIO DE OLIVEIRA E COSTA, para que, se possível, designe um representante para o acompanhamento dos trabalhos desta Subcomissão.	Ofício enviado em 29/04/2025; novo convite feito para participação na A.P. de 24/11/2025	Não respondeu
20	23/04/2025	REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos da Defensora Geral da Defensoria Pública do Estado de São Paulo , LUCIANA JORDÃO DA MOTTA ARMILATO DE CARVALHO, para que, se possível, designe um representante para o acompanhamento dos trabalhos dessa Subcomissão.	Não irão designar ninguém no momento.	Respondeu que não tinha uma pessoa disponível neste momento
21	23/04/2025	REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos do Presidente do Tribunal de Contas do Município de São Paulo , DOMINGOS DISSEI, para que, se possível, designe um representante para o acompanhamento desta Subcomissão.	Ofício enviado em 29/04/2025; novo convite feito para participação na A.P. de 24/11/2025	Não respondeu



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

OITIVAS

PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL

Registro da participação de entidades, ONGs e cidadãos no processo

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

AUDIÊNCIA PÚBLICA – 29/05/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão de Trânsito e Transporte). Vários outros Vereadores de outras Comissões estavam presentes: João Jorge, Ricardo Teixeira, Fabio Riva, Alessandro Guedes, Cris Monteiro, Janaina Paschoal, Keit Lima, Toninho Vespoli, Silvia da Bancada Feminista, Sargento Nantes, Helio Rodrigues e Lucas Pavanato.

Poder Executivo: Marcelo Katsumi Imaizumi (Assessor de Gabinete da SMT) e Mariana Santana P. Santos (Assessora Técnica do DTP) (virtualmente), José Júlio Rebelo (Gestor de Trânsito da CET), Luiz Carlos Zamarco (Secretário Municipal da Saúde) (virtualmente).

Empresas de Aplicativo: Irina Frare Cezar (Gerente Sênior de Relações Governamentais da 99 Tecnologia), Amanda Silva Calabretti (Relações Públicas In Drive), Pedro Santos e Gabriela Barbosa (Gerentes de Políticas Públicas da Uber do Brasil Tecnologia Ltda.).

Entidades e Trabalhadores: Gilberto Almeida Gil (Presidente do Sindimoto SP), Edgar “Gringo Motoca” (representante da AMABR), Elias Pereira Freitas da Silva Jr. (Liderança

**Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica**

Independente dos Entregadores), Benedito Carlos dos Santos (Sindicato dos Trabalhadores Autônomos), Junior Freitas (Trabalhador independente), Antonio Matias "Ceará" (Presidente do Sindicato dos Taxistas).

Resumo da Audiência Pública

A Audiência Pública foi realizada pela **Subcomissão de Regulamentação do Mototáxi** da Câmara Municipal de São Paulo, presidida pela Vereadora Renata Falzoni. O debate foi marcado por forte polarização e alta presença de trabalhadores.

O principal objetivo foi debater a regulamentação do transporte de passageiros por motocicletas (mototáxi e motoapp), após uma decisão judicial determinar que a Prefeitura de São Paulo não pode proibir, mas sim regulamentar o serviço.

Posição da Prefeitura (SMT, DTP e Saúde)

A Prefeitura, representada pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte (SMT/DTP) e pela Secretaria Municipal da Saúde (SMS), manifestou-se contra a liberação irrestrita, citando a segurança.

Agente	Posição Principal	Argumentos-Chave
SMT/DTP (Mariana Santana P. Santos)	Contra a liberação irrestrita na ocasião de 2023.	Segurança e Viabilidade: Dados de saúde e a indivisibilidade das vias municipais não eram aderentes à segurança dos motociclistas. Sugeriu projeto piloto controlado, precedido de cursos
SMS (Sec. Luiz Carlos Zamarco)	Fortemente contra a liberação do serviço no estado atual	Dados de Saúde: Constante lotação das emergências e UTIs (mais de 4.400 leitos de UTI anualmente) com vítimas de sinistros de moto. Cita 12.870 mortes de motociclistas no país em 2023. Afirma que o passageiro "muitas vezes não tem consciência do risco".



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Agente	Posição Principal	Argumentos-Chave
CET (José Júlio Rebelo)	Foca na atuação e nos dados de segurança.	Ações de Segurança: A CET está trabalhando na implantação de áreas calmas, Faixa Azul (mais de 220 km) e frentes seguras. Confirma que os dados de sinistros estão sendo atualizados internamente.

Posição das Empresas de Aplicativo (99 e Uber)

Ambas as empresas defendem a regulamentação do serviço, alegando ser uma necessidade da população, especialmente a de baixa renda.

Agente	Posição Principal	Argumentos-Chave
99 (Irina Frare Cezar)	Defende a regulamentação e a operação como transporte privado .	Legalidade: O serviço está autorizado pela Lei Federal 13.640/2018 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); o Supremo decidiu que a atividade não pode ser proibida. Dados Sociais: 79% da população apoia o serviço. O principal usuário é mulher de baixa renda que busca segurança e economia. Segurança: Apenas 3% dos motociclistas do país usam os apps. A plataforma tem mais de 50 ferramentas de segurança (alerta de velocidade, validação de cadastro, botão de emergência).
Uber (Pedro Santos)	Defende a regulamentação como forma de criar regras e balizas	Complementaridade: 65% das viagens começam ou terminam perto de transporte público, indicando ser um modal complementar. Experiência Positiva: Não houve sinistro fatal na Uber Moto nos dez dias de operação. Requisitos: Exige CNH válida, antecedentes criminais e outros requisitos, diferentemente da clandestinidade. Segurança: Os sinistros ocorriam antes da entrada do motoapp, e a culpa da alta mortalidade é da Prefeitura



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Agente	Posição Principal	Argumentos-Chave
		(fiscalização/asfalto).

Posição dos Trabalhadores (Representantes)

As falas dos trabalhadores e representantes sindicais foram as mais conflitantes e emotivas, debatendo a exploração das empresas e a urgência do trabalho.

Agente	Posição Principal	Argumentos-Chave
Trabalhadores no Geral	Maioria a favor da regulamentação para trabalhar, mas contra a burocracia e as taxas	Necessidade: O serviço atende a população pobre da periferia que usa transporte público precário e busca segurança e rapidez. Exploração: As empresas manipulam preços (tarifas de R\$0,08 ou R\$0,50 para o passageiro, bancadas pelo app no início) e impõem punições ao trabalhador. Saúde: A saúde é obrigação do governo, não pode ser usada para proibir o trabalho.
Sindimoto (Gilberto Almeida)	Contra o modelo das empresas.	Exploração: Acusa as empresas (99 e Uber) de "escravizar, explorar e precarizar" a categoria e não respeitar as leis trabalhistas. Acusa as empresas de usarem <i>vouchers</i> (R\$250) para manipular a categoria.
AMABR (Edgar "Gringo Motoca")	Crítico à omissão da Câmara e do Poder Público	Inércia do Poder Público: Nenhuma lei foi aprovada nos últimos 7 anos. O custo do sinistro é alto (UTI R\$1.800/dia) e os apps não dão suporte. Sugere que a regulamentação inclua um valor mínimo para a corrida, para coibir a exploração



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Posição dos Vereadores (Projetos em Trâmite)

Havia três projetos de lei (PL) em trâmite na Casa, com os Vereadores polarizados entre a liberação imediata com regras e a proibição condicionada à queda nas mortes.

Vereador(a)	Posição Principal	Argumentos-Chave
Lucas Pavanato (PL de Regulamentação)	A favor da liberação com exigências (seguro de vida, controle de velocidade)	Crítica à Prefeitura: A culpa pelas altas mortes é da Prefeitura (falta de fiscalização), não do aplicativo que nem estava operando. Acusa o governo de usar a morte para "fazer palanque político"
Marcelo Messias (PL de Proibição Condicionada)	A favor da motoapp, mas de forma condicionada à redução da mortalidade no trânsito (4,5 mortes/100 mil hab.)	Dados de Mortalidade: Mortes aumentaram 20% em 2023/2024. O alto número de sinistros sobrecarrega os hospitais (tirando pacientes de cirurgias eletivas. Questiona a falta de habilitação (25%) e a falta de punição das empresas em caso de sinistro
Bancada PT/PSOL (PL de Regulamentação Detalhada)	A favor da regulamentação para garantir direitos e segurança	Responsabilidade da Prefeitura e Empresas: Critica o "desmonte e omissão" da Prefeitura no trânsito. O PL exige que empresas forneçam EPIs, paguem seguros de vida e



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Vereador(a)	Posição Principal	Argumentos-Chave
		de acidentes (cobrindo lucro cessante e custos hospitalares). Defende que o Poder Executivo estabeleça um valor mínimo para a corrida para combater a exploração.
João Jorge	Absolutamente contra o serviço	Carnificina e Serviço Precário: Considera a atividade um "serviço precário de quinto mundo que trará "carnificina" e mais mortes, especialmente de mulheres de baixa renda que não têm experiência como garupa. Cita o problema da higiene do capacete.

Incidente Notável

O Vereador **Lucas Pavanato** foi agredido por um manifestante durante a audiência e precisou ser conduzido à Delegacia. O Presidente da Câmara, Ricardo Teixeira, e o Corregedor Rubinho Nunes lamentaram o ocorrido.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta
AUDIÊNCIA PÚBLICA – 24/11/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Paulo Frange (Relator),
Poder Executivo: Marcelo Katsumi e João Bonnet (Assessores - SMT) e Mariana Santana P. Santos (Assessora Técnica do DTP) (virtualmente), José Júlio Rebelo (Gestor de Trânsito da CET), Luiz Arthur Vieira (representando o Secretário Municipal da Saúde) (virtualmente), Rafael Barros de Camargo (SpTrans), Roberta Mantovani e Everaldo Valenga (Detran) (fisicamente).

Síntese da Audiência Pública

1. Objeto

O presente relatório tem por objeto a análise da viabilidade técnica, sanitária, econômica e de segurança viária para a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta (conhecido popularmente como mototáxi ou transporte por aplicativos) no Município de São Paulo.

2. Diagnóstico da Saúde Pública (Secretaria Municipal de Saúde)

A Secretaria Municipal de Saúde (SMS) apresentou dados técnicos que indicam um risco iminente de colapso no atendimento de traumas caso a sinistralidade continue a escalar,



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

posicionando-se de forma **contrária à liberação da atividade**. Os principais pontos levantados foram:

- **Escalada da Sinistralidade:** A proporção de notificações de incidentes de trânsito envolvendo motocicletas subiu de 62% em 2020 para 72% em 2025 (dados parciais), demonstrando que a motocicleta é o vetor predominante nos sinistros da capital.
- **Pressão na Urgência e Emergência:** Os chamados do SAMU para ocorrências envolvendo motocicletas saltaram de 9.770 em 2020 para 15.557 em 2025, representando uma sobrecarga significativa no serviço de resgate.
- **Saturação da Rede Hospitalar:**
 - Foi relatado um déficit crítico de leitos ortopédicos. Na data da audiência, 107 pacientes com traumas aguardavam vagas específicas, ocupando leitos de outras especialidades.
 - A ocupação de leitos por vítimas de sinistros de moto obriga o cancelamento e o represamento de cirurgias eletivas, prejudicando o atendimento de toda a população que necessita do SUS para outras patologias.
- **Impacto Financeiro:** Estima-se um custo direto de R\$ 35 milhões ao ano para o município apenas com esses atendimentos de urgência e reabilitação.

3. Parecer de Mobilidade e Engenharia de Tráfego (SMT, CET e Detran)

Os órgãos técnicos de trânsito convergiram para a **não recomendação** da modalidade, citando a incompatibilidade com a segurança viária em uma metrópole com as características de São Paulo.

- **Conclusão do Grupo de Trabalho (SMT):** Após oitivas com o Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, SAMU e Detran, o estudo técnico da Secretaria de Mobilidade concluiu que a atividade é "contra recomendada", dada a complexidade do sistema viário e os atuais índices de sinistros.
- **Letalidade e Perfil das Vítimas:**
 - Motociclistas representam 43% dos óbitos no trânsito da capital.
 - O perfil majoritário das vítimas fatais é composto por homens jovens (20 a 29 anos), com alta incidência de ocorrências no período noturno e aos finais de semana.
- **Riscos Operacionais Identificados pela CET:**
 - **Precariedade Veicular:** Há relatos frequentes de uso de motocicletas alugadas com manutenção deficiente, incluindo casos graves de falhas estruturais (chassis partidos).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Inaptidão dos Condutores:** Grande parte dos condutores não possui CNH categoria B (carro), carecendo de visão sistêmica de trânsito, noções de direção defensiva e conhecimento sobre "pontos cegos".
- **Risco Sanitário:** A inviabilidade prática de higienização de capacetes que seriam compartilhados por dezenas de passageiros diariamente representa um risco de saúde pública.

4. Avaliação da Rede de Transporte Público (SPTrans)

Durante a audiência, foi refutada a premissa de que haveria um "vazio de transporte" que justificasse a introdução do mototáxi como necessidade primária.

- **Cobertura da Rede:** A SPTrans informou que 96% da população do município reside a uma distância de até 300 metros de um ponto de ônibus.
- **Atendimento Local:** O sistema conta com aproximadamente 6.000 veículos no subsistema local (mini e midi ônibus), dedicados especificamente à integração dos bairros e ao atendimento da "última milha" até os terminais de integração.

5. Considerações sobre a "Visão Zero" e Fiscalização

Os debates reforçaram o conceito de "Visão Zero", onde nenhuma morte no trânsito é aceitável, e que políticas públicas não devem incentivar modais que aumentem a exposição ao risco.

- **Limitações da Faixa Azul:** Embora a Faixa Azul organize o fluxo, os dados mostram que os óbitos se mantiveram estáveis (32) nos trechos implantados. Sob a ótica da Visão Zero, a estabilidade de mortes não deve ser interpretada como sucesso pleno, mas apenas como contenção, enquanto no restante da cidade os números aumentaram.
- **Necessidade de Fiscalização:** Foi apontada a necessidade urgente de medidas rigorosas ("remédios amargos"), como a fiscalização eletrônica específica para motocicletas e gestão de velocidade, independentemente da regulamentação do transporte de passageiros.

6. Recomendação Conclusiva

Considerando as evidências técnicas, os dados estatísticos de saúde e segurança viária, e os pareceres dos órgãos competentes apresentados na audiência de 24/11/2025, este relatório aponta para a **inviabilidade técnica, sanitária e social** da regulamentação do transporte individual de passageiros por motocicleta no momento atual. A liberação da



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
atividade acarretaria risco iminente de colapso do sistema de urgência e emergência municipal e o agravamento dos índices de mortalidade no trânsito.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REUNIÕES DE TRABALHO

Cumprir registrar que a definição do plano de trabalho desta Subcomissão foi precedida de reuniões preparatórias voltadas à análise do cenário externo e à delimitação dos temas a serem enfrentados. A construção dessa metodologia de ação deu-se de forma conjunta entre as assessorias dos nobres Vereadores membros, responsáveis pela condução das estratégias políticas e pela triagem dos convidados.

Os trabalhos contaram com a estrutura da Secretaria da Subcomissão, a quem coube a operacionalização das atividades, incluindo a formalização dos convites e a organização logística das oitivas e reuniões ordinárias. Registra-se, também, a presença da Consultoria Legislativa, que acompanhou as discussões oferecendo subsídios técnicos complementares. De igual relevância foi o acompanhamento da Procuradoria Legislativa, presente nas sessões ordinárias para resguardo da legalidade dos atos. O jurídico elaborou, ainda, o levantamento detalhado acerca da situação judicial da matéria — documento este citado oportunamente no corpo deste relatório — conferindo o necessário embasamento sobre a vigência das normas e o andamento das ações judiciais (ADI) que envolvem o tema.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

ANÁLISE COMPARATIVA DE POLÍTICAS PÚBLICAS MUNICIPAIS:

Estudo comparativo de Soluções e Experiências (Exitosas e Desafiadoras), com foco em cidades brasileiras com desafios urbanos similares ou com soluções replicáveis para São Paulo.

OITIVA – 23/04/2025

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Pauta da 2ª Reunião Ordinária (semipresencial) de 2025

Data da Reunião: 23/04/2025 - Horário: 10:30 horas

Local: Plenário 1º de Maio (1º andar)

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão), Gilberto Nascimento, Pastora Sandra Alves.

PREFEITURA DE SALVADOR

REQUERIMENTO nº 6/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convida um representante da Secretaria Mobilidade da Prefeitura de Salvador (BA)

SECRETARIO MUNICIPAL DE MOBILIDADE PLABO SOUZA designou:



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

MATHEUS MOURA² – Diretor de Operações de Transporte

JAIR SOARES³ – Coordenador

PREFEITURA DE FORTALEZA

REQUERIMENTO nº 7/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convida um representante da Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos (SCSP)

Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos (SCSP) é responsável por planejar, coordenar, disciplinar, executar e orientar as políticas públicas de mobilidade urbana, trânsito, transporte público urbano, limpeza urbana e iluminação pública, além de coordenar, controlar e monitorar as atividades da Central 156.

Tem como órgãos vinculados a **Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC)**, a **Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor)** e a **Autarquia de Urbanismo e Paisagismo de Fortaleza (Urbfor)**

SAULO OLIVEIRA⁴

Coordenador do Núcleo de Segurança Viária da Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC)

²² **Matheus Moura** era o **Diretor de Operações de Transporte** da Secretaria Municipal de Mobilidade (SEMOB) de Salvador. No entanto, em **1º de abril de 2025**, **Luciana Santana** assumiu a Diretoria de Transportes da SEMOB, substituindo Matheus Moura.

³ **Jair Soares** é o **Diretor de Táxi e Transportes Especiais (COTAE)** da SEMOB de Salvador. Ele foi nomeado para este cargo em março de 2025, em substituição a Luila Neves.

⁴ **SAULO OLIVEIRA** é Eng. Civil, **Mestre em Engenharia de Transportes**. Atuou no planejamento, concepção e execução de diversos projetos em mobilidade, incluindo desenho urbano, circulação e segurança viária; atualmente atua nos núcleos de Segurança Viária e Gestão da Informação da AMC- Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania, onde trabalha com a **gestão de dados de mobilidade e segurança viária e no acompanhamento do PMST** (Polícia Militar do Estado do Ceará).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Resumo por Cidade: Regulamentação e Segurança no Transporte por Motocicleta

Cidades	Salvador (BA)	Fortaleza (CE)
Representantes	Marcelo Tavares (Assessor) e Jair Soares (Coordenador), ambos da Secretaria de Mobilidade (SEMOB).	Saulo Oliveira (Coordenador do Núcleo de Segurança Viária da Autarquia Municipal de Trânsito - AMC).
Regulamentação do Mototáxi Tradicional	Regulamentada Decreto 28.278/2017.	Regulamentada Lei 8.004/1997, regulamentada pelo Decreto nº 11.068/2001, com legislação atualizada em 2001, em conformidade com a lei federal de 2009.
Regulamentação de "Moto por App"	Em estudo. A cidade está analisando a possibilidade de regulamentar os serviços por aplicativo (como feito para carros) ou criar uma plataforma própria/parceira da Prefeitura.	Não regulamentado. A regulamentação de transporte por aplicativo individual privado por carro foi regulamentado pela Lei 13.640/2018, mas esta legislação não contempla o transporte por motocicleta mediado por aplicativo.
Principais Desafios	Baixa adesão à regulamentação (180 regularizados em 1.200 cadastrados). Mototaxistas preferem trabalhar por aplicativos (Uber, 99) para evitar taxas administrativas, vistoria semestral e o ônus de permanecer em pontos fixos (alguns vulneráveis à criminalidade).	Alto risco para motociclistas com aumento de sinistros em 2023 Representam mais de 50% das vítimas fatais e 73,8% dos feridos em sinistros. Mais de 30% das mortes de motociclistas são em sinistros de veículo único (quedas ou choque com obstáculos-muros, árvores e postes).
Ações e Resultados de Segurança	Redução significativa de sinistros envolvendo mototaxistas entre 2020 e 2023, atribuída a constantes fiscalização e	Redução de 58,4% das mortes no trânsito em nove anos consecutivos (2014-2023), adotando a abordagem



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Cidades	Salvador (BA)	Fortaleza (CE)
	campanhas educativas da Transalvador (testes de alcoolemia, cursos de reciclagem).	"Visão Zero, Sistema Seguro" ⁵ . Ações focadas em moderação de velocidade e priorização de vulneráveis. Redução de 78% nas mortes de motociclistas em vias com readequação de velocidade (para 50 km/h).
Requisitos para Mototaxistas (Tradicional)	Carteira de habilitação, curso obrigatório (direção defensiva, noções de trânsito e primeiros socorros), capacete padronizado com número, colete refletivo, antena "corta pipa" e moto vistoriada em dia (custo R\$160,00)	Alinhados à lei federal, garantindo maior segurança ao condutor e passageiro (mencionado como diferencial em relação aos apps).

⁵ **Visão Zero, Sistema Seguro** prioriza a segurança dos usuários mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas. Os princípios da abordagem incluem: considerar que nenhuma morte ou lesão grave é aceitável; entender que humanos cometem erros e são vulneráveis a lesões; e ter a responsabilidade compartilhada e a gestão proativa.

A frota de motocicletas corresponde a 29,7% do total de veículos, e em 2023, a taxa de mortes por 10 mil motocicletas foi de 2,26 (em comparação a 3,26 em São Paulo).

Ações Implementadas

- **Gestão de Dados:** Uso de dados e estatísticas robustas (via plataforma como o "Plataforma Vida") para direcionar ações de educação, fiscalização e engenharia, com monitoramento semanal e mensal. A **PLATAFORMA VIDA** que é uma **adaptação do sistema DRIVER do Banco Mundial**, que é uma ferramenta que reúne informações de sinistros de trânsito e tornar mais eficiente a análise de dados, como parte dos esforços para garantir a segurança viária através da implementação de práticas baseadas em evidências pelo município. Criando uma cultura de transporte ativo; redesenhando áreas para promover velocidades mais seguras; e a executando estratégias de comunicação e fiscalização para coibir comportamentos de risco.
- **Engenharia e Desenho de Vias (Moderação de Velocidade):**
 - Readequação da velocidade máxima de 60 km/h para 50 km/h em 190 km de vias arteriais.
 - Nessas vias, a readequação, com implementação de infraestrutura, reduziu as vítimas fatais em 68%, acidentes com vítima em 19% e atropelamentos em 30%. Para motociclistas, a redução nas mortes foi de cerca de 78%.
 - Priorização dos modos ativos e sustentáveis, com mais de 132,9 km de faixas exclusivas para ônibus e mais de 500 km de malha cicloviária.
- **Fiscalização:** Focada em fatores de risco, como o uso de capacete, o uso do cinto de segurança e testes de alcoolemia (Lei Seca).
- **Educação:** Campanhas com foco em fatores de risco e usuários vulneráveis (como o motociclista). Ações incluem comandos educativos e cursos de pilotagem segura.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Cidades	Salvador (BA)	Fortaleza (CE)
Dados de Circulação/Sinistro	De 1.200 inscritos só 180 são regulares. Em 2023 a taxa de mortalidade 5,87 mortes/100 mil habitantes A frota tem idade média de 4 a 5 anos.	Circulação de motocicletas em forte alta desde 2021 (pós-pandemia). A taxa de mortalidade das motocicletas é de 6,4 mortes/100 mil habitantes. O mototáxi tradicional (0,4%) e os apps de carro (2,3%) somavam 3% das viagens diárias em 2019 (Pré-pandemia). Tem dificuldade em determinar se o sinistro envolve mototáxi, motofrete por aplicativo ou usuários comuns, devido à deficiência na coleta de dados
Impacto no Transporte Público	Não há dados imediatos, mas a SEMOB se comprometeu a fornecer informações sobre o quanto o serviço onera o transporte coletivo municipal.	O mototáxi/app é visto como transporte complementar, mas a crescente de viagens por moto está tirando passageiros do transporte público. O desafio é entender o porquê (custo, mobilidade, cobertura).
Em ESTUDO	A cidade está estudando a possibilidade de regulamentar os serviços de mototáxi por aplicativo ou criar uma plataforma própria. OBS: O custo médio de uma corrida de mototáxi é de cerca de R\$ 30,00 para 8 km.	

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

PEDIDO DE INFORMAÇÃO – 07/05/2025

Pablo Souza

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Diretor Executivo

SEMOB - Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana

REQUERIMENTO nº 32/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA solicita a SEMOB - Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana o envio a esta Subcomissão, informações detalhadas sobre os sinistros que envolvem o transporte individual de passageiros de motocicletas no Município de Salvador

Não recebemos as informações até o fechamento do presente relatório.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

ANÁLISE COMPARATIVA DE POLÍTICAS PÚBLICAS OUTROS PAISES

Estudo comparativo de Soluções e Experiências (Exitosas e Desafiadoras), com foco em experiências vividas em outros países, com soluções replicáveis para São Paulo.

OITIVA – 29/10/2025

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Data da Reunião: 29/10/2025

Local: Plenário 1º de Maio (1º andar)

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão)

QUÊNIA

REQUERIMENTO nº 49/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convida convite à Sra. Gladys Nyachieo, da Universidade Multimídia do Quênia (Multimedia University of Kenya) e ao Sr. Sam Clark, da organização Transaid, ou quem os represente, para apresentarem o estudo “A Fare Price”, realizado junto com a FIA Foundation, e tratarem sobre a regulamentação das associações de motociclistas do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta no Quênia.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sra. Gladys Nyachieo⁶

Universidade Multimídia do Quênia (Multimedia University of Kenya)

Sr. Sam Clark⁷

Organização Transaid

Resumo dos principais e mais importantes tópicos do estudo "A Fare Price: An Investigation into the Health Costs of Motorcycle Taxi Crashes in Kenya" (Um Preço Justo: Uma Investigação sobre os Custos de Saúde de sinistros de Moto Táxi no Quênia).

Contexto Queniano do Setor de Moto Táxi (Boda Boda)

- O setor de moto táxi no Quênia, conhecido como *boda boda*, expandiu-se rapidamente desde 2008.
- O crescimento foi impulsionado por lacunas no transporte, fatores econômicos, uma política fiscal favorável e, inicialmente, governança fraca.
- Uma mudança fundamental na política tributária em 2008 reduziu drasticamente os custos de aquisição de motocicletas.

⁶ A Dra. Gladys Nyachieo é uma **Professora Sênior de Sociologia** na Multimedia University of Kenya (MMU) e uma **especialista proeminente em Sociologia do Transporte** no Quênia. Ela possui um PhD em Sociologia pela Universidade Kenyatta, além de Mestrado e Graduação na mesma área. Sua pesquisa foca nos fatores socioeconômicos, políticos e culturais que influenciam o comportamento de viagem e a segurança no trânsito queniano. Uma contribuição chave é sua tese sobre a segurança do transporte por **motocicletas Boda Boda** em Kisumu. Ela também é autora do livro "**Segurança rodoviária no Quênia**" e publicou diversos artigos e trabalhos sobre transporte e criação de empregos.

⁷ O Sr. Sam Clark da organização Transaid é uma figura chave no setor de desenvolvimento internacional e segurança rodoviária na África Subsaariana. É o **líder de programas da Transaid, dedicando sua carreira a implementar soluções logísticas e de transporte que salvam vidas e capacitam comunidades em toda a África Subsaariana.**

OBS: A palavra **Subsaariana** é um termo geográfico e geopolítico que significa literalmente "**abaixo do Saara**" (o prefixo *sub-* significa "abaixo").

Ela é usada para se referir à **vasta região do continente africano localizada ao sul do Deserto do Saara.**

- **O que exclui:** Tradicionalmente, exclui os países do Norte da África (como Egito, Líbia, Argélia, Tunísia e Marrocos), que estão localizados no deserto ou ao norte dele.
- **O que inclui:** Inclui a África Ocidental, Central, Oriental e Austral. É uma área de imensa diversidade cultural, linguística e ambiental.

No contexto dos profissionais que mencionamos (Gladys Nyachieo e Sam Clark), o termo é crucial, pois ambos trabalham com questões de transporte e desenvolvimento focadas especificamente nos desafios e nas necessidades dos países dessa região (como Quênia, Uganda, Tanzânia, etc.).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- O número de motocicletas registradas subiu de apenas 3.759 em 2005 para cerca de **2,4 milhões em 2023**.

Metodologia do Estudo

- O estudo utilizou **métodos mistos** (triangulando dados quantitativos e qualitativos).
- Foram acessados **992 prontuários hospitalares** de maio de 2022 a outubro de 2023, todos relacionados a lesões ou fatalidades confirmadas em sinistros de motocicleta.
- A abordagem incluiu **micro custeio** (estimando custos diretos de tratamento ao nível do paciente), **observações estruturadas** no local sobre o uso de capacetes, **entrevistas** com informantes-chave (médicos e administradores hospitalares), **grupos focais** com motociclistas e **depoimentos pessoais**.

Principais Descobertas sobre Lesões e Uso de Capacete

- **Prevalência de sinistros (Maio de 2022 a Outubro de 2023):** Das 9.996 pessoas diretamente afetadas por sinistros de motocicleta, 56% sofreram **lesões graves** (5.581), 24% resultaram em **fatalidades** (2.384) e 20% em **lesões leves** (2.031).
- **Dados Hospitalares (992 registros):**
 - **91%** dos pacientes eram do **sexo masculino**.
 - A idade média foi de **31 anos**.
 - **62%** eram **operadores** de *boda boda* (não passageiros).

OBS: O termo "*boda boda*" refere-se ao **setor de moto táxi em Quênia**.

- Os tipos de lesões mais comuns foram **lesões na cabeça (35%)** e **lesões nos membros (34%)**.
- **Uso de Capacete (em 5 estradas de alto risco em Nairóbi):**
 - **63%** dos pilotos observados usavam capacetes.
 - **15%** dos passageiros observados usavam capacetes.
 - O principal motivo dos pilotos para usar capacete é a **fiscalização rigorosa**.
 - As razões pelas quais os passageiros não usam capacete incluem preocupações com **higiene**, razões estéticas ou o piloto não ter um capacete sobressalente.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Custos de Saúde e Tempo de Internação

- **Custos Hospitalares:** Todos os custos hospitalares são repassados ao paciente, pagos via NHIF (National Hospital Insurance Fund) ou do próprio bolso.
- **Custo Médio por Tipo de Lesão:** Os pacientes com **politraumatismos/múltiplas lesões** tiveram o custo médio mais alto de **US\$ 1.184,74**. As lesões na cabeça, no entanto, tiveram o custo total de tratamento mais alto.
 - Politraumatismo: Média de **US\$ 1.184,74** (Mín: US\$ 92,11 / Máx: US\$ 7.312,50).
 - Lesão nos Membros: Média de **US\$ 1.019,64** (Mín: US\$ 12,74 / Máx: US\$ 11.215,81).
 - Lesão na Cabeça: Média de **US\$ 771,40** (Mín: US\$ 12,74 / Máx: US\$ 20.518,06).
- **Tempo de Internação:** O tempo médio de internação hospitalar foi de **18 dias**.
 - O período de internação mais longo registrado foi de 406 dias.
 - **55%** dos pacientes ficaram **até 30 dias**.

Recomendações

O estudo conclui com uma série de recomendações focadas em cinco áreas:

1. **Dados e Evidências:** Digitalizar e padronizar prontuários hospitalares, aprimorar dados de cenas de sinistros.
2. **Equipamentos, Treinamento e Seguro:** Promover capacetes de qualidade acessíveis e treinamento, fortalecer a adesão ao seguro de saúde.
3. **Qualidade e Conformidade do Capacete:** Impor e estabelecer um laboratório nacional de testes de capacetes.
4. **Fiscalização e Mudança de Comportamento:** Mudar para um policiamento preventivo, realizar campanhas de sensibilização.
5. **Papéis Institucionais e Mobilização:** Conscientização sobre segurança rodoviária pelo Serviço Nacional de Polícia, responsabilização do setor privado.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Na prática o Setor de Moto Táxi no Quênia (Boda Boda⁸):

- **Rápida Expansão:** O setor boda boda no Quênia cresceu de forma explosiva, passando de 3.759 motos registradas em 2005 para cerca de 2,4 milhões em 2023, impulsionado por uma política fiscal favorável em 2008 e lacunas no transporte.
- **Lesões Graves e Fatais:** De maio de 2022 a outubro de 2023, 56% dos 9.996 sinistros resultaram em lesões graves e 24% em fatalidades. As lesões mais comuns são na **cabeça (35%)** e nos membros (34%).
- **Baixo Uso de Capacete pelos Passageiros:** Enquanto 63% dos pilotos usam capacete em áreas de alto risco, apenas 15% dos passageiros usam. O principal motivo para o uso pelos pilotos é a fiscalização, enquanto passageiros citam preocupações com higiene e estética para não usar.
- **Altos Custos de Saúde:** Os custos hospitalares são repassados aos pacientes, e o **custo médio mais alto de tratamento é para lesões na cabeça (US\$ 771,40)**, embora os politraumatismos tenham um custo médio total mais alto (US\$ 1.184,74). O tempo médio de internação é de 18 dias.
- **Associações como Solução:** O governo do Quênia exige que os operadores de boda boda se registrem em cooperativas de crédito e poupança (SACCOs). Isso visa aumentar o compliance com a legislação (habilitação, seguro, EPIs) e trazer ordem a um setor altamente informal.

Addis Ababa – ETIÓPIA

⁸ "Boda boda," "okada," e "zemidjan" são termos regionais na África Subsaariana usados para se referir a **motocicletas que operam como táxis de passageiros**.

Eles são essencialmente sinônimos e descrevem um modo de transporte informal, mas essencial, que se espalhou por muitos países africanos.

Termo	Região de Uso Comum	Descrição
Boda Boda	África Oriental (ex.: Uganda, Quênia, Tanzânia)	O termo surgiu inicialmente em Uganda e Quênia para se referir a táxis-bicicletas e depois a táxis-motocicleta.
Okada	Nigéria e África Ocidental	O termo teve origem na Nigéria, sendo um apelido dado a esse tipo de táxi-motocicleta.
Zemidjan	Togo e África Ocidental	É um termo local usado para os táxis-motocicleta, comum em países como Togo.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQUERIMENTO nº 50/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convida a Sra. Iman Abdulwassi Abubaker, Gerente de Projetos de Mobilidade Urbana do WRI África, ou quem a represente, para apresentar e debater sobre a regulamentação do Serviço de Transporte de Passageiros por Motocicleta em Addis Ababa – Etiópia.

Sra. Iman Abdulwassi Abubaker⁹
Gerente de Projetos de Mobilidade Urbana do WRI África

Sr. Semere Jelalu

Sr. Jregina Hirpa

O gerenciamento de motocicletas em Adis Abeba é caracterizado por um controle governamental forte e uma transição forçada para veículos elétricos, em resposta a um rápido crescimento e problemas de segurança.

I. Contexto de Adis Ababa e Situação Inicial

- Adis Abeba é a capital da Etiópia, o segundo país mais populoso da África, com mais de 120 milhões de habitantes.
- A cidade tem uma população superior a 5 milhões e é considerada uma cidade primata (a única com mais de um milhão).
- A maioria dos residentes depende de transporte público ou para transporte.

⁹ Sra. Iman Abdulwassi Abubaker é principalmente conhecida por seu trabalho como Gerente de Projetos de Mobilidade Urbana para o WRI África (World Resources Institute), com sede na Etiópia. Seu trabalho se concentra em:

- Melhorar a qualidade de vida nas cidades por meio de um planejamento integrado e equitativo.
 - Design de ruas mais seguras.
 - Pesquisa e implementação de soluções de transporte sustentável e de baixo carbono, especialmente para cidades africanas.
- Ela frequentemente publica pesquisas e artigos técnicos relacionados a esses temas, como os que abordam a eletrificação do transporte rodoviário no Quênia. Ela possui um Mestrado em Meio Ambiente, Desenvolvimento e Política pela Universidade de Sussex, onde sua tese examinou os impactos do investimento chinês na África, com foco na ferrovia Adis Abeba-Djibuti.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Baixa Participação Modal de Motocicletas:** Em 2020, motocicletas representavam apenas 0,25% do modal, enquanto a caminhada era de 32,02% e o transporte público, 26%.
- **Crise de Segurança (2013-2017):** O uso de motocicletas cresceu 19,96% em média anualmente. Em resposta, sinistros fatais duplicaram, e os ferimentos graves aumentaram dez vezes (de 11 para 123).
- **Proibição Total:** Em julho de 2019, a circulação de motocicletas na cidade foi completamente proibida devido a preocupações de segurança.

II. Regulamentação Anterior (Diretriz n.º 04/2011) e Resultados

- **Proibições/Restrições:** Proibiu o registro de novas motocicletas na cidade e impediu a operação de motos registradas em outras regiões.
- **Requisitos de Segurança:** Exigia para motos registradas:
 - Uso obrigatório de capacete.
 - Uso de coletes altamente refletivos.
 - Instalação de sistemas GPS (rastreamento e controle).
- **Modelo de Operação:** Motocicletas para transporte tiveram que se organizar em associações e operar como empresas para melhor gestão.
- **Resultados:** O número total de sinistros de motocicleta diminuiu pela metade (de 927 em 2017 para 472 em 2021). Mais de 20.000 motocicletas não conseguiram cumprir os requisitos.

III. Diretriz 155/2024 (A Atualização) e Transição Elétrica

- **Fundamento:** A necessidade de melhorar a diretriz anterior e lidar com o surgimento de **motocicletas elétricas (EVs)**.
- **Restrição Rígida de Uso:** É proibido fornecer serviços de **transporte de passageiros**.
- **Serviços Permitidos:** Transporte de artigos e correio/mensagens (**carga**) mediante taxa e uso para necessidades de transporte pessoal.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Tecnologia:** É obrigatória a instalação de tecnologia de sistema de rastreamento e controle.
- **Limite de Velocidade:** O limite é de 50\km/h.
- **Transição Elétrica:** Motocicletas existentes devem ser convertidas em elétricas nos próximos 2 anos.

IV. Desafios e Fatores Chave

- **Obstáculos na Implementação:** Usuários removiam os rastreadores GPS instalados, embora as empresas de instalação se beneficiassem disso.
- **Fatores de Impulso (Demandas):** As alternativas de transporte público ainda são limitadas (especialmente para grupos de baixa renda), e o crescimento do e-commerce/e-delivery impulsionou o uso de motocicletas.
- **Fatores de Atração (Oportunidades):** Aumento do roubo na cidade, a disponibilidade de alternativas de transporte público e a prática do governo em gerenciar o setor informal/para transporte.
- **Eletrificação:** A pressão dos fornecedores de e-motocicletas e a Proibição de motores a combustão interna (ICE Ban) são fatores que impulsionam a transição.

EXPERIÊNCIAS NO OCIDENTE: PROTEÇÃO SOCIAL E VÍNCULOS

Diferente do cenário africano, focado em infraestrutura básica, as experiências na Europa e Estados Unidos trazem precedentes jurídicos fundamentais sobre a relação intrínseca entre a remuneração do condutor e a segurança do sistema. Enquanto no Brasil prevalece a "autonomia" irrestrita, outras jurisdições avançaram para mitigar a precarização que gera sinistros:

- **Espanha (Lei dos Riders¹⁰):** O país estabeleceu a "Presunção de Emprego" para entregadores, obrigando a transparência algorítmica. O precedente jurídico relevante

¹⁰ Real Decreto-ley 9/2021 (conhecida como "Ley Rider") - Boletim Oficial do Estado (BOE) da Espanha.

Link/Busca: Procure por "Real Decreto-ley 9/2021 BOE" ou no site do *Ministerio de Trabajo y Economía Social*.

O Artigo 1º altera o Estatuto dos Trabalhadores para incluir a "presunção de laboralidade" nas plataformas digitais de entrega.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

para São Paulo reside na exigência de que o algoritmo não pode operar como uma "caixa preta" que induz comportamento de risco sem responsabilidade da plataforma.

- **Estados Unidos (Nova York¹¹):** A cidade aprovou um **salário mínimo garantido por hora ativa** (piso inicial de US\$ 17,96/hora, com reajustes). O fundamento legislativo não foi trabalhista, mas de ordem pública: garantir uma renda mínima reduz a necessidade de o entregador/motociclista correr excessivamente para obter o sustento, impactando diretamente na redução de sinistros e na segurança viária.
- **França¹²:** Alterou suas leis para impor responsabilidade às plataformas sobre a **seguridade física** dos parceiros. A legislação exige que seguros contra acidentes e doenças sejam custeados pelas empresas, independentemente da inexistência de vínculo empregatício formal, criando uma camada de proteção obrigatória.
- **Chile¹³ e Uruguai¹⁴ (Vias Intermediárias):** Criaram legislações específicas que garantem um nível mínimo de proteção social e previdência. O modelo chileno, por exemplo, mantém a autonomia, mas elimina a desproteção total que onera o sistema público de saúde, criando a figura do "trabalhador independente de plataforma" com direitos assegurados.
- **União Europeia¹⁵ (Diretiva):** O bloco avança com uma Diretiva que visa classificar corretamente o status de emprego de milhões de trabalhadores, focando no controle exercido pela plataforma sobre a execução do serviço, estabelecendo regras claras para diferenciar autonomia real de subordinação disfarçada.
- **México:** A nova lei exige que as reclamações de trabalhadores sejam atendidas por pessoas, não por robôs. As regras de atribuição de tarefas por algoritmos¹⁶ devem ser transparentes, claras e acessíveis a todos os trabalhadores de plataforma. As

¹¹ O texto cita o pagamento mínimo por hora (aprox. \$17,96). - *Minimum Pay Rate for App-Based Restaurant Delivery Workers*. Site oficial da cidade de Nova York (NYC.gov), especificamente no *Department of Consumer and Worker Protection (DCWP)* - "NYC delivery worker minimum pay rate DCWP". A norma entrou em vigor plenamente em abril de 2024 (após disputas judiciais em 2023), fixando o valor que sobe anualmente (hoje gira em torno de US\$ 19,56 na nova atualização, mas o valor de US\$ 17,96 citado no seu texto era o piso inicial da regra).

¹² O texto cita seguros e responsabilidade da empresa.

Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 e a criação da ARPE (*Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi*). Site *Vie-publique.fr* ou *Legifrance*. - "Loi LOM travailleurs plateformes" ou "ARPE France regulation".

A França optou por não transformar todos em CLT (salariés), mas criou um sistema de "diálogo social" obrigatório e seguros custeados pelas plataformas.

¹³ O texto cita proteção social mantendo a autonomia. *Ley Nº 21.431* (Modifica o Código do Trabalho regulando o contrato de trabalhadores de empresas de plataformas digitais). - *Biblioteca del Congreso Nacional de Chile* (BCN).

Essa lei é considerada pioneira na América Latina por criar a figura do "trabalhador independente de plataforma" com direitos garantidos (seguridade social, desconexão, transparência).

¹⁴ O texto cita vias intermediárias e transparência. Diferente do Chile, o Uruguai tem tido decisões judiciais fortes e Projetos de Lei (como o enviado pelo Poder Executivo ao Parlamento) buscando regular a atividade. Site do *Parlamento del Uruguay* ou notícias sobre sentenças judiciais recentes (ex: caso Uber vs BPS). - "Proyecto de ley regulación trabajo aplicaciones Uruguay".

¹⁵ O texto cita a discussão sobre a presunção de vínculo para milhões de trabalhadores.

Platform Work Directive (Diretiva sobre Trabalho em Plataformas).

Site do Conselho Europeu (*European Council*) ou Parlamento Europeu. - "EU Platform Work Directive 2024 agreement".

Em março de 2024, os ministros da UE confirmaram o acordo provisório. A diretiva estabelece regras para determinar se um trabalhador é empregado ou autônomo (focando no controle exercido pela plataforma).

¹⁶ Algoritmo é definido como um sistema de tomada de decisão que permite comando e supervisão automatizados sobre o trabalhador.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

plataformas devem criar um documento de política de gestão algorítmica do trabalho, usando linguagem simples e clara, para informar sobre os elementos do algoritmo que afetam a relação de trabalho. O objetivo principal é garantir a transparência e a supervisão humana na gestão do trabalho digital.

Conclusão comparada: A tendência global em países da OCDE é responsabilizar as plataformas pelos custos sociais da atividade (acidentes e previdência), movendo-se da desregulamentação total para modelos de "autonomia protegida".



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS E INSTITUCIONAIS na Construção de Sistemas de Transporte Seguros e Baseados em Evidências

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 04/06/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Gilberto Nascimento e Pastora Sandra Alves.

Pedro do Carmo Baumgratz de Paula¹⁷ –
Diretor Executivo
Vital Strategies - Organização Global de Saúde¹⁸:

EQUERIMENTO nº 08/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA convida o Sr Pedro do Carmo Baumgratz de Paula, Diretor Executivo da Vital Strategies, representadodo por:

Diogo Dias Lemos¹⁹

¹⁷ Pedro do Carmo Baumgratz de Paula, como diretor da Vital Strategies e especialista em Políticas Públicas e Saúde, atua em projetos que buscam melhorar a segurança viária. Ele coordenou a Iniciativa Bloomberg - BIGRS no Brasil, que frequentemente lida com a regulação e segurança de motociclistas por aplicativos (motoapps). Sua experiência é utilizada para influenciar políticas de trânsito e saúde pública que impactam diretamente a segurança dos entregadores e a organização desse tipo de serviço.

¹⁸ Vital Strategies (Iniciativa Bloomberg): É uma organização global de saúde que atua desde 2017 com governos para enfrentar grandes desafios de saúde pública. Executa as ações da **Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global (BIGRS)** no Brasil e no mundo, focando na redução de mortes e lesões no trânsito. A Iniciativa atua em 27 cidades e dois estados, incluindo São Paulo e Campinas, por meio de aprimoramento de dados e fiscalização.

¹⁹ **Diogo Dias Lemos:** Atua como **Coordenador Executivo** da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global nas cidades de São Paulo e Campinas.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O representante da Iniciativa Bloomberg (Vital Strategies) defende uma postura estritamente focada na Visão Zero e na urgência de controlar o principal fator de risco, a velocidade, em todas as suas formas.

É fundamental que a abordagem central da regulamentação seja a segurança viária e a Visão Zero, partindo do pressuposto de que nenhuma morte no trânsito é aceitável.

A velocidade é o fator de risco mais significativo, pois o corpo humano é vulnerável a impactos, quando acima de 30 km/h. Em uma colisão a 60 km/h é 4 vezes mais severo que a 30km/h, e a chance de sobrevivência é de apenas 2%.

São Paulo deve ser mais conservadora em relação aos limites de velocidade, e a fiscalização da velocidade precisa ser retomada, pois o controle da velocidade de todos os veículos é a chave para reduzir mortes.

O Poder Público deve ter o protagonismo ao pautar as questões de segurança e exigir o controle de velocidade por telemetria por parte das empresas de aplicativo (a exemplo de Adis Abeba). As empresas têm a responsabilidade de garantir o máximo de segurança para quem usa o sistema e os outros usuários.

A regulamentação não pode ignorar o papel do transporte coletivo, que é o modo mais seguro de transporte e deve ser aprimorado como alternativa de longo prazo ao aumento do risco das motos. O aumento do serviço de moto vai de encontro ao dever do poder público de fornecer transporte coletivo.

Paula Manoela dos Santos²⁰
Gerente de Mobilidade Urbana
WRI Brasil²¹

²⁰ Paula Manoela dos Santos, Gerente de Mobilidade Urbana no WRI Brasil, atua em projetos de segurança viária (Iniciativa Bloomberg) que focam na proteção e melhoria da infraestrutura para **motociclistas**, incluindo aqueles que trabalham com **motoapp**.

²¹ **WRI Brasil**: É um **instituto de pesquisa** que busca gerar transformações em áreas como sustentabilidade, clima e comunidades
Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQUERIMENTO nº 12/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, convida a Paula Manoela dos Santos, Gerente de Mobilidade Urbana da WRI Brasil, a qual foi representada por:

Bruno Rizzon²²

O WRI Brasil reforça que a regulamentação deve buscar compensar o aumento de risco com investimentos em infraestrutura e gestão da velocidade em rede, destacando o impacto desproporcional em áreas de baixa renda.

O controle de velocidade deve ser feito de forma ampla, contínua e integrada à infraestrutura, e não apenas pontual ou por usuário. A velocidade é o fator mais crítico em todas as cidades estudadas.

As áreas de baixa renda e alta densidade populacional (periferias) são as mais afetadas pelo risco, devido à falta de infraestrutura e à maior dependência da moto como solução de mobilidade. A regulamentação deve destinar maiores investimentos e atenção a essas áreas para mitigar os riscos.

Dado o risco elevado das motos, que são intrinsecamente vulneráveis, limites de velocidade menores devem ser considerados nas vias da cidade para um nível de segurança maior (por exemplo, 30 km/h em áreas de conflito).

A regulamentação, ao aceitar o aumento do risco, deve prever uma contrapartida obrigatória de todas as partes para compensar. Os aplicativos devem ser cobrados para fazer o controle de velocidade e o compartilhamento de dados.

O transporte coletivo é o modo mais seguro e deve ser fortalecido e qualificado para ser competitivo, impedindo que a regulamentação do moto-app seja uma solução permanente para a deficiência do sistema.

resilientes. Alia excelência técnica à articulação política, trabalhando com governos, empresas e a sociedade civil para desenvolver estudos e soluções. É um parceiro estratégico da Iniciativa Bloomberg e desenvolve trabalhos sobre segurança viária para motociclistas.

²² Bruno Rizzon: É o Coordenador do Planejamento da Mobilidade no WRI Brasil. Seu trabalho visa subsidiar políticas públicas com dados sobre velocidade, uso do solo e infraestrutura.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Luis Fernando Villaça Meyer²³
Diretor de Operações
INSTITUTO CORDIAL²⁴

REQUERIMENTO nº 30/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, convida o Instituto Cordial, na figura de seu representante, Luis Fernando Villaça Meyer, ou quem ele indicar, para que, possa vir apresentar a essa Subcomissão, em resumo o estudo **“Fatores de risco para motociclistas no Brasil”**, no que concerne ao serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.

O posicionamento do Instituto Cordial baseia-se em evidências de pesquisa e ressalta que a regulamentação é necessária, mas deve ser integrada a uma política mais ampla de segurança viária.

A regulamentação não resolverá sozinha a segurança viária, mas deve estar integrada à abordagem de Sistemas Seguros e dialogar com as medidas do Plano de Segurança Viária do município. O modal, uma vez regulamentado, passa a fazer parte do sistema de mobilidade e deve ser considerado nos planos de segurança e novas infraestruturas.

O serviço favorece o acesso a oportunidades, mas está atrelado a um aumento do risco nas ruas, o que exige uma contrapartida de todas as partes, como governos, aplicativos, motociclistas e passageiros, para compensar. É preciso pensar no "garupa", pois seu comportamento e o uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) influenciam a segurança. O passageiro é um copiloto e precisa de diretrizes de segurança sobre como se portar na moto.

²³ Luis Fernando Villaça Meyer: É o Diretor de Operações do Instituto Cordial. Supervisionou estudos sobre fatores de risco para motociclistas no Brasil e o serviço de mototáxi.

²⁴ Instituto Cordial: É um centro de articulação e pesquisa independente (think and do tank) dedicado à implementação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU. Realiza estudos baseados em evidências e articulação intersetorial em diversas áreas, como segurança viária e mobilidade. Tem parcerias com a Uber, Vital Strategies e diversas capitais brasileiras
Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O sistema de incentivos dos aplicativos não deve favorecer o excesso de velocidade ou a produtividade em detrimento da segurança (por exemplo, recompensas por mais entregas em menos tempo). As plataformas devem usar seus dados para monitorar e dar reconhecimento ao comportamento seguro.

O compartilhamento de dados entre o poder público e os aplicativos é necessário para uma gestão de velocidade mais efetiva e para identificar pontos críticos. A fiscalização humana ou eletrônica, que gere dissuasão, é essencial para promover o comportamento seguro.

A regulamentação deve abordar a especificação do veículo (como limites de altura, peso e cilindrada) e prever a criação de áreas de embarque e desembarque exclusivas para mototáxi em zonas de maior fluxo, especialmente próximas ao transporte público.

As recomendações a seguir foram extraídas desses debates com especialistas e parceiros da Subcomissão, nesta sessão ordinária. Elas estão organizadas por responsabilidade, com o objetivo central de mitigar os riscos e alinhar a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta por App, aos princípios de **Visão Zero** e **Sistemas Seguros**.

Para o Poder Público (Governo)

O papel do governo é estabelecer as regras e a infraestrutura que tornem o sistema de transporte mais seguro para todos.

- **Abordagem de Segurança e Gestão de Risco:**
 - Adotar a **Visão Zero** e o conceito de **Sistemas Seguros** como pilares centrais e pré-requisito de qualquer regulamentação.
 - Explicitar as necessidades de segurança viária dos motociclistas na política de mobilidade urbana.
- **Gestão e Fiscalização de Velocidade:**



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Implementar um **controle mais rigoroso da velocidade** em toda a rede viária, não apenas em pontos isolados.
- Ser **mais conservador** nos limites de velocidade, considerando a vulnerabilidade dos motociclistas, com limites de \$30~km/h\$ recomendados em áreas de conflito e alta circulação de pedestres.
- Retomar e fortalecer a fiscalização eletrônica e humana de velocidade.
- **Dados e Transparência:**
 - Exigir e habilitar o **compartilhamento de dados de telemetria** (velocidade, localização e tempo de operação) das plataformas para a gestão ativa da segurança e identificação de pontos críticos.
 - Fortalecer a coleta, análise e publicação de dados de sinistralidade de forma sistemática e padronizada.
- **Infraestrutura e Planejamento:**
 - Criar **áreas de embarque e desembarque exclusivas** e seguras para o modal, especialmente em zonas de alto fluxo e em pontos de integração com o transporte público.
 - Direcionar **maiores investimentos** em infraestrutura e segurança viária para as **áreas periféricas e de baixa renda**, que são as mais dependentes do serviço e, ao mesmo tempo, as mais vulneráveis.
 - Avaliar a adequação da velocidade da via com o desenho urbano e a geometria viária.
- **Alternativas de Mobilidade:**
 - **Fortalecer, qualificar e priorizar o transporte coletivo**, que é o modo mais seguro de transporte. A regulamentação do moto-app não deve ser vista como uma solução permanente para a deficiência do sistema coletivo.
- **Das Sanções**
 - Recomenda-se a criação de sanções, que podem ter caráter dúplice [compartilhamento da responsabilidade legal em razão das externalidades negativas e sanção para fomentar o cumprimento das obrigações] para que as operadoras sejam penalizadas em caso de desobediência ao perímetro onde o serviço pode ser disponibilizado, sinistralidade da operação, afrontas à segurança



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

viária, dentre outros. Recomenda-se que as sanções sejam gradativas em valor de multa podendo culminar, até mesmo, no descadastramento da plataforma



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Para as Plataformas de Aplicativo (Empresas)

As plataformas têm a capacidade tecnológica para monitorar e induzir o comportamento seguro, devendo assumir sua parte na responsabilidade compartilhada.

- **Controle de Velocidade e Incentivos:**
 - Implementar o **controle de velocidade obrigatório via tecnologia/telemetria** (controle tecnológico que restringe ou monitora a velocidade em tempo real) para todos os motoristas ativos na plataforma.
 - Assegurar que o sistema de remuneração e incentivos **não favoreça a velocidade excessiva** ou a produtividade em detrimento da segurança.
 - Usar os dados da plataforma para monitorar e dar **reconhecimento/recompensa ao comportamento seguro** dos motociclistas.
- **Compartilhamento de Risco e Suporte:**
 - Assumir o **compartilhamento de riscos** associados à atividade, oferecendo maior suporte e mecanismos de seguridade (como seguros contra sinistros e apoio à manutenção veicular) aos motoristas.
- **Treinamento e Conscientização:**
 - Investir em comunicação e treinamento sistemático para os motociclistas.
 - Prover orientações e diretrizes claras para o **passageiro ("garupa")** sobre o comportamento seguro (e.g., como segurar-se, a importância de não usar o celular) e o uso correto do capacete.
- **Dados:**
 - **Compartilhar os dados** de telemetria e sinistralidade com o Poder Público para a gestão ativa e planejamento da segurança.

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

OITIVA – 27/08/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão) e Pastora Sandra Alves

Wagner Lenhart²⁵
Diretor executivo
INSTITUTO MILENIUM²⁶

REQUERIMENTO nº 24/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

O Sr. Wagner Lenhart também defendeu a regulamentação, abordando a questão sob a ótica da Análise Econômica do Direito (AED), enfatizando a liberdade de escolha, a eficiência econômica e a necessidade de políticas públicas baseadas em evidências.

- **Realidade Econômica e Escolha do Modal:**
 - O Brasil é um país de **renda média baixa**, onde a motocicleta é uma opção de transporte de **baixo custo** de aquisição, manutenção e abastecimento.
 - A modalidade continuará existindo, especialmente nas periferias, seja formal ou informalmente.
 - O papel do Estado não é proibir, mas sim exercer o poder regulatório para **reduzir os riscos** sem anular os **benefícios** (melhoria da mobilidade, geração de emprego/renda e redução de gastos com transporte).
- **Regulamentação e Análise Econômica do Direito (AED):**

²⁵ Wagner Lenhart é o **Diretor Executivo (CEO)** do **Instituto Millenium**, um *think tank* (instituto de ideias) brasileiro focado em disseminar princípios de uma sociedade livre, com ênfase em reformas e eficiência do Estado.

²⁶ O **Instituto Millenium (Imil)** é um *think tank* brasileiro, fundado em 2005, que promove uma agenda de ideias **liberais** defendendo a economia de mercado e a liberdade individual. O Imil produz e divulga conteúdo focado em reformas estruturais e na eficiência do Estado. Sob a liderança de Wagner Lenhart, defende a não intervenção estatal em serviços como o **motoapp**.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Defende que as escolhas regulatórias devem ser baseadas em uma rigorosa **Análise Jurídico-Econômica** e na **mensuração pragmática das consequências** (Análise de Impacto Regulatório - AIR).
- O princípio da **livre iniciativa** (Art. 170 da CF) e a **Declaração de Direitos de Liberdade Econômica** (Lei 13.874/2019) devem nortear a decisão.
- A proibição ou falta de regulamentação empurra o mercado para a ilegalidade, aumentando os custos de monitoramento para o Estado e constituindo uma política **intervencionista e paternalista** não baseada em evidências.
- **Mecanismos de Segurança e Custo:**
 - As próprias plataformas têm **interesse em segurança** (autorregulação) para que o negócio prospere, criando mecanismos como avaliação de motoristas/passageiros, **verificação de antecedentes e habilitação**, e **treinamentos**.
 - O Poder Público pode exigir um **período de experiência** para o motociclista se candidatar.
 - A sugestão de restrição territorial do serviço à "última milha" seria **melhor que a proibição**, mas não ideal, pois o direito de escolha deve prevalecer.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Rodrigo Saraiva Marinho ²⁷
Diretor executivo
INSTITUTO MERCADO LIVRE²⁸

REQUERIMENTO nº 25/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

O Sr. Rodrigo Saraiva Marinho defendeu enfaticamente a regulamentação do serviço, argumentando que a proibição é inconstitucional e prejudicial, especialmente para a população de baixa renda.

- **Fundamento Legal e Precedente do STF:**

- Argumentou que a proibição por lei municipal é inconstitucional, citando uma decisão do Supremo Tribunal Federal (ADPF 449) de 2018-2019 que autorizou o transporte individual de passageiros por aplicativo (carro). Acredita que, se o caso atual chegar ao STF, a legislação municipal será derrubada.
- Afirmou que a proibição atual por decreto na cidade de São Paulo é inconstitucional.
- Destacou que o Poder de regulamentar a cidade é da Câmara de Vereadores, não do Prefeito.

- **Impactos Econômicos e Sociais:**

²⁷ Rodrigo Saraiva Marinho, advogado e Mestre em Direito Constitucional, é o Diretor Executivo do Instituto Livre Mercado (ILM). É um grande defensor da liberdade econômica e atuou judicialmente para garantir a operação de aplicativos de transporte contra proibições estatais.

²⁸ Instituto Livre Mercado (ILM), é um *think tank* liberal com foco em defesa da liberdade econômica e da não intervenção estatal. Atua diretamente no Congresso Nacional, fazendo *advocacy* por projetos de lei que garantam a desregulamentação de atividades, como os serviços de motoapp.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Ressaltou que o serviço injetou **R\$ 5 bilhões** na economia, gerou quase **114 mil empregos diretos e indiretos** e arrecadou **R\$ 461 milhões em impostos** no Brasil (dados de 2023, FGV/99).
- A proibição leva à **informalidade**, impede a arrecadação de impostos (ISS), e causa prejuízo ao município, que deixa de arrecadar cerca de **R\$ 28 milhões/ano**.
- O serviço foi criado por demanda de mercado e gera renda para a população de baixa renda.
- O melhor programa social é o trabalho, e proibir impede que os motociclistas gerem sustento.
- **Mobilidade Urbana e Usuários:**
 - Enfatizou a importância do serviço para resolver a "**última milha**" (trecho entre o transporte público e a residência). Cerca de **50% das corridas** integram o transporte público.
 - O serviço é uma solução para o **trânsito difícil** de São Paulo, sendo **30% mais rápido que carros e 3x mais rápido que ônibus**.
 - A proibição prejudica os mais pobres que precisam do serviço e o tornam inseguro.
 - **72% dos paulistanos** apoiam o serviço, e **84% dos usuários** querem a regulamentação.
 - **53% dos usuários são mulheres** (média de 31 anos), que se sentem mais seguras no aplicativo.
 - **75%** usam para ir ao **trabalho e/ou faculdade**.
- **Segurança e Sinistros:**
 - Questionou a alegação de que a regulamentação aumentaria sinistros de forma descontrolada.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Alegou que os aplicativos são mais seguros, pois há maior verificação (CNH verificada e rastreamento) e os motociclistas tendem a ter mais cuidado ao transportar pessoas do que objetos.
- Dados de Santo André (SP) mostraram que apenas **8% dos acidentados** transportavam passageiros pagos (aplicativo/mototáxi), enquanto **58%** usavam a moto para **condução própria**.
- Menciona que em Recife, a proibição levou a **25% de aumento no transporte ilegal** (Instituto Mercado Popular, 2022).
- Sugeriu que a limitação de área de atuação, como um teste (sandbox regulatório), seria melhor do que a proibição.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta
 OITIVA – 03/09/2025
 LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão), Pastora Sandra Alves.

Renato Meirelles
 INSTITUTO LOCOMOTIVA DE PESQUISA

REQUERIMENTO nº 31/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA convida o Instituto Locomotiva de Pesquisa, na figura de seu representante, Renato Meirelles, para apresentar a essa Subcomissão, um resumo dos estudos “**Moto por aplicativo em SP**” e “**Paulistanas e seus deslocamentos**”, no que concerne ao serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.

Resumo das Pesquisas Locomotiva

1. Pesquisa "MOTO POR APLICATIVO EM SP: Ouvindo a população e os motociclistas"
 O estudo analisou a opinião da população em geral e dos motociclistas de aplicativo em São Paulo (amostra de 2.048 entrevistas).

Tópico	População em Geral	Motociclistas por Aplicativo
Apoio ao Serviço	72% são favoráveis à oferta do serviço.	94% são a favor da possibilidade de uso do serviço



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Tópico	População em Geral	Motociclistas por Aplicativo
		pela população.
Postura da Prefeitura	79% são favoráveis à permissão do serviço, sendo que a maioria (60%) defende a permissão mediante regulamentação .	97% esperam que a Prefeitura permita o serviço, sendo 54% a favor da regulamentação .
Segurança e Tecnologia	79% acreditam que a tecnologia dos aplicativos pode aumentar a segurança.	95% acreditam que a tecnologia pode aumentar a segurança das viagens.
Regulamentação e Trabalho	85% concordam que o serviço gera renda para os motociclistas.	90% considerariam trabalhar transportando pessoas se a Prefeitura regulamentasse a atividade.
Fator de Segurança Mais Citado	Mecanismos do aplicativo (CNH, checagens, seguro).	Faixas Exclusivas para motos (Faixa Azul).

2. Pesquisa "AS PAULISTANAS E SEUS DESLOCAMENTOS"

O estudo, focado em mulheres de classes CDE (baixa renda), destaca a moto por aplicativo como uma alternativa de segurança e acessibilidade.

- **Insegurança no Deslocamento:**
 - 97% das mulheres sentem **medo de sofrer violência** durante seus deslocamentos a pé¹.
 - 71% sentem-se **mais vulneráveis a riscos** quando estão caminhando.
 - A insegurança leva 6 em cada 10 mulheres a **desistir de ir a algum lugar ou a mudar a rota**.
- **Moto por aplicativo como Solução de Segurança:**



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- 78% se sentiriam **mais seguras** usando uma moto por aplicativo com motorista cadastrado e viagem gravada do que andando a pé sozinha à noite.
 - 66% concordam que o serviço é uma **alternativa mais segura para evitar assédio sexual** do que caminhar.
 - 75% considerariam usar o serviço para **evitar passar a pé por ruas desertas/vazias** ou por **medo de ficar em ponto de ônibus**.
 - **Direito e Renda:**
 - 75% das paulistanas acham que o governo **não deveria impedir** o direito de usar a moto por aplicativo.
 - 86% concordam que a moto por aplicativo **gera renda** e oferece uma opção de transporte acessível para a população.
-



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

IMPACTOS NA SAÚDE PÚBLICA E SEGURANÇA VIÁRIA

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OTIVA – 07/05/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Gilberto Nascimento, Pastora Sandra Alves.

Lamentavelmente, a Subcomissão registra o declínio de dois convidados técnicos importantes, para a coleta de dados e informações essenciais à elaboração do parecer final:

Sra. Letícia de Oliveira Cardoso²⁹
Diretora

Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis (Daent) da Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente (SVSA) do Ministério da Saúde.

REQUERIMENTO nº 15/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

A participação da Sra. Letícia de Oliveira Cardoso e/ou seu representante era importante para fornecer à Subcomissão a dimensão estatística e epidemiológica dos sinistros por motocicleta. Sua ausência implica na perda de, mais um conjunto, dados sobre a incidência, morbidade e mortalidade relacionadas ao tema, que contribuiriam com a quantificação do problema sob a ótica da saúde pública.

²⁹ A relação de Letícia de Oliveira Cardoso com o **motoapp** está ligada à **Saúde Pública e Segurança Viária**, não à regulamentação trabalhista. Como Diretora no **Ministério da Saúde**, ela lida com dados de morbimortalidade de acidentes de trânsito, nos quais os **motociclistas** (incluindo os de aplicativo) são o grupo mais vulnerável. Ela coordena o **VIVA Inquérito**, que pesquisa as vítimas, e defende políticas no **CONTRAN** para reduzir acidentes e proteger esses profissionais.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sr. Victor Pavarino³⁰

Oficial Técnico

Segurança Viária e Prevenção de Lesões Não Transmissíveis

REQUERIMENTO nº 16/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

A presença do Sr. Victor Pavarino era esperada para trazer o conhecimento técnico específico em Segurança Viária. Sua contribuição seria importante para somar aos requisitos mínimos de segurança e as melhores práticas de prevenção de sinistros a serem incorporados em uma eventual regulamentação, visando proteger condutores e passageiros.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA

REQUERIMENTO nº 13/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a PRESIDENTE **LUCIANA MENDES SANTOS SERVO³¹**, do INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – **IPEA** para apresentar: “Estudo referente à estimativa de custo e impactos socioeconômicos de sinistro de trânsito no Brasil:

- NT 75 (DISET- Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais, de Inovação, Regulação e Infraestrutura) Impactos Socioeconômicos dos sinistros de transporte no Brasil no Período de 2007 a 2018 e
- NT 42 (DIRUR - Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais) Balanço da primeira década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para segunda década
- 2565 Custos dos sinistros de Trânsito no Brasil: Estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do IPEA sobre custos de sinistros nos aglomerados urbanos

³⁰ Victor Pavarino é o Oficial Técnico em Segurança Viária e Prevenção de Lesões Não Transmissíveis da OPAS/OMS no Brasil. Ele atua como consultor, participando de projetos que visam a redução de mortes e lesões no trânsito, um grave problema de saúde pública. Pavarino defende que os acidentes são previsíveis e que a solução passa por mudanças estruturais (engenharia e fiscalização), não apenas por educação. Sua expertise é crucial no debate sobre a vulnerabilidade de usuários como os motociclistas de aplicativo

³¹ Luciana Mendes Santos Servo é uma economista, Doutora pela UFMG e especialista em economia da saúde. Atualmente, ela é a Presidenta do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), o órgão federal que elabora estudos de políticas públicas.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01319-900



**Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
e rodovias.”**

Sendo representado pelo

PESQUISADOR CARLOS HENRIQUE CARVALHO³²

O Ipea, ou **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**, é uma fundação pública federal brasileira com a missão de aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento do país. Seu papel central é de assessoria técnica ao Estado e ao Governo Federal, produzindo e disseminando conhecimentos por meio de pesquisas e diagnósticos aprofundados sobre os processos econômicos e sociais brasileiros.

Na apresentação o IPEA focou em dados nacionais sobre mortalidade e custos associados ao transporte terrestre, com forte ênfase no uso crescente de motocicletas.

Cenário Geral da Mortalidade no Trânsito (Âmbito Nacional)

- **Tendência Histórica da Mortalidade:** A taxa de mortalidade por 100 mil habitantes no Brasil apresentou crescimento desde a década de 1990, com picos de queda notáveis após a implementação de políticas específicas, como a **Lei Seca (2008/2009)**.
- **Impacto da Crise Econômica:** A taxa de mortalidade caiu cerca de 25% a partir de 2015 até o início da pandemia, em grande parte devido à crise econômica que impactou a demanda por transporte.
- **Reversão da Queda:** O temor é que, com o fim da pandemia e a retomada econômica, a mortalidade volte aos níveis alarmantes observados em 2014, quando a taxa chegou a ser superior a 20 mortes por 100 mil habitantes (taxas próximas às de países africanos).

Impacto Social e Econômico dos sinistros

³² CARLOS HENRIQUE CARVALHO é um pesquisador do IPEA com foco em Transporte, Mobilidade Urbana e Segurança Viária. Ele é Engenheiro Civil e Doutor em Economia. Seus estudos analisam a economia e as externalidades do transporte individual
Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Custo Social Elevado:** Em 2015, o custo anual dos sinistros de trânsito para a sociedade brasileira foi estimado pelo IPEA entre **R\$ 70 a R\$ 80 bilhões**.
 - **Perda de Produção:** 43% desse custo social refere-se à perda de produção, que impacta a Previdência Social e causa o **empobrecimento das famílias**, especialmente quando a vítima é o arrimo.
 - **Custo Hospitalar (SUS):** Cerca de 20% do custo total está ligado a gastos hospitalares, sobrecarregando a rede pública.
- **Perfil das Vítimas (Foco em Motocicletas):**
 - As vítimas são majoritariamente **jovens** (15 a 49 anos, somando mais de 2/3 das vítimas) e de **baixa renda** (cerca de 60% com menos de 7 anos de estudo).
 - O perfil de baixa renda e inserção no **mercado informal** (muitas sem seguridade social) transfere o impacto econômico direto para as famílias e para o SUS, em vez de ser absorvido pela Previdência Pública.
- **Impacto no SUS (2010-2020):**
 - O SUS gastou aproximadamente **R\$ 4 bilhões** com tratamento de acidentados de trânsito.
 - Motocicletas foram responsáveis por **55% das internações e 52% dos gastos** do SUS, em contraste com apenas 11% dos gastos para sinistros de carro.
 - No Norte e Nordeste, o uso de leitos de UTI por vítimas de motocicleta chega a ser superior a 60%.

O Flagelo das Motocicletas

- **Aumento Exponencial:** As mortes por sinistros de motocicletas mais que dobraram na última década (2010-2020), passando de 60 mil para 120 mil óbitos.
- **Motocicletas como Principal Problema:** Atualmente, as motocicletas respondem por **quase 35% das mortes totais** no trânsito brasileiro, sendo o grande problema e a principal geradora de óbitos e lesões graves.
- **Relação com a Frota (Norte e Nordeste):** Nessas regiões, o aumento de frota de motocicletas foi de 271%, e a mortalidade cresceu 156%, resultando na proporção de **6 mortes a mais por ano para cada 10 motocicletas adicionadas à frota**.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Vulnerabilidade:** A motocicleta é um veículo mais fragilizado, que oferece **nenhuma proteção** aos seus usuários, o que aumenta drasticamente a probabilidade de lesões graves ou óbito em caso de sinistro.

Recomendações e Riscos da Regulamentação do Mototáxi

- **Risco da Regulamentação Indiscriminada:** Há um **grande risco de aumento da mortalidade e morbidade** na Região Metropolitana de São Paulo se a regulamentação do moto por app for indiscriminada, conforme visto em outras regiões do Brasil (Norte/Nordeste) e países asiáticos.
- **Restrição a Áreas Específicas:** O pesquisador sugere que a regulamentação poderia ser considerada para **áreas restritas, com baixo conflito de trânsito**, como comunidades/favelas com ruas muito estreitas, onde veículos maiores têm restrição de deslocamento.
- **Impacto da Velocidade:** O fator-chave na gravidade dos sinistros é a **velocidade**. O uso de moto por app em **vias de trânsito rápido** (como a 23 de Maio) é considerado um risco ainda maior devido à alta velocidade e à piora da dirigibilidade com o passageiro (garupa).

Medidas Propostas para Mitigação

- **Combate ao Motociclista de Risco:**
 - Aumento dos **investimentos em campanhas educativas** e fiscalização (o pessoal usa sem habilitação/capacete no Norte/Nordeste).
 - Criação de políticas de **habilitação social** para os mais pobres.
- **Foco na Mobilidade Urbana:**
 - Prioridade ao **transporte público coletivo e transporte ativo** (bicicleta e pedestre).
 - Aumentar o espaço urbano para o transporte público, tornando-o **rápido, bom e barato** para competir com a atratividade da motocicleta (baixo custo e agilidade).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

• Problema dos Fundos de Segurança Viária:

- **DPVAT (SPVAT):** Sua extinção foi uma "tristeza", pois **45% da receita era destinada ao SUS** para compensar os altos custos de sinistros, o que impactou severamente o sistema de saúde.
- **FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito):** O recurso não tem sido usado para sua finalidade básica (educação de trânsito), sendo frequentemente desviado para formação de superávit primário ou flexibilizado para outros investimentos viários.

Nas oitavas desta reunião ordinária, encontramos destaque, unânime, para os argumentos técnicos e as preocupações de custo e segurança viária que devem ser considerados na avaliação da regulamentação, evidenciando:

1. Risco da Regulamentação Indiscriminada (Alerta Geral)

- **Projeção de Risco:** Existe um **grande risco de aumento da mortalidade e morbidade** na Região Metropolitana de São Paulo caso a regulamentação do serviço seja realizada de forma generalizada (indiscriminada).
- **Base de Comparação:** Este risco é projetado com base no que já ocorreu em outras regiões do Brasil (principalmente Norte/Nordeste) e em países asiáticos, onde a expansão do uso de motocicletas gerou altos índices de sinistros graves.

2. A Velocidade como Fator Crítico de Risco

- **Fator Determinante:** O fator-chave na gravidade de qualquer sinistro de trânsito envolvendo motocicletas é a **velocidade** do veículo.
- **Piora da Dirigibilidade:** A condução da motocicleta piora significativamente com a presença do passageiro (garupa), aumentando o risco, especialmente em altas velocidades.

3. Diferenciação de Risco por Tipo de Via

O pesquisador do IPEA estabelece um claro contraste entre os tipos de vias, sugerindo onde o serviço pode ser considerado e onde ele representa um risco inaceitável:



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Tipo de Via	Característica e Risco	Sugestão do IPEA
Vias de Trânsito Rápido (Equivalente a risco de rodovia urbana, como a 23 de Maio)	Risco Máximo . O fator velocidade é elevado, e o risco de lesões fatais ou graves é amplificado.	Evitar/Proibir o uso de mototáxi neste tipo de via, devido ao alto risco de sinistros em alta velocidade.
Áreas Restritas / Ruas Estreitas (Comunidades, Favelas)	Risco Mitigado/Tolerável . São áreas com baixo conflito de trânsito e ruas muito estreitas, onde veículos maiores já têm restrição de deslocamento e a velocidade é naturalmente mais baixa.	Considerar a regulamentação, mas apenas de forma restrita a estas áreas.

Em resumo, a recomendação é focar o transporte individual por motocicleta em **vias de baixo conflito e baixa velocidade**, utilizando-o para complementar a mobilidade em locais de difícil acesso para o transporte convencional, e não como uma opção de alta velocidade nas vias expressas da cidade.

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 21/05/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão), Gilberto Nascimento, Pastora Sandra Alves.

Os convidados — representantes das áreas de saúde, ortopedia e reabilitação — apresentaram dados e análises que levantam preocupações sobre a liberação do serviço de transporte individual de passageiros por aplicativo na cidade, enfatizando os impactos severos na rede de saúde, os custos associados e as consequências sociais dos sinistros de trânsito envolvendo motocicletas.

SBOT – Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia -SP

REQUERIMENTO nº 1/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, convidou o Presidente FERNANDO BALDY DOS REIS o qual indicou o seu representante:

DR. MIGUEL AKKARI³³

Vice-Presidente da **SBOT** - Nacional - gestão **20-26**

A **Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT)** é a maior instituição de Ortopedia da América Latina, responsável por congrega e formar especialistas na área. Sua missão é promover a atualização científica e a defesa profissional, além de fornecer dados

³³ Vice-Presidente da **SBOT** - Nacional - gestão **20-26**
Médico Ortopedista e Traumatologista da Santa Casa de São Paulo.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

técnicos — como o levantamento sobre sinistros de moto — para influenciar políticas públicas. A contribuição da SBOT:

Um levantamento inédito realizado pela SBOT em 45 instituições de saúde do SUS revela um quadro alarmante:

- **7 em cada 10 vítimas** de traumas graves atendidas em hospitais de emergência são **motociclistas**.
- A maioria desses acidentados, **53%**, **utiliza a moto para o trabalho**.
- Os traumas de motocicleta representam **66% dos atendimentos ortopédicos** nesses serviços.

Tipos de Lesões e Tempo de Internação:

Tipo de Trauma	Percentual	Tempo de Internação
Fraturas fechadas	40%	Até uma semana
Fraturas expostas	18%	8 a 15 dias
Politraumas (várias fraturas)	10%	Mais de 14 dias (frequentemente com UTI)

- **Ocupação Hospitalar:** Em um levantamento com serviços no Brasil, a média de leitos de ortopedia ocupados por traumas de moto se aproximou de **40%**.
- **Prejuízo nas Cirurgias Eletivas:** Os atendimentos de urgência decorrentes de sinistros de moto deslocam as cirurgias eletivas (como próteses), resultando em suspensões e atrasos, além de judicializações.
- **Invalidez e Sequela:** Embora o capacete tenha reduzido a mortalidade, as lesões ortopédicas são a principal causa de invalidez. O custo de um paciente acidentado é



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

incalculável e muito maior do que o de uma cirurgia eletiva, podendo envolver múltiplas cirurgias e internações prolongadas.

Impacto no Sistema de Saúde e Custos

A alta demanda sobrecarrega os hospitais públicos, já superlotados e subfinanciados.

- **Ocupação de Leitos:** Cerca de **70% a 80%** dos leitos hospitalares são ocupados por sinistros de trânsito com motos.
- **Consequência:** Isso agrava o atendimento de cirurgias eletivas, resultando em filas de espera de anos.
- **Custos Elevados:** As cirurgias são caras, utilizando materiais como pinos, hastes e placas.
- **Dados do Ministério da Saúde (2011-2021):** A taxa de internações de motociclistas subiu **55%**, com um custo de **R\$ 167 milhões** apenas em 2021.

Sequela e Falhas no Atendimento

O DR. MIGUEL AKKARI vice-presidente da SBOT, destaca a gravidade das sequelas:

- **Perda permanente de mobilidade:** 8% dos casos.
- **Amputações:** 3% dos casos.
- **Dor crônica:** 39% dos casos.

Além das sequelas, o atendimento inadequado é uma preocupação, pois muitas ambulâncias levam o acidentado para o hospital mais próximo, e não para o **especializado em traumatologia**, aumentando o risco de sequelas e mortes.

Fatores de Risco e Sugestões

O estudo aponta fatores de risco e a necessidade de medidas urgentes:



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Comportamento de Risco:** Entre os motociclistas acidentados entrevistados:
 - **26,2%** declaram pilotar **sem habilitação**.
 - **38,9%** admitem **cometer infrações** no trânsito (ex.: trafegar entre veículos).
 - **6,8%** relataram ter sofrido sinistros nos últimos dois anos.

Sugestões da SBOT para Mitigar o Problema:

1. Adoção de medidas que **não permitam** a compra de motocicleta por quem não é habilitado.
2. Implementação de **campanhas de conscientização e maior fiscalização** no trânsito, com envolvimento de diversos setores.

A SBOT reforça a necessidade de um debate sério e a implementação de medidas que protejam a vida e a saúde dos motociclistas, especialmente aqueles que utilizam o veículo para trabalhar, como os mototaxistas

SMS – Secretaria Municipal de Saúde de São Paulo

REQUERIMENTO nº 29/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou o Secretário Luiz Carlos Zamarco que indicou os seus representantes:

ARMANDO LUIS PALMIERI³⁴ – Secretário Executivo de Gestão Administrativa

LUIZ ARTUR VIEIRA CALDEIRA³⁵ – Chefe Gabinete - SMS

³⁴ ARMANDO LUIS PALMIERI Secretário Executivo de Gestão Administrativa – SEGA – SMS, Ex-chefe de gabinete da SMS, Engenheiro Civil

³⁵ LUIZ ARTUR VIEIRA CALDEIRA Gestor Público, Enfermeiro, formado pelo Centro Universitário São Camilo de São Paulo. Especializado em: Saúde do Trabalhador e Ecologia Humana pela Fundação Oswaldo Cruz - FIOCRUZ; MBA em Gestão, Governança e Setor Público, pela PUC; MBA Executivo em Gestão, com Ênfase em Liderança e inovações, pela FGV - Fundação Getúlio Vargas. Trabalhou na Assistência e área técnica no Hospital Israelita Albert Einstein - UPA Campo Limpo (urgência e Emergência), Instituto Dante Pazzanese de Cardiologia (PS e UTI pós Op.) e Hospital do Servidor Público Estadual (onco e hematologia). Desde 2013 é servidor de Carreira da Prefeitura da Cidade de São Paulo na função de **Analista de Saúde**.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

IVAN CÁCERES ³⁶ – Assessoria Parlamentar e Gestão Participativa – SMS

Análise da Secretaria Municipal de Saúde

Tema	Informações Chave
Capacidade Atual do SUS	O sistema de urgência e emergência já lida com uma demanda considerável. A Prefeitura investiu na expansão da rede, criando 22 novas UPAs (totalizando 34), aumentando a frota do SAMU de 60 para 142 ambulâncias e expandindo o número de motolâncias de 20 para 80.
Crescimento dos Sinistros de Moto	Houve um aumento significativo de 20% nas mortes por sinistros envolvendo motos de 2023 para 2024. No último ano, foram notificados 10 mil sinistros, resultando em 4.599 atendimentos em unidades municipais. Isso gerou cerca de 17 mil diárias de internação em hospitais municipais e mais de 27 mil nas unidades estaduais. A permanência em UTIs por sinistros de moto cresceu cerca de 139% .
Efeitos na Reabilitação e Cirurgias	A grande demanda causa filas enormes e crescentes para cirurgias ortopédicas/trauma. Atualmente, 66 pacientes estão internados devido a sinistros de moto, sendo 39 aguardando cirurgias. Na rede de reabilitação municipal, dos 239 pacientes, 187 (78%) são vítimas de sinistros de moto.
Cenário Pós-Regulamentação	A Secretaria Municipal de Saúde expressa grande preocupação com a liberação do transporte individual de passageiros por moto por app, baseada em pareceres técnicos que demonstram a dificuldade do sistema em lidar com o crescimento atual. A estimativa é que o número de sinistros e a demanda na saúde pode, no mínimo, dobrar com o serviço de transporte individual de passageiros por moto por app, pois passageiros inexperientes podem prejudicar a agilidade do piloto e induzir a erros.

³⁶ IVAN CÁCERES Assessoria Parlamentar e Gestão Participativa – SMS
Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Tema	Informações Chave
Custos Atuais	São gastos cerca de R\$ 35 milhões por ano (apenas em serviços municipais) no cuidado do politrauma por sinistros de moto.
Faixa Azul	Os estudos preliminares da Prefeitura indicam que a Faixa Azul resultou em quase 50% menos sinistros nas vias implementadas.
Vítimas	Geralmente, são homens em idade produtiva (cerca de 30 anos), e o sinistro tem um impacto direto e negativo na qualidade de vida deles e de suas famílias.

REDE DE REABILITAÇÃO LUCY MONTORO

REQUERIMENTO nº 23/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a PRESIDENTE Prof. LINAMARA RIZZO BATTISTELLA³⁷ que indicou o seu representante:

Dr ANDRÉ TADEU SUGAWARA³⁸ – Médico Fisiatra do Instituto de medicina Física e Reabilitação – IMREA HC FMUSP

³⁷ Linamara Rizzo Battistella: Presidente do Conselho Diretor do Instituto de Reabilitação Lucy Montoro e do Instituto de Medicina Física e Reabilitação do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP - IMREA. E diretora do Centro Colaborador da OPAS/OMS para Reabilitação e Co-Coordenadora do Grupo de Desenvolvimento das Diretrizes de Reabilitação Relacionadas à Saúde da OMS/WHO.

³⁸ Médico Fisiatra do IMREA: O Dr. André Tadeu Sugawara é um médico fisiatra que atua no Instituto de Medicina Física e Reabilitação (IMREA), parte fundamental da Rede de Reabilitação Lucy Montoro. Professor da Faculdade de Medicina da USP. Sua atuação inclui a formação de residentes e a realização de pesquisas na área de reabilitação.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A **Rede de Reabilitação Lucy Montoro**, criada em 2008 pelo **Governo de São Paulo**, é um conjunto de centros de saúde que oferece tratamento de reabilitação para pessoas com deficiências físicas ou doenças que limitam seus movimentos. O objetivo é promover a independência e inclusão social dos pacientes através de exercícios, terapias e equipamentos especiais. A Rede está presente em várias cidades do estado e conta com equipes de profissionais de saúde especializados. Ela possui **forte ligação com o Hospital das Clínicas (HC) e a Universidade de São Paulo (USP), integrando unidades do IMREA (Instituto de Medicina Física e Reabilitação) e participando de atividades acadêmicas**. O trabalho do IMREA busca desenvolver o potencial físico, psicológico, social, profissional e educacional dos pacientes.

O Ponto da Rede de Reabilitação Lucy Montoro

- **Demanda de Reabilitação:** A Rede atende os casos mais graves que sobreviveram. O número de pacientes graves atendidos no primeiro quadrimestre de 2025 (269) representou **75%** do total de 2024 (369 pacientes), indicando uma relação de causalidade com o aumento de sinistros do ano anterior.
- **Sequelas e Custo:** As sequelas mais comuns são **lesão medular** (paraplegia ou tetraplegia), amputações e traumatismo craniano.
 - O tempo de reabilitação varia de **seis meses** (sequelas simples/amputação) a até **um ano** (lesões medulares mais complexas).
 - O custo mensal das terapias de reabilitação é de aproximadamente **R\$ 60 mil**, sem contar equipamentos.
 - A taxa de reinserção na vida produtiva para quem sofre lesão medular é muito baixa, cerca de **16%** em São Paulo.
- **Prevenção como Prioridade:** É fundamental agir na prevenção e evitar adicionar mais um fator de risco, pois isso sobrecarrega ainda mais um sistema de saúde já estressado e gera mais sofrimento à população.

Contribuições Adicionais

- Sr. Lúcio Almeida, ONG Centro de Defesa das Vítimas de Trânsito. O Brasil, como terceiro país em violência no trânsito, não possui um seguro obrigatório de proteção às vítimas, deixando 85% delas desamparadas. Há recursos (5% das multas) destinados à prevenção e educação, mas a falta de projetos municipais efetivos foi



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

questionada. Foi solicitada a responsabilização das empresas de aplicativo no caso da regulamentação.

- Sr. DERLI VALADARES DA ROCHA, Instituto de Ética e Comportamento no Trânsito. Os sinistros de trânsito são a sétima causa de morte no país. É essencial adotar metodologias baseadas em evidências para lidar com fatores de risco, como excesso de velocidade e direção distraída, e investir em ações preventivas para as futuras gerações de condutores.

Custo da Reabilitação para Vítimas de Sinistros de Motocicleta

O custo de reabilitação para as vítimas de sinistros de motocicleta foi destacado como um ponto de grande preocupação, sendo considerado elevado, complexo e de natureza vitalícia. Os principais dados apresentados foram:

- **Custo Mensal Estimado:** Em um sistema privado de reabilitação, o custo é de pelo menos **R\$ 60 mil por mês por paciente**, apenas considerando as terapias e sem incluir internações ou equipamentos assistivos.
- **Duração do Tratamento:** O processo é considerado de "longa duração".
 - O tempo mínimo de tratamento é em torno de **seis meses** para sequelas simples, como amputações.
 - Para lesões mais complexas, como lesões medulares, pode demorar cerca de **um ano** para o paciente ter alta do programa de reabilitação.
 - O tempo de permanência no processo pode chegar a **"pelo menos três anos"** ou até **"a vida toda"**.
- **Custos Vitalícios:** As vítimas com sequelas permanentes, como amputações ou lesão medular, ficam dependentes de equipamentos assistivos.
 - Isso inclui, no mínimo, **cadeira de rodas, prótese e muleta**.
 - Esses equipamentos têm uma vida útil média de **3 a 4 anos**, e exigem trocas periódicas.
 - O município e o estado precisam manter um **provisionamento financeiro e de equipamentos** para essas pessoas pelo resto da vida.
- **Valor Total:** O valor total gerado por esses pacientes é considerado **imensurável**, pois o politrauma demanda múltiplas cirurgias e internações prolongadas.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Resumo das Medidas de Prevenção e Regulamentação Sugeridas pelos Especialistas

Os especialistas ouvidos pela Subcomissão concordaram que a prevenção de sinistros de trânsito envolvendo motocicletas deve ser **multiponto, multimodal e multidisciplinar**. Suas sugestões e o mapeamento dos problemas focaram em gestão, educação e tecnologia.

1. Infraestrutura e Fiscalização (Gestão do Trânsito)

As medidas mais importantes para a segurança devem ser trabalhadas no sistema viário e na fiscalização:

- **Acalmamento de tráfego e Redução de Velocidade:** A principal medida para conter as mortes é trabalhar a cidade com **velocidades compatíveis com a sobrevivência**. As altas velocidades são um dos fatores de risco prioritários.
- **Melhoria da Fiscalização:** É crucial focar na fiscalização do consumo de **álcool e outras drogas**, e não apenas álcool.
- **Vias Protegidas:** A criação de vias protegidas, como as **Faixas Azuis**, é sugerida como forma de proteção.

2 Educação, Conscientização e Comportamento

- **Foco na Atenção:** É necessário trabalhar a conscientização para que as pessoas não dirijam com a **atenção distraída** (como uso de celular).

3. Medidas Regulatórias e Tecnológicas



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Proibição de Menores:** Foi sugerido um artigo de regulamentação que **proíba o transporte de qualquer pessoa com menos de 18 anos** como passageiro (garupa) de mototáxi.
- **Responsabilidade das Plataformas:** A regulamentação deve dar **responsabilidade às empresas de plataforma** que utilizam o viário e os trabalhadores e as externalidades negativas do serviço.
- **Tecnologia e Máquinas:** A prevenção envolve o desenvolvimento de tecnologias, como o **bloqueio de aplicativos** a partir de determinada velocidade para minimizar a atenção dividida.

4.Desafios e Falhas Atuais

- **Falta de Projetos de Prevenção:** Não são vistos projetos de prevenção e educação de sinistros nas vias principais da cidade.
- **Alto Custo de Equipamentos:** Equipamentos de proteção eficazes (como roupas com *airbag* ou coletes) são **muito caros**, sendo considerada uma injustiça obrigar os trabalhadores a comprá-los.
- **Falha na Habilitação e Formação:** Apenas 30% das autoescolas na cidade oferecem curso para condutores de moto, dificultando a busca por formação.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

FAIXA AZUL

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 24/09/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão), Gilberto Nascimento, Pastora Sandra Alves.

A Subcomissão registra a ausência de dois convidados técnicos importantes, para a coleta de dados e informações essenciais à elaboração do parecer final:

CET

Milton Roberto Persoli³⁹

Presidente da CET

REQUERIMENTO nº 45/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

³⁹ É o **Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)**, estando em sua segunda gestão no cargo. Engenheiro e funcionário de carreira da Prefeitura, tendo ingressado na CET em 1978. Sua trajetória inclui passagens como Subprefeito, Coordenador Geral da Defesa Civil e cargos na ARTESP (Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo) e na DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S/A).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A participação do Presidente da CET - Milton Persoli, e/ou seu representante era importante para dar conhecimento a Subcomissão do estudo apresentado na Conferência Nacional de Segurança no Trânsito: **“FAIXA AZUL – DESAFIOS E RESULTADOS”**

Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper Cidades

REQUERIMENTO nº 47/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

Convidado para prestar esclarecimentos sobre a pesquisa "Avaliação dos impactos da Faixa Azul nos sinistros e mortes no trânsito em São Paulo" e demais temas. Não esteve presente na reunião.

Informação Relevante: O Professor Mateus Humberto (REQUERIMENTO nº 46/2025) mencionou que os colegas do Insper divulgaram um estudo que chegou a **resultados muito similares** aos do convênio USP/Vital (inconclusivos sobre redução de sinistros).

Diogo Lemos⁴⁰

Coordenador Executivo

Bloomberg para Segurança Viária Global

⁴⁰ **Diogo Lemos** é o Coordenador Executivo da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global (BIGRS) no Brasil, atuando através da Vital Strategies. Arquiteto, urbanista e especialista em mobilidade, ele apoia governos de SP e Campinas na elaboração de planos estratégicos para salvar vidas no trânsito. Lidera o estudo de impacto da Faixa Azul em parceria com USP e UFC, defendendo o paradigma do "Sistema Seguro" e a redução de mortes no trânsito.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQUERIMENTO nº 48/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou o Coordenador Executivo Diogo Lemos, que indicou o seu representante:

Ismael Ibarra Nava⁴¹

Assessor Técnico em Vigilância Epidemiológica e de Direção no trânsito da Vital Strategies

A apresentação centrou-se na **avaliação de impacto da Faixa Azul em São Paulo**, um estudo conduzido em convênio com a USP, UFC e o Instituto Cordial. Ele argumentou que, por se tratar de uma sinalização experimental e inédita, **é crucial** aplicar um **rigor metodológico** na sua avaliação.

O palestrante destacou a importância de se estabelecer um **contrafactual** (um cenário hipotético sem a intervenção) para que o efeito real da Faixa Azul possa ser isolado, evitando que os resultados sejam atribuídos a outros fatores externos. Além disso, Ibarra Nava apontou limitações nos relatórios de monitoramento da CET, mencionando a análise separada de cada corredor e a comparação inadequada apenas entre o que ocorre nas áreas internas e externas da faixa.

O estudo foi definido como **qualitativo-quantitativo**, com foco em três eixos: a percepção dos usuários, o comportamento de risco (como o excesso de velocidade) e a efetiva redução de mortes e lesões.

Em sua fala, ele contrastou o enfoque tradicional de segurança viária, que responsabiliza o indivíduo, com o **paradigma do sistema seguro**. Este novo paradigma defende um sistema que seja tolerante ao erro humano e focado na prevenção de lesões graves ou fatais. Por fim, Ibarra Nava alertou que, sob a ótica estatística, mortes no trânsito são consideradas **eventos raros**, o que exige a coleta do máximo de dados possível (incluindo lesões) para garantir que as análises sejam confiáveis e estáveis.

⁴¹ **Ismael Ibarra Nava** é Assessor Técnico em Vigilância Epidemiológica da **Vital Strategies**, atuando na Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global. O seu trabalho é focado em utilizar **dados de vigilância epidemiológica e direção no trânsito** para embasar políticas públicas, sendo um dos responsáveis pela apresentação do estudo de impacto da Faixa Azul em São Paulo.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Professor Mateus Humberto⁴²

Departamento de Engenharia de Transportes

Escola Politécnica - USP

REQUERIMENTO nº 46/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

Destaques do Relatório Preliminar: Estudo da Faixa Azul com foco nos resultados e recomendações do estudo preliminar. O relatório final completo será disponibilizado em **outubro de 2025**.

O estudo aponta para um impacto social positivo, mas revela um **risco de segurança significativo** relacionado à velocidade.

Categoria	Achado Principal	Detalhe
Comportamento (Velocidade)	Alta indução de velocidade.	73% dos motociclistas excedem 50 km/h nas vias com Faixa Azul, comparado a 14% nas vias sem a faixa.
Sinistros	Resultados inconclusivos com foco em conflitos.	Não há tendência geral clara de aumento ou diminuição de mortes e lesões. Contudo, há uma tendência de aumento de sinistros (33%) em cruzamentos/interseções.

⁴² O Professor **Mateus Humberto Andrade** é docente de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da USP, com foco em planejamento, modelagem e políticas de mobilidade sustentável. Doutor em Sistemas de Transportes e possui vasta experiência em consultorias e ONGs internacionais, aplicando métodos mistos na avaliação de políticas públicas. Liderou o rigoroso estudo de impacto da Faixa Azul (em convênio com Vital Strategies e UFC), destacando a necessidade de contrafactual e cautela na expansão do projeto. É reconhecido por sua defesa do paradigma do "sistema seguro", que prioriza a infraestrutura viária e a prevenção em contraste com o enfoque tradicional "centrado no usuário".



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Categoria	Achado Principal	Detalhe
Percepção Qualitativa (Motofretistas)	Forte inclusão social e sensação de segurança.	Motofretistas relatam um sentimento de pertencimento e inclusão ("finalmente uma política pública para chamar de minha"), descrevendo a faixa como uma "calmaria a 70, 80 por hora" em contraste com a "tempestade" do trânsito.

O dado de **73% de excesso de velocidade** é o ponto de maior atenção do estudo e reflete o **comportamento de condução real**.

Metodologia Rigorosa: O estudo mediu a **velocidade pontual (real)**, sem aplicar a margem de erro de 7 km/h da Resolução 798/2020 do CONTRAN.

Implicação: Na prática, em vias de 50km/h, o motociclista só seria autuado por multa se sua velocidade medida fosse superior a 57km/h (50km/h limite + 7km/h de margem). O estudo, no entanto, contabiliza como excesso qualquer velocidade **superior a 50 km/h** (velocidade real acima do limite). Isso torna o percentual de 73% um indicador mais rigoroso e focado na **tendência real de aceleração** induzida pela via.

O estudo recomenda **cautela na expansão do projeto** e sugere ajustes para mitigar o excesso de velocidade, que é o maior efeito do projeto.

Recomendação	Objetivo Principal	Detalhamento
1. Fiscalização por Velocidade Média	Coibir a aceleração constante ao longo de todo o trecho.	Medir a velocidade entre dois pontos, autuando se o tempo de percurso for menor do que o mínimo permitido.
2. Desenhos Viários (Chicanas)	Induzir velocidades mais seguras de forma física.	Criar desvios ou estreitamentos que forcem o condutor a reduzir a velocidade para manobrar com segurança.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Recomendação	Objetivo Principal	Detalhamento
3. Regulação Semafórica Inteligente	Desestimular a alta velocidade.	Coordenar a "onda verde" para uma velocidade compatível com o limite da via. O motociclista que acelera demais é "punido" pegando o sinal vermelho.

O estudo preliminar **discorda da redução de 47.2 de mortes** reportada pela CET. Essa diferença se deve à **falta de controle de fatores externos** (cenário contrafactual/vias de controle) na análise da CET.

Análise do Estudo Preliminar: O estudo preliminar utiliza Vias de Controle (cenário contrafactual) para garantir que qualquer mudança observada seja, de fato, estatisticamente atribuível à Faixa Azul. Por isso, ele chega à conclusão de que o efeito geral é **inconclusivo**, e o risco se move de meio de quadra para cruzamentos.

Em resumo, a **CET** reportou um resultado focado no **impacto prático imediato**, mas que carece de um controle metodológico rigoroso. O **Estudo Preliminar** busca a **validade científica**, concluindo que, metodologicamente, o impacto geral é incerto e que o principal risco é o aumento da velocidade.

Conclusão: Equilíbrio entre Inclusão e Segurança

A Faixa Azul possui um forte benefício social e de inclusão, mas introduziu um **risco de segurança significativo** (alta velocidade e sinistros em cruzamentos) que precisa ser resolvido. As recomendações visam atingir um **equilíbrio** entre a fluidez percebida pelos motociclistas e a segurança viária para todos.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

PLATAFORMIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 06/08/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Senival Moura (Presidente da Comissão)

NÃO HOUVE quórum

Professora Ludimila Abilio⁴³

Instituto de Estudos Avançados da USP

REQUERIMENTO nº 33/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

Ouvida informalmente (não houve quórum), reconvidada para a AUDIÊNCIA PÚBLICA de 24/11/2025.

⁴³ Professora Ludimila Abilio, pesquisadora do Instituto de Estudos Avançados da USP, vinculada ao Programa Eixos Temáticos USP – ProETUSP. A socióloga pesquisa a **uberização do trabalho**, definindo-a como um novo modelo de gestão capitalista que transforma o trabalhador em um **recurso just-in-time**, sem direitos, por meio do controle algorítmico.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Professor Marcelo Manzano⁴⁴

Pesquisador do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT) da Unicamp.

REQUERIMENTO nº 33/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

Declinou

Dr. Rodrigo Castilho⁴⁵

Ministério Público do Trabalho

REQUERIMENTO nº 33/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

Ouvido informalmente (não houve quórum), reconvidado para a AUDIÊNCIA PÚBLICA de 24/11/2025.

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 13/08/2025 - 1ª Reunião Extraordinária

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

⁴⁴ O Professor Marcelo Manzano é economista e pesquisador do CESIT/Unicamp, com foco em Economia do Trabalho. Ele estuda a informalidade, a desigualdade e os impactos da uberização no Brasil, defendendo o trabalho digno como direito estruturante. Suas análises criticam a precarização do emprego e a financeirização.

⁴⁵ O Dr. Rodrigo Castilho é Procurador do Trabalho (MPT-SP), sendo um nome central nas ações contra a uberização. Ele coordena projetos nacionais do MPT sobre plataformas digitais, sustentando que o controle algorítmico das empresas configura vínculo de emprego e uma grave precarização.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão), Pastora Sandra Alves.

ADRIAN GURZA LAVALLE⁴⁶
Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – CEBRAP

REQUERIMENTO nº 22/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou o Presidente do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento - CEBRAP, ADRIAN GURZA LAVALLE, se faz representar por:

Monise Picanço
Victor Callil

Pesquisadores do Núcleo de Desenvolvimento

Os palestrantes Monise e Victor enfatizaram em suas apresentações a precarização, o risco operacional e a renda. Os dados quantitativos sobre entregadores de motocicleta estabelecem o cenário de alto risco e baixa proteção que o mototáxi por app irá herdar, tornando a regulamentação vital.

- **Risco Operacional Crítico:** 22% dos entregadores se envolveram em algum **sinistro de trânsito** (sinistro) nos últimos 3 meses, o que evidencia o alto risco da motocicleta

⁴⁶ O Dr. **Adrian Gurza Lavalle** é Professor de Ciência Política na **USP** e pesquisador no **CEBRAP**. Ele é especialista em **Sociologia Política**, estudando as relações entre **sociedade civil**, **teoria democrática** e o papel das **instituições participativas** (como conselhos) no Brasil e na América Latina.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

como ferramenta de trabalho. No transporte de passageiros (Mototáxi), este risco se estende diretamente ao usuário.

- **Ausência de Proteção Social:** A falta de cobertura é generalizada: **58%** dos trabalhadores que dependem **exclusivamente** dos aplicativos (sem outro emprego) **não estão cobertos** por contribuições ao INSS ou planos de previdência privada.
 - O desejo de "estabilidade no futuro" é reduzido à "**sobrevivência ao risco do trânsito cotidiano**", o que demonstra a ausência de um horizonte de longo prazo.
 - **Ênfase Regulatória:** É urgente que a regulamentação do Mototáxi por App **trate da inclusão previdenciária e auxílio-doença**, pois a categoria está altamente desprotegida
- **Renda:** A renda é instável e, embora possa ser complementar para muitos, exige longas jornadas para atingir valores significativos. Em uma jornada simulada de **40 horas semanais**, a remuneração líquida pode variar drasticamente, com valores que flutuam de **R\$ 2.212 a R\$ 4.037** por mês, exigindo que o trabalhador absorva os custos e a variação da demanda.

Professora Cibele Saliba Rizek ⁴⁷

Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos - USP

REQUERIMENTO nº 33/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

A Prof.^a Cibele Saliba Rizek em sua apresentação ressaltou o perfil social da força de trabalho, onde a base de trabalhadores utilizada no mototáxi por aplicativo é composta majoritariamente por indivíduos em situação de vulnerabilidade, que optam pela

⁴⁷ A Professora **Cibele Saliba Rizek** é socióloga e Professora Titular do **IAU/USP São Carlos**, focada em **Sociologia Urbana**. Ela pesquisa as relações entre **cidade, desigualdade, habitação e trabalho**, analisando criticamente como a reestruturação produtiva e as políticas sociais impactam a vida e a produção do espaço nas periferias urbanas.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

informalidade por considerarem os empregos formais anteriores mais "humilhantes" e menos flexíveis.

- **Perfil:** A maioria dos trabalhadores de motocicleta por aplicativo é **jovem** (concentração até 40 anos), **negra** (por autoidentificação) e **moradora de territórios periféricos**.
- **Motivação:** A preferência pelo trabalho via app, embora rotulado como "escravidão digital", é justificada pela busca por "**autonomia e liberdade**", entendidas como a ausência de um chefe pessoalizado e a possibilidade de definir as próprias metas diárias (fazer o "corre").
- **Custo da Autonomia:** Esta autonomia é ilusória, pois a necessidade diária de renda (para comer, pagar aluguel) impõe **jornadas exaustivas (10 a 12 horas)**. A socióloga afirma que o modelo de negócio das plataformas pressupõe a disponibilidade dessa mão de obra vulnerável.

Dra. Julice Salvagni⁴⁸
integrante da coordenação
Fairwork Brasil

REQUERIMENTO nº 36/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

A Dra. Julice ressalta a falha sistêmica no trabalho decente. O Fairwork Brasil avalia plataformas digitais com base em 5 princípios de trabalho decente e demonstra que, de forma sistêmica, as plataformas não garantem condições mínimas de segurança e justiça, um problema que será transferido ao serviço de mototáxi.

⁴⁸ A Dra. **Julice Salvagni** é Professora da **UFRGS** com Doutorado em Sociologia do Trabalho. Ela é **Coordenadora do Fairwork Brasil**, projeto que avalia as condições e a precarização do trabalho em plataformas digitais. Sua pesquisa foca em **gênero, estudos organizacionais e a luta por trabalho decente** na economia plataformizada.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Pontuação Baixa:** Nenhuma plataforma no Brasil (em 2023) atingiu uma pontuação alta de trabalho decente (o máximo foi 3 de 10).
- **Zero em Condições Justas:** Nenhuma plataforma pontuou nos princípios de Condições Justas, o que significa que elas não fornecem equipamentos, treinamento ou seguros adequados para proteger a saúde e a segurança dos trabalhadores.
- **Sinistros e Bloqueio:** As plataformas frequentemente como "sinistros de trânsito", forçando o trabalhador a arcar com os custos de lesões. Há casos em que trabalhadores que retornam de afastamento por sinistro são **bloqueados/suspensos** da plataforma por suposto "abandono de trabalho".

Síntese e Ênfase na Regulamentação do Mototáxi

Os dados apresentados deixam claro que a introdução do **Mototáxi por App** na cidade será construída sobre um alicerce de **risco extremo, desproteção social e condições de trabalho injustas**, a menos que a legislação intervenha.

A regulamentação não deve apenas formalizar o serviço, mas, urgentemente:

1. **Garantir a Proteção Social:** Assegurar mecanismos de **contribuição previdenciária e cobertura de acidentes de trabalho** que protejam o mototaxista e sua família de incapacidade e miséria.
2. **Impor Condições Justas e Seguras:** Exigir que as plataformas forneçam **seguros, treinamento e equipamentos de segurança** adequados para os trabalhadores e, crucialmente, para os passageiros.
3. **Estabelecer Transparência Algorítmica:** Criar mecanismos de **recurso e transparência** nas decisões de bloqueio ou suspensão, evitando que os mototaxistas sejam penalizados após sofrerem sinistros.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
SISTEMA DE TRANSPORTE

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta
OITIVA – 10/09/2025
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão), Gilberto Nascimento, Pastora Sandra Alves.

REQUERIMENTO nº 42/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, ANTP - Associação Nacional de Transportes Público e a FETPESP (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo)

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

FRANCISCO CHRISTOVAM - diretor executivo.

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) é a principal entidade representativa das empresas de transporte coletivo por ônibus urbanos no país.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Dirigentes:** O presidente do Conselho Diretor da NTU para o biênio 2025/2027 é **Edmundo Carvalho Pinheiro**. O diretor executivo é **Francisco Christovam**.
- **Finalidade:** Sua missão é defender os interesses do setor de transporte urbano, promover melhorias na qualidade do serviço e atuar para o fortalecimento do transporte público como o principal meio de locomoção nas cidades brasileiras. A NTU produz estudos e dados para subsidiar políticas públicas e modernizar o setor.

A Subcomissão registra a ausência do convidado.

ANTP - Associação Nacional de Transportes Público

Presidente: Ailton Brasiliense Pires e representando

Superintendente:
LUIZ CARLOS MANTOVANI NÉSPOLI (Branco)

A ANTP Brasil, ou Associação Nacional de Transportes Públicos, é uma entidade civil privada e sem fins lucrativos, fundada em 1977.

Dirigentes atuais:

- **Presidente:** Ailton Brasiliense Pires
- **Superintendente:** Luiz Carlos Mantovani Néspoli (Branco)
- Para o triênio 2025-2027, foram eleitos três vice-presidentes: Claudio de Senna Frederico, Francisco Armando Noschang Christovam e Milena Romano.

Finalidade: O principal objetivo da ANTP é garantir o direito ao transporte público de qualidade, a cidadania no trânsito e a mobilidade urbana sustentável. Para isso, a associação



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

desenvolve e difunde estudos, produz manuais técnicos e promove congressos e seminários para debater e buscar soluções para os problemas de mobilidade nas cidades brasileiras.

A Posição da ANTP (Luiz Carlos Néspoli - Branco) é de corroborar as preocupações com a segurança, apresentando dados nacionais e de São Paulo que mostram uma estabilidade nos sinistros e mortes com motocicletas ao longo de quase 15 anos, mesmo com a redução da acidentalidade geral.

Impacto no Transporte Público

Estudos da ANTP (antes da pandemia, focados em aplicativos de carro) demonstram que uma migração de 10% dos passageiros de ônibus para aplicativos poderia causar:

- Redução de 15% no número de passageiros pagantes.
- Aumento de 30% na tarifa de remuneração, cujo custo é pago pelo passageiro que ficou no ônibus ou via aumento do subsídio público.

Limitações dos Instrumentos de Gestão de Trânsito

O palestrante aponta que os instrumentos tradicionais de gestão do trânsito (habilitação, engenharia, fiscalização e educação) são ineficazes para motociclistas:

- **Fiscalização/Multa:** O mecanismo de controle de pagamento de multa é o licenciamento. No entanto, a alta inadimplência de licenciamento (chegando a 40-70% em algumas cidades) torna a multa ineficaz, sem poder pedagógico ou coercitivo.
- **Educação:** A monetização do tempo pelo algoritmo do aplicativo incentiva a desobediência à sinalização, pois "ganhar tempo vale muito mais do que seguir a sinalização".

Arcabouço Legal Confuso e Contraditório



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O arcabouço legal (CTB, Lei 12.009, Lei 13.640 e Resoluções CONTRAN) é considerado confuso, com contradições, lacunas e ambiguidades. Por exemplo, a Lei 13.640 estabelece erroneamente que o condutor deve ter Categoria B para o serviço individual remunerado de passageiros, contradizendo as normas de trânsito.

Condições para Regulamentação (Sugestão da ANTP)

Se a regulamentação for inevitável, a ANTP sugere condicionantes rigorosas:

- **Condutor:** Seguir integralmente as regras do CTB, Lei 12.009 e CONTRAN (vestimenta, capacete para condutor e passageiro).
- **Motocicleta:** Requisitos de aluguel, licenciamento vigente, equipamentos obrigatórios (mata-cachorro, antena contra pipas, alças metálicas).
- **Serviço:** Cobrança de tributos, seguro de acidentes pessoais (DPVAT) e cadastro de contribuinte do ISS.
- **Restrições na Via:** Proibir circulação em vias expressas, Marginais e entre carros (corredores), além de limitar a velocidade e circulação a locais autorizados.
- **Restrição de Viagens:** Prestar serviço apenas com viagens de características internas nos bairros (passageiro local ou alimentador da rede de ônibus).
- **Regulamentação do Algoritmo:**
 - Proibir incentivos que resultem em insegurança.
 - Restringir chamadas cuja origem e destino estejam fora dos limites autorizados pelo município.
 - Restringir chamadas fora da jornada de trabalho do condutor.

Conclusão sobre Regulamentação

Os palestrantes concordam que a regulamentação, se ocorrer, deve ser rigorosamente fiscalizada e restringir a área de atuação do mototáxi para serviço complementar ou "primeira/última milha".

O Sr. Néspoli sugere que o desafio está em conciliar a precariedade da vida dos condutores (que não conseguem atender às exigências financeiras de uma regulamentação completa)



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

com a necessidade de um sistema organizado. Ele alerta que uma lei sem eficácia é apenas "chover no molhado".

A solução não reside apenas em leis, mas em uma concertação de atores (aplicativos, Detran, União, Estado, município, fabricantes e empresas de delivery) para criar uma política pública que resolva o problema social e de segurança sem afetar o sistema estrutural de transportes.

FETPESP (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo)

MAURO HERSZKOWICZ

Presidente da FETPESP, mas se faz REPRESENTAR por:

ANDERSON WILSON OLIVEIRA

Diretor Executivo da FETPESP

Presencialmente

JOÃO CARLOS CAMILO DE SOUZA

Conselheiro FETPESP

Presença Virtual

A **FETPESP** (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo) é uma entidade que representa e defende os interesses do setor de transporte coletivo por ônibus no estado de São Paulo.

Na apresentação da FETPESP ocorreu a lamentação sobre a recente decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) que declarou a inconstitucionalidade do decreto municipal que vedava a operação de mototáxi na capital. A entidade manifesta profunda preocupação com os impactos na mobilidade urbana, segurança viária e o aumento de sinistros envolvendo motocicletas.

O Sr. Anderson Wilson de Oliveira argumenta que o serviço de mototáxi será a "falácia do transporte de passageiros" em São Paulo e representa uma "afronta direta" à Lei Federal



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), que prioriza a segurança, o desenvolvimento sustentável e o transporte público coletivo sobre o individual motorizado.

Impactos: Segurança e Sustentabilidade

- **Acidentalidade:** Entre 2003 e agosto de 2025, foram registradas 2.532 mortes envolvendo motocicletas (1.043 homens e 105 mulheres). A idade crítica das vítimas (homens) está entre 20 e 39 anos (mais de 649 pessoas), a faixa produtiva. Em comparação, o transporte público por ônibus teve um número de vítimas menor que 11.
- **Meio Ambiente:** A motocicleta é quatro vezes mais poluente que o ônibus por passageiro transportado, e 20 vezes mais que o Metrô, conforme dados do Ipea.
- **Concorrência Predatória:** O mototáxi é visto como uma atividade predatória direta ao sistema de transporte público, canibalizando passageiros e afetando a sustentabilidade do transporte coletivo, que frequentemente possui subsídios.

Inconsistências na Legislação (Lei Federal)

A FETPESP questiona a aplicação integral da legislação federal (Leis 12.587/2012, 12.009, 13.640 e Resoluções CONTRAN) por parte dos motoristas de aplicativo, destacando pontos críticos que deveriam ser fiscalizados:

- **Condutor:** 21 anos completos, CNH A com 2 anos de condução efetiva, curso de especialização, e checagem de antecedentes criminais.
- **Veículo:** Registrado na categoria "aluguel" (o que contradiz a exigência das plataformas de ser particular), equipamentos de segurança instalados e fiscalizados.
- **Prestação de Serviço:** Seguro de acidentes pessoais e contribuição previdenciária (INSS).
- **Remuneração:** Um profissional, em 24 dias de trabalho de 12 horas, teria uma remuneração média de R\$ 2.771,00, sem contabilizar previdência, seguro, danos ao veículo ou acidentes.

Condições para Regulamentação (Sugestão da FETPESP)

Em caso de regulamentação, a FETPESP exige:

- Aderência incondicional às legislações federais e manutenção dos documentos solicitados.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Modelo de controle de regras, multas e suspensão de motoristas e plataformas.
- Mensagem educacional ao passageiro sobre os riscos.
- Botão de emergência, rastreabilidade e fornecimento de dados para planejamento urbano.

Tópicos Adicionais de Destaque

- **Faixa Azul:** Considerada uma solução criativa, mas não definitiva. A preocupação é se será suficiente caso o volume de motocicletas dobre com a regulamentação, o que ampliaria o risco.
- **Big Techs:** Vistas como empresas capitalistas que exploram a população menos instruída e desesperada por renda, promovendo um modelo de trabalho análogo à escravidão. A forma de inviabilizar isso seria uma regulação firme e fiscalizada que inviabilize o modelo de negócio predatório.
- **Alternativas:** A Vereadora Falzoni e os palestrantes discutiram a possibilidade de fomentar a exploração do mercado por pequenos grupos autogeridos ou cooperativas para atender à mobilidade local (viagens dentro do bairro), uma lacuna não atendida pelo transporte coletivo, que é focado no trajeto casa-trabalho.

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 01/10/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Gilberto Nascimento, Pastora Sandra Alves.

Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper Cidades

REQUERIMENTO nº37/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou o Sergio Avelleda, Coordenador do Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper Cidades.

Não compareceu

SMT - SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE

REQUERIMENTO nº40/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou o Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte é **Celso Jorge Caldeira**, que se fez representar:

Marcelo. Katsumi Imaizumi
Assessor de gabinete da SMT



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

SPTRANS - São Paulo Transporte S/A

REQUERIMENTO nº39/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a SPTRANS - São Paulo Transporte S/A a qual enviou o representante:

Rafael Camargo

Assessor Técnico da Diretoria de Planejamento de Transporte



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Relatório Consolidado do Setor Municipal de Mobilidade (SMT/SPTTrans)

O setor municipal de mobilidade, representado pela São Paulo Transporte S.A. (SPTTrans), apresentou dados técnicos em atendimento aos requerimentos da Subcomissão. A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT), que formula a política de mobilidade, foi requerida para prestar esclarecimentos e seu posicionamento institucional. O foco da apresentação e dos esclarecimentos solicitados está na capilaridade, cobertura, conforto e eficiência do transporte público coletivo por ônibus na cidade de São Paulo.

Capilaridade e Cobertura do Transporte Público Coletivo (Ônibus)

O principal dado apresentado pela SPTTrans é a ampla acessibilidade da população à rede de ônibus, demonstrando que o sistema é massivo e atende a quase totalidade da cidade:

- Acesso da População: Aproximadamente 11,4 milhões de pessoas (95,9% da população da cidade) têm acesso à rede de transporte por ônibus em até 300 metros de sua residência.
- Atendimento Diurno: A rede diurna de ônibus atende 95,9% da população. A população não atendida está localizada, majoritariamente, em regiões consideradas como Área de Preservação.
- Dados Gerais do Sistema:
 - 1.320 linhas (150 noturnas).
 - 21,3 mil pontos de paradas.
 - 13,3 mil veículos cadastrados, com 100% da frota acessível.
 - 7,2 milhões de passageiros transportados em dias úteis.
- A SPTTrans realiza grande esforço de georreferenciamento, com 37,5 milhões de moradias cadastradas no Bilhete Único, mostrando a área de abrangência do serviço.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Eficiência, Conforto e Qualidade (IPTC)

Para caracterizar a qualidade da oferta de serviços e sua distribuição na cidade, a SPTrans utiliza o Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo (IPTC):

Objetivo e Uso do IPTC:

- Caracterização da Qualidade: O IPTC visa caracterizar espacialmente a qualidade da oferta dos serviços de transporte e sua distribuição pela cidade.
- Subsídio à Decisão: O índice auxilia decisões de melhoria de serviços por região, focando em atributos específicos a serem melhorados.
- Monitoramento: Permite a avaliação histórica e o monitoramento mês a mês dos indicadores para acompanhar a evolução e melhorias.

Composição do IPTC e Critérios (Ponderações):

O IPTC é um indicador composto por diversas variáveis, com ponderações definidas com base no Grid Estatístico do IBGE de 200 X 200 metros:

Indicador	Ponderação
Ocupação Média dos Veículos (Bairro-Centro/Pico Manhã - BC/PM)	3



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Indicador	Ponderação
Atendimento da Rede Diurna	2
Frequência Média nos Pontos (BC/PM)	2
Atendimento da Rede Noturna	-
Intervalo Médio das Linhas (BC/PM)	-
Idade Média da Oferta de Viagens	1
Acesso a Empregos (em 60 minutos)	1
Declividade (média das vias)	1

- Evolução do IPTC: Houve um aumento de 2,51 pontos no IPTC, considerando os últimos meses típicos de cada ano pós-pandemia (2024: 73,38 versus 2019: 71,61), indicando melhoria na qualidade.
- Priorização do Viário: São 725,6 km de vias com prioridade para ônibus (3,6% das vias da cidade), com 590,3 km de Faixas Exclusivas e 135,3 km de Corredores de Ônibus. A SPTrans afirma ser o maior percentual de vias dedicadas do país.

Diretriz Institucional e Meta Municipal (ODS - Agenda 2030)

O material enquadra o transporte público dentro do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis, reforçando a prioridade política do modo coletivo:

- Meta Municipal de Transporte: A meta para 2030 é proporcionar acesso para todos a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços módicos, com especial atenção a pessoas em situação de vulnerabilidade.
- Foco da Meta: A meta busca a expansão do transporte público para que 70% das viagens realizadas por veículos motorizados sejam em modos coletivos.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Conclusão

O setor municipal de mobilidade (SMT/SPTTrans) concentra-se em demonstrar a alta capilaridade, cobertura e esforço de monitoramento de qualidade (IPTC) do transporte público municipal. A ênfase é na prioridade do modo coletivo, alinhada com as metas de sustentabilidade (ODS 11), que visam que 70% das viagens sejam feitas por transporte coletivo.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

FISCALIZAÇÃO

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 03/09/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Pastora Sandra Alves (online) e Senival Moura (Presidente da Comissão)

CLAUDIO TORELLI⁴⁹

Presidente

SIVESP

REQUERIMENTO nº 43/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou o Sindicato de Inspeção Veicular e de Equipamentos de Produtos Perigosos do Estado de São Paulo – SIVESP

⁴⁹ Claudio Torelli é um profissional com mais de 30 anos de experiência na área de Avaliação da Qualidade. Com formação em Direito e pós-graduação em Engenharia da Qualidade, ele é um dos fundadores do Grupo CATA, onde liderou a expansão de serviços de inspeção veicular, certificação de produtos e homologação de veículos.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

EVERTON PEDROSO⁵⁰

Presidente

Representado pelo RODOLFO MORE

AQUILES PISANELLI

Diretor

ANGIS

REQUERIMENTO nº 44/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a Associação Nacional dos Organismos de Inspeção – ANGIS

OBJETO E POSICIONAMENTO DAS ENTIDADES

O presente relatório consolida o posicionamento do **SIVESP** (Sindicato das Empresas de Inspeção Veicular do Estado de São Paulo) e da **ANGIS** (Associação Nacional dos Organismos de Inspeção) sobre a necessidade de regulamentação do serviço de mototáxi no Município de São Paulo, com foco primordial na **Inspeção de Segurança Veicular (ISV)**.

As entidades formalizaram sua disposição em contribuir tecnicamente, conforme evidenciado no documento:

ANGIS e SIVESP enviaram o Ofício conjunto 101/2025, COLOCANDO-SE À DISPOSIÇÃO para contribuir tecnicamente na REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI no Município de São Paulo.

⁵⁰ Everton Pedrosa - Sócio/Diretor da Empresa SEVEL Segurança Veicular - Desde 2002. Sócio Administrador da Empresa Ambientest - Análises Ambientais - Desde 2010. Presidente da FENIVE - Gestão 2021-2023. Reeleito Gestão 2024-2025. Presidente da Associação Paranaense de Organismos de Inspeção (APOIA) - Gestão 2015 -2025. Diretor de Comunicação da FENIVE (Federação Nacional da Inspeção Veicular) Gestão 2019 -2021. Diretor de Compras da FENIVE (Federação Nacional da Inspeção Veicular) - Gestão 2017 – 2019. Membro representante da FENIVE (Federação Nacional da Inspeção Veicular) no Subgrupo de Trabalho 3 – SGT3 – Preparatório do Mercosul.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O ponto central da contribuição é a defesa de que o serviço de mototáxi deverá ser submetido à inspeção veicular obrigatória para **garantir que os usuários utilizem o transporte com motocicletas seguras**. A **saúde e a segurança** dos cidadãos devem ser priorizadas sobre qualquer fator.

JUSTIFICATIVA PARA A INSPEÇÃO VEICULAR OBRIGATÓRIA

A inclusão do mototáxi na rotina de inspeção se baseia em argumentos técnicos, legais e dados históricos:

1. Base Legal e Existência do Modelo em São Paulo

- **Previsão Legal:** A inspeção veicular (tanto ambiental quanto de segurança) está prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).
- **Regulamentação Específica:** A **Resolução CONTRAN 943/22** estabelece os requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta.
- **Modelo Vigente:** Há mais de 20 anos, São Paulo já possui um Programa de Inspeção de Segurança Veicular para veículos de transporte urbano, abrangendo Táxis, Transporte Escolar, Motofretes e Ônibus Urbanos.

2. Impacto na Segurança e Prevenção de sinistros

- **Redução de sinistros:** Segundo o SIVESP, um veículo seguro pode **reduzir em 20% o número de sinistros de trânsito**. A inspeção atua como medida preventiva, identificando falhas mecânicas que são fatores de risco.
- **Dado Histórico de Risco (São Paulo):** Quando a Inspeção Técnica Veicular (ITV) era obrigatória em São Paulo, as motocicletas apresentaram um **alto índice de reprovação: quase 39% das motos foram reprovadas** na primeira inspeção em



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

2009. Este dado sugere que, sem fiscalização, um grande número de motos com problemas de segurança continua circulando, expondo o passageiro ao risco.

3. Aspectos Econômicos e Ambientais

- **Custo da Inspeção:** A taxa da inspeção de segurança veicular é de **R\$ 94,10** (informação de 09/2025) e deve ser realizada uma vez ao ano. As entidades afirmam que este custo **não onera a ponto de inviabilizar a atividade** do transporte individual de passageiros por motocicleta.
- **Poluição:** Motocicletas antigas e com manutenção inadequada são fontes significativas de **poluição sonora e do ar**. A inspeção verifica a emissão de poluentes e ruído, conforme a legislação.

4. Escopo e processo da inspeção veicular (itv)

A Inspeção Técnica Veicular (ITV) é realizada por Organismos de Inspeção (OI) privados, credenciados pelo INMETRO, e visa avaliar a conformidade da estrutura, sistemas e componentes de segurança.

Itens de Segurança Verificados em Motocicletas:

O processo de inspeção verifica itens cruciais para a segurança:

Sistema Inspecionado	Principais Falhas Verificadas
Freios	Baixa eficiência (dianteiro e traseiro); defeito que compromete a capacidade de frenagem.
Pneus	Sulcos abaixo da profundidade mínima, bolhas, rasgos, desgaste irregular ou não conformidade com especificações.
Iluminação e Sinalização	Faróis, lanternas, luzes de freio ou piscas inoperantes ou em posição inadequada (problemas mais comuns).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sistema Inspecionado	Principais Falhas Verificadas
Suspensão	Amortecedores ou sistema em más condições, comprometendo a estabilidade e o controle do veículo.
Estrutura e Chassi	Presença de trincas, soldas irregulares ou alterações estruturais que afetam a segurança.
Geral	Vazamentos de fluidos, equipamentos de segurança em más condições.

Infraestrutura Técnica:

- **Credenciamento:** Em São Paulo, existem 22 ITL's/OIASV's (Instituições Técnicas Licenciadas/Organismos de Inspeção de Segurança Veicular) credenciadas.
- **Recursos Humanos:** Cada Organismo de Inspeção deve ter uma equipe mínima composta por **dois engenheiros, dois técnicos e um atendente**.
- **Volume:** Estima-se que mais de **500 mil inspeções** de veículos permissionários foram realizadas nas últimas duas décadas na cidade.

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta
OITIVA – 03/09/2025
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da Comissão), Pastora Sandra Alves.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

ABEETRANS - Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito

REQUERIMENTO nº 28/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a ABEETRANS - Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito

SILVIO MEDICI⁵¹
Presidente

REGIS NISHIMOTO⁵²
Diretor Técnico

A apresentação da ABEETRANS, focando nas intervenções de **SILVIO MEDICI** (Presidente) e **REGIS NISHIMOTO** (Diretor Técnico).

POSICIONAMENTO DA ABEETRANS: Tecnologia, Comportamento e Fiscalização

A Associação Brasileira das Empresas de Tecnologia em Trânsito (ABEETRANS), representada por seu Presidente, **Sr. Silvio Medici**, e seu Diretor Técnico, **Sr. Regis Nishimoto**, concentrou sua contribuição na análise da segurança viária, destacando a

⁵¹ Presidente do Conselho Diretor da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), uma das principais entidades brasileiras que reúne o setor de transporte e mobilidade urbana. É responsável pela liderança estratégica da ANTP e pela representação da entidade em debates sobre políticas públicas, inovação e sustentabilidade no transporte.

⁵² Regis Nishimoto: atua como **Diretor Técnico** da mesma **ANTP**. Responsável por coordenar os estudos, pesquisas, publicações e eventos técnicos da Associação, garantindo a qualidade e o rigor científico nas contribuições da ANTP para o desenvolvimento da mobilidade urbana no Brasil.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
insuficiência tecnológica e fiscalizatória como principal desafio para uma regulamentação segura do transporte individual de passageiros por motocicleta (mototáxi por app).

A entidade defende que "o produto do nosso trabalho é a vida" e que qualquer regulamentação deve vir acompanhada de um **compromisso de investimento em tecnologia e fiscalização efetiva**.

Confiabilidade das Tecnologias de Detecção (Fiscalização Eletrônica)

O principal ponto levantado pela ABEETRANS é a limitação das tecnologias atuais para a detecção confiável de motocicletas:

- **Limitações Atuais:** As tecnologias de detecção de tráfego (Laços Indutivos, Micro-ondas/Radar e Laser/LIDAR), detalhadas na apresentação, apresentam baixa ou média confiabilidade para motocicletas, especialmente quando estas circulam entre faixas ou fora do centro das vias.
- **Radar Pistola:** A ABEETRANS se manifestou **contrária à restrição** do uso do radar pistola em velocidades acima de 60 km/h, defendendo que isso inviabiliza sua utilização no ambiente urbano e retira um meio importante de fiscalização.
- **Problema na Aplicação da Lei:** O sistema de fiscalização eletrônica tem dificuldades em **identificar de forma inequívoca** a motocicleta e o condutor para fins de autuação, dificultando a penalização de infrações como avanço de sinal vermelho e excesso de velocidade, (Exemplo: **Fraude na Placa**, a ABEETRANS destacou que motociclistas tentam **tapar a placa** para fugir da fiscalização, o que demanda o uso de imagens de cercamento eletrônico e investigação).
- **Recomendação:** A entidade alerta que a regulamentação sem a garantia de uma tecnologia de fiscalização eficaz não assegurará a segurança pública e, de fato, poderá validar uma prática insegura, pois as infrações não serão devidamente punidas.

Comportamento do Motociclista e a "Faixa Azul"



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A ABEETRANS utilizou dados de estudos para demonstrar que a mudança de comportamento requer fiscalização constante, e não apenas infraestrutura:

- **Estudo Vital Strategies e USP:**
 - **73%** dos motociclistas excedem o limite de velocidade em locais que *possuem* a Faixa Azul (pista ou faixa exclusiva).
 - **14%** dos motociclistas excedem o limite de velocidade em locais que *não possuem* a Faixa Azul, o que demonstra a importância de permitir fiscalização por velocidade média em vez de apenas pontual.
- **Conclusão sobre a Faixa Azul (ABEETRANS/Perkons):** O problema não reside na infraestrutura, mas sim na **falta de fiscalização**.
 - Um estudo da Perkons (associada à ABEETRANS) em seis locais de Faixa Azul **fiscalizada** indicou que apenas **0,92%** dos motociclistas excederam o limite de velocidade.
 - **Argumento Central:** A eficácia da segurança e do ordenamento do tráfego de motocicletas depende diretamente da **fiscalização e do monitoramento ostensivo** para corrigir o comportamento de risco.

Lacunas Regulatórias e Institucionais

A ABEETRANS lamentou que o DPVAT **não esteja mais em vigor**, o que desampara o público mais vulnerável (os motociclistas) em caso de sinistro. A regulamentação pode precisar endereçar a proteção social.

Condições para Regulamentação

O Sr. Silvio Medici defendeu que a regulamentação, caso avance, deve ir além dos requisitos básicos de veículos e condutores (licenciamento, inspeção e capacete) e focar na **qualidade do serviço** e na **garantia de fiscalização**:



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

"Regular sem fiscalização efetiva e sem a tecnologia confiável para a detecção individual de motocicletas não garante segurança e pode validar uma prática insegura."

Em suma, a ABEETRANS coloca a **tecnologia de fiscalização confiável** e a **cobrança de comportamento** como pilares essenciais e pré-requisitos para que o transporte por mototáxi via app possa operar com segurança compatível.

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 20/08/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Gilberto Nascimento, Senival Moura (Presidente Comissão), Pastora Sandra Alves.

SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito

REQUERIMENTO nº 35/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a ABEETRANS - Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Marco Antônio Vivas Motta⁵³

Coordenador de Engenharia pela Senatran / Ministério dos Transportes

O órgão está ativamente buscando a regulamentação, mas aguarda a finalização dos projetos experimentais e o Plano Nacional. Alguns pontos de destaque:

- **Faixa Azul:** A implementação da sinalização específica de "Faixa Azul" para motociclistas foi autorizada em cinco municípios brasileiros como um projeto experimental. O projeto tem duração prevista até **31 de março de 2026**, quando a Senatran fará a avaliação dos benefícios. Se a avaliação for positiva, será elaborada uma minuta de resolução para aprovação pelo Contran.
- **Programa Nacional de Segurança de Motociclistas:** Foi anunciado um plano que está em desenvolvimento, que considerará diversos fatores, como engenharia da via, segurança veicular, fiscalização, plataformas de aplicativos, educação e comportamento. O programa definirá ações que poderão incluir equipamentos de segurança individual (EPIs) e a análise prioritária de itens como capacetes e freios ABS.
- **Fiscalização Eletrônica:** O assunto sobre a permissão do radar móvel/pistola em mais vias (revisão da Resolução 798 do Contran) está em discussão.
- **Uso de Dados de Aplicativos:** O órgão está considerando as plataformas de aplicativos como um componente a ser tratado no Plano Nacional de Segurança de Motociclistas.

DETRAN-SP

⁵³ Marco Antonio Vivas Motta é **Coordenador de Engenharia na Senatran/Ministério dos Transportes**, responsável por estudos técnicos e regulamentação de segurança e engenharia de tráfego. Ele é engenheiro civil, com mestrado na área e possui uma vasta experiência em órgãos públicos federais. Antes da Senatran, atuou na Casa Civil e no Ministério das Cidades, focado em projetos de infraestrutura e mobilidade urbana.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
REQUERIMENTO nº 38/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE
INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou o Exmo. Presidente do Detran-SP- Sr. Eduardo Aggio⁵⁴; e a Exma. Diretora de Segurança Viária do Detran-Sp- Sra. Roberta Mantovani.

Roberta Mantovani⁵⁵

Diretora de Segurança Viária

Everaldo Valenga⁵⁶

Coordenador do Observatório de Segurança no Trânsito junto ao DETRAN-SP

Existe uma preocupação crítica com o **aumento de óbitos de motociclistas**, e o trabalho está focado na coleta e análise de dados para direcionar **ações multissetoriais**.

- **Sinistralidade:** Os motociclistas representam **44% do total de óbitos** (4 a cada 10 mortes) no estado de São Paulo em 2024.
- **Perfil de Risco:** A maioria dos sinistros envolve **homens jovens (18-34 anos)**. Sinistros não fatais concentram-se em **dias de semana à tarde**, enquanto as vítimas fatais ocorrem com mais frequência em **picos noturnos** e nos **fins de semana** (homens de 25-34 anos). O envolvimento frequente é com automóveis e outras motos.
- **Ações e Estrutura:** O órgão está trabalhando no Plano de Segurança Viária do Estado e no Sistema Estadual de Trânsito (Sistran) para integrar ações de educação, comunicação e fiscalização.

⁵⁴ Eduardo Aggio de Sá é o Presidente do Detran-SP desde 2023. Policial Rodoviário Federal de carreira, ocupou anteriormente o cargo de Diretor-Geral da PRF entre 2020 e 2021. Ele possui vasta experiência em gestão pública e segurança, tendo atuado também em cargos de chefia na Casa Civil da Presidência da República.

⁵⁵ Roberta Mantovani é a Diretora de Segurança Viária do Detran-SP, com mais de 24 anos de experiência em gestão, educação e segurança no trânsito. Ela é conhecida por seu trabalho na EMDEC, em Campinas, e pela autoria de materiais educativos como a Coleção "Vida em Trânsito". Seu foco atual é a implementação de políticas estaduais para reduzir mortes no trânsito.

⁵⁶ Everaldo Valenga é o Coordenador do Observatório de Segurança no Trânsito do Detran-SP, responsável por analisar dados e evidências para embasar ações de segurança viária. Ele possui um histórico de atuação em nível nacional, tendo sido Coordenador de Educação e Saúde para o Trânsito no Denatran. Seu trabalho é fundamental para o desenvolvimento de estratégias de educação e fiscalização no estado.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Faixa Azul e Dados:** O Infosiga **não tem dados detalhados** sobre se o sinistro ocorreu na Faixa Azul ou não, pois os boletins de ocorrência nem sempre especificam. Há necessidade de aprimoramento na coleta de dados sobre as causas dos sinistros.

CET - Companhia de Engenharia de Tráfego

REQUERIMENTO nº 34/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET para participar de reunião desta Subcomissão, a fim de prestar esclarecimentos sobre a atuação da Companhia no que se refere à fiscalização de motocicletas e à fiscalização de comportamentos de risco no trânsito por vídeo monitoramento

Jefferson Alves Placido⁵⁷

Supervisor do Departamento de Projetos estratégicos Governamentais e de Segurança Motociclística

Júlio Rebelo⁵⁸

⁵⁷ Jefferson Alves Placido é o Supervisor do Departamento de Projetos Estratégicos Governamentais e de Segurança Motociclística da CET de São Paulo. Seu papel se concentra na gestão de projetos de alto impacto e na formulação de estratégias específicas para a segurança dos motociclistas, um público de alta vulnerabilidade no trânsito da capital.

⁵⁸ Julio Rebelo é o Gestor da Gerência de Segurança de Tráfego da CET de São Paulo. Como engenheiro, ele trabalha diretamente com a implementação de medidas de segurança nas vias e na análise de acidentes. É um especialista que apoia ativamente iniciativas para aprimorar a organização e a segurança do fluxo de tráfego, como o projeto Faixa Azul.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Gestor da Gerência de Segurança de Tráfego

O foco está na importância do **ordenamento** da via e na comprovação da **redução de óbitos** em trechos da Faixa Azul.

- **Faixa Azul:** O projeto é considerado um **grande êxito** e trouxe **harmonia às vias**, aumentando a previsibilidade para motoristas e motociclistas. Foi relatada uma **redução de 47,2% no número de mortes** nos trechos com a Faixa Azul, comparando janeiro a dezembro de 2023 com 2024.
- **Fiscalização:** A fiscalização da velocidade é considerada **extremamente importante**. A redução do excesso de velocidade é uma das formas de ter um sistema seguro. O órgão deixou de utilizar o radar pistola por questões de segurança dos agentes.
- **Dados:** O órgão está trabalhando em conjunto com o Infosiga para resolver pendências no sistema e atualizar a divulgação dos dados de sinistros na cidade.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

POSICIONAMENTO DAS ENTIDADES REPRESENTATIVAS DO SERVIÇO de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta por Aplicativo

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OTIVA – 22/10/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Paulo Frange (Relator), Gilberto Nascimento, Pastora Sandra Alves.

REQUERIMENTO nº 09/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou Sr. Gilberto Almeida dos Santos, Presidente da Sindimotos/SP:



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sr. Gilberto Almeida dos Santos ⁵⁹

Presidente

SINDIMOTOS/SP

O Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas do Estado de São Paulo (SINDIMOTOS/SP), fundado em 1991, representa a categoria em São Paulo, focando na defesa de melhores condições de trabalho, segurança e regulamentação. O Sindicato atua em negociações coletivas e debates sobre aplicativos de entrega e políticas de mobilidade. A Federação Brasileira dos Motofretistas (FEBRAMOTO) atua em nível nacional, buscando unir e fortalecer a categoria, promovendo qualificação e melhores condições de trabalho. Ambas defendem que os motociclistas sejam reconhecidos como profissionais com direitos, criticando as empresas de aplicativos por precarizarem o trabalho e usarem a tecnologia para burlar leis trabalhistas

Não Compareceu

REQUERIMENTO nº 10/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou Sr. Edgar Francisco da Silva (Gringo Motoka), representante da AMABR - Associação dos Motofretistas Autônomos

⁵⁹ Gilberto Almeida dos Santos, conhecido como GIL, foi eleito presidente do SINDIMOTOS/SP em agosto de 2007 e está à frente da entidade desde então.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sr. Edgar Franscisco da Silva (Gringo Motoka)⁶⁰,

Presidente

AMABR - Associação dos Motofretistas Autônomos

A Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil (AMABR), fundada em 2018, representa entregadores por aplicativo, motofretistas e autônomos sobre duas rodas. Seu foco principal é a defesa de direitos, a melhoria das condições de trabalho, a capacitação e a segurança da categoria. A entidade busca o diálogo com o poder público e as empresas para combater a precarização e equilibrar as relações de trabalho. Suas pautas centrais incluem a regulamentação da atividade, a valorização profissional, a fiscalização das leis e a responsabilização das plataformas digitais.

- **Posicionamento:** A favor da regulamentação.
- **Principais Argumentos:**
 - A profissão é de **alto risco**, mas as empresas tratam os trabalhadores apenas como um "número".
 - Critica a **formação dos condutores (CFCs) datada de 1980** e a falta de capacitação adequada para um "produto de risco" como a moto.
 - A migração de trabalhadores durante a pandemia, que usavam moto 2 horas/dia e passaram a usar 12-18 horas/dia para trabalhar, elevou drasticamente os sinistros.
 - Denuncia a tática das empresas de usar **bônus e gamificação** para induzir a alta velocidade e longas jornadas, o que leva a sinistros. O lucro fica com a empresa e o **ônus (custo do sinistro)** recai sobre a sociedade (SUS).
 - As empresas dificultam o acesso ao seguro, que é burocrático, e fazem valorações desumanas da invalidez parcial. O seguro oferecido não cobre integralmente o trajeto de trabalho.

⁶⁰Edgar Francisco da Silva, mais conhecido como Gringo Motoka, é um profissional com 24 anos de experiência no setor de logística e entregas por motocicleta. Construiu sua trajetória como um profissional de base e se tornou uma liderança reconhecida na categoria.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Defende a responsabilidade solidária das empresas e exige que elas arque com os **acessórios de segurança (EPIs)** e com o custo da capacitação.
- Sugere que o município estabeleça uma **tabela de preço com reajuste anual** para as corridas de mototáxi (R\$ 10 de mínima + R\$ 2,50 por km).
- Apoia a criação de **pontos de apoio** custeados pelas plataformas (citando o exemplo bem-sucedido de Juiz de Fora), com chuveiro, descanso, atendimento jurídico e psicológico.
- Ressalta que o índice de mortes só cairá com políticas públicas que cobrem responsabilidade das plataformas de delivery.

REQUERIMENTO nº 11/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou Sr. Júnior Freitas, fundador da Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos (Anea)

Sr. Júnior Freitas⁶¹

Fundador

ANEA - Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos

A Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos (ANEA) é um movimento independente e sem fins lucrativos, criado para representar os entregadores em âmbito nacional e buscar diálogo direto com o poder público e empresas de tecnologia. Seus objetivos centrais são garantir condições justas de trabalho, segurança e transparência nas relações com as plataformas digitais. A ANEA defende uma regulamentação justa e participativa, com a inclusão da categoria nos debates oficiais, buscando um modelo que preserve a autonomia do trabalhador, mas assegure seus direitos. Suas pautas incluem a melhoria da remuneração

⁶¹ Júnior Freitas, conhecido como JR Freitas, é um motoboy com cerca de 20 anos de experiência e uma das principais lideranças nacionais da categoria de entregadores por aplicativo. Destacou-se na organização de mobilizações, como o Breque dos Apps.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



**Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
e segurança , o reconhecimento da profissão e a responsabilização das plataformas**

- **Posicionamento:** A favor da regulamentação.
- **Principais Argumentos:**
 - A regulamentação é necessária para trazer **segurança, dignidade e evitar a exploração** do trabalhador pelas empresas de aplicativo.
 - Defende que a regulamentação deve incluir a **responsabilidade das empresas de aplicativo** pela segurança do trabalho, remuneração justa e cobertura integral para os sinistros.
 - Sugere que a regulamentação da idade mínima de 21 anos e 2 anos de habilitação deve ser reavaliada, pois se o jovem (a partir de 19 anos, após a provisória) for aprovado em um curso especializado, a idade não deve impedi-lo de trabalhar.
 - Reitera que o foco é defender o trabalhador e não as empresas.

Diego Araújo (Coordenador Estadual do Movimento Trabalhadores sem Direito e Participante da Aliança dos Entregadores)

- **Posicionamento:** A favor da regulamentação.
- **Principais Argumentos:**
 - A regulamentação é fundamental para evitar o "libera geral" e o descaso do poder público.
 - Deve-se exigir um **curso profissionalizante** para o mototaxista, capacitando-o para exercer uma função de risco e transportar passageiros com segurança.
 - A proibição do modal afeta principalmente as **periferias**, onde o transporte público é precário e a demanda por mototáxi é maior devido à distância de terminais de ônibus e metrô. A regulamentação traria qualidade de vida e agilidade à população dessas regiões.
 - Cita que o custo do trabalhador está muito alto, e a responsabilidade pelo fornecimento de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs), como é feito em



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

outras profissões de risco, deve ser transferida para as empresas que atuam na cidade.

- Sugere excluir o centro expandido da área de atuação, para garantir a segurança no limite de velocidade, deixando o mototáxi operar principalmente nas comunidades e periferias.
- Defende que a regulamentação não deve impedir jovens (após a provisória e capacitação) de trabalhar, pois isso criaria mais desemprego e tiraria uma oportunidade importante.

Joabil Santos (Coordenador de Base e Participante do Movimento Trabalhadores sem Direito)

- **Posicionamento:** A favor da regulamentação.
- **Principais Argumentos:**
 - Acredita que se o motoboy está disposto a prestar o serviço e o passageiro está disposto a usá-lo, o debate é necessário, e não um bloqueio autoritário por parte da prefeitura.
 - Uma pesquisa informal em seu Instagram demonstrou que a maioria das pessoas quer o aplicativo.
 - Reforça a necessidade de **segurança e melhor remuneração** por parte das plataformas.
 - Defende que a idade para trabalhar é relativa; o foco deve ser na **experiência e capacitação**, já que as motos de 1996 bem cuidadas podem ser melhores que motos novas mal conservadas. Uma vistoria regular seria mais importante que a idade do veículo.
 - Discorda da idade mínima de 21 anos, argumentando que se a pessoa é aprovada no curso especializado do Detran (após a CNH definitiva aos 19), a idade não deveria ser uma barreira para exercer a profissão.

O material apresenta um consenso entre os palestrantes representantes dos trabalhadores



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica sobre a necessidade urgente de regulamentar o transporte individual de passageiros por motocicleta (mototáxi por aplicativo) na cidade de São Paulo. A regulamentação é vista como essencial para garantir a **segurança, dignidade, saúde, remuneração justa e coberta de responsabilidade** para os trabalhadores, além de beneficiar a população, especialmente nas periferias.

Argumentos Técnicos e Econômicos Apresentados e Requisitos Mínimos para a Motocicleta e o Serviço

Item	Posição dos Palestrantes	Detalhes / Argumentos
Cilindrada (Mototáxi)	Acima de 125. O ideal seria 150 a 160	A lei federal 12.009/09 já permite acima de 120 Motos mais potentes são recomendadas para São Paulo devido às ladeiras e ao peso combinado do condutor e passageiro.
Idade Máxima da Moto	A lei atual é de 8 anos. Sugestão de aumentar para 10 anos, desde que haja inspeção regular.	A categoria carece de incentivos fiscais e benefícios para a troca de veículos (isenção de ICMS, IPVA, PIS/Cofins). Sem incentivos, é complexo determinar um limite de idade baixo.
Inspeção Veicular	Obrigatória e rigorosa.	Avaliar freios (idealmente ABS ou combinado), condição do veículo, pneus, retrovisor e parte elétrica. Os aplicativos atualmente não exigem comprovação de inspeção. O custo anual da inspeção para o motofrete é de aproximadamente R\$ 104.
Motocicletas Elétricas	Viáveis, mas com ressalvas.	A moto precisa ser potente o suficiente (algumas de baixa potência não sobem ladeira com passageiro, especialmente com bateria fraca). É crucial uma ampla rede de pontos de distribuição/troca de baterias carregadas, pois a falta de pontos deixa o profissional no meio do



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Item	Posição dos Palestrantes	Detalhes / Argumentos
		caminho.
Idade do Condutor	A lei federal exige 21 anos. Os palestrantes sugerem reavaliação.	Após a provisória (aos 19 anos, se tirou com 18), se o jovem for aprovado no curso especializado do Detran, ele está capacitado, e a idade não deve impedi-lo de trabalhar. A lei de 21 anos para exercício de atividade remunerada tem um trâmite que naturalmente leva a essa idade para cumprir o prazo de permissão e obter o EAR (Exerce Atividade Remunerada).
EPIs (Equipamentos)	Devem ser fornecidos pelas empresas.	Itens obrigatórios (além do colete e dispositivos retrorrefletivos previstos em lei): antena cortapipa, protetor de perna/mata-cachorro, e bota de segurança (a ser incluída na regulamentação). As empresas atualmente não fornecem EPIs. Exemplo: o iFood chega a vender o colete refletivo (R\$ 200) e a <i>bag</i> (R\$ 150).

Economia do Trabalho e Remuneração

- **Jornada de Trabalho:** Os trabalhadores de aplicativo (delivery, base para a estimativa) trabalham de **6 a 7 dias por semana e 10 a 12 horas por dia**, podendo extrapolar para 14 horas. A alta carga horária é impulsionada pela baixa remuneração e a necessidade de atingir metas.
- **Ganho Bruto Médio (Delivery):** Varia entre **R\$ 4.000,00 a R\$ 4.500,00 por mês**.
- **Custo do Trabalhador:** Aproximadamente metade do valor bruto é gasto em custos.
 - **Custos Mensais Estimados (Exemplo de JoabilSantos):**

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Parcela da moto (financiamento): R\$ 1.500,00
- Gasolina: R\$ 500,00
- Manutenção (média mensal, base R\$ 500 a cada 2 meses): R\$ 250,00
- Seguro da moto: R\$ 200,00
- Óleo (troca de óleo): R\$ 120,00
- Plano de celular: R\$ 120,00
- **Custo Total por Mês:** Cerca de **R\$ 2.690,00** (sem considerar depreciação, pneus, EPIs, etc.).
- **Remuneração Líquida (Estimativa):** Quem ganha R\$ 3.000,00 (bruto) está ganhando R\$ 1.500,00 (líquido) sem nenhum direito. O custo de exercer a profissão em 2021, segundo pesquisa da FIPE, era de R\$ 900,00 (R\$ 400 + R\$ 500 depreciação, a ser atualizado).
- **Trabalho Escravo:** O Vereador Paulo Frange classificou a atividade como **trabalho escravo**, devido à falta de contrato formal e à exploração.
- **Valor Mínimo/Hora:** O Gringo defendeu um valor mínimo de **R\$ 30,00 por hora logada** para garantir que o profissional não está à toa e está de plantão, citando um valor de R\$ 90,00 em Nova York. O iFood pratica atualmente R\$ 2,33 por hora logada.
- **Proposta de Tarifa (PL Federal):** A categoria defende uma corrida mínima de **R\$ 10,00** (até 4Km), mais **R\$ 2,50 por km adicional**.

Pontos de Apoio e Benefícios

- **Necessidade:** Essenciais para a segurança e saúde do trabalhador. O único ponto de apoio existente foi feito pelos próprios trabalhadores. O prefeito Ricardo Nunes prometeu, mas não fez nenhum.
- **Localização:** Devem ser criados nas comunidades e periferias, onde o modal opera.
- **Infraestrutura Mínima:** Micro-ondas, filtro de água, espaço para descanso, tomadas para carregar celulares, mesas para alimentação, banheiro.
- **Serviços Adicionais:** Atendimento jurídico, atendimento psicológico, e até mini academia (cuidados com o corpo).
- **Custeio:** Devem ser custeados pelas empresas de aplicativo, e não pela população.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O Risco do sinistro e o Sistema de Saúde

- **Acidentes e Saúde:** A profissão é de alto risco. O alto volume de acidentes com motociclistas impacta gravemente a rede de saúde pública (UPAs, prontos-socorros, hospitais), gerando internações de alto custo e sofrimento familiar.
 - **Natureza do Acidente:** Os acidentes devem ser registrados como **acidente de trabalho** e não apenas como acidente de trânsito, para rastrear a responsabilidade das empresas.
 - **Custo para a Sociedade:** O custo de um acidente de moto para a sociedade (segundo o IPEA) é de **R\$ 292.000,00** e o custo de um óbito é de **R\$ 644.000,00**.
-

Resumo das Demandas (Recomendação para o Relatório)

A regulamentação deve focar em:

1. **Imposição de Responsabilidade Solidária** às empresas de aplicativo, cobrindo segurança, EPIs e custos de sinistros.
2. **Garantia de Remuneração Digna**, estabelecendo valores mínimos por corrida e hora logada para combater a exploração.
3. **Capacitação Rígida e Gratuita** para os profissionais (custo coberto pelas empresas ou pelo Estado) para prevenir sinistros. O curso gratuito do CETET deve ser retomado.
4. **Criação de Benefícios Fiscais** (isenção de IPVA, ICMS, etc.) para a categoria, facilitando a aquisição de motos mais novas e seguras.
5. **Criação de Pontos de Apoio** com infraestrutura mínima, custeados pelas plataformas.

Os argumentos técnicos e econômicos detalhados foram apresentados majoritariamente por **Edgar Francisco da Silva, "Gringo Motoca"**, com contribuições importantes de **Jobinho Santos** e outros palestrantes em pontos específicos.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Argumentos Técnicos e Econômicos Apresentados

Requisitos Mínimos para a Motocicleta e o Serviço

Item	Posição dos Palestrantes	Detalhes / Argumentos
Cilindrada (Mototáxi)	Acima de 125. O ideal seria 150 a 160	A lei federal 12.009/09 já permite acima de 120. Motos mais potentes são recomendadas para São Paulo devido às ladeiras e ao peso combinado do condutor e passageiro.
Idade Máxima da Moto	A lei atual é de 8 anos. Sugestão de aumentar para 10 anos, desde que haja inspeção regular.	A categoria carece de incentivos fiscais e benefícios para a troca de veículos (isenção de ICMS, IPVA, PIS/Cofins). Sem incentivos, é complexo determinar um limite de idade baixo.
Inspeção Veicular	Obrigatória e rigorosa.	Avaliar freios (idealmente ABS ou combinado), condição do veículo, pneus, retrovisor e parte elétrica. Os aplicativos atualmente não exigem comprovação de inspeção. O custo anual da inspeção para o motofrete é de aproximadamente R\$ 104.
Motocicletas Elétricas	Viáveis, mas com ressalvas.	A moto precisa ser potente o suficiente (algumas de baixa potência não sobem ladeira com passageiro, especialmente com bateria fraca). É crucial uma ampla rede de pontos de distribuição/troca de baterias carregadas, pois a



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Item	Posição dos Palestrantes	Detalhes / Argumentos
		falta de pontos deixa o profissional no meio do caminho.
Idade do Condutor	A lei federal exige 21 anos. Os palestrantes sugerem reavaliação.	Após a provisória (aos 19 anos, se tirou com 18), se o jovem for aprovado no curso especializado do Detran, ele está capacitado, e a idade não deve impedi-lo de trabalhar. A lei de 21 anos para exercício de atividade remunerada tem um trâmite que naturalmente leva a essa idade para cumprir o prazo de permissão e obter o EAR (Exerce Atividade Remunerada).
EPIs (Equipamentos)	Devem ser fornecidos pelas empresas.	Itens obrigatórios (além do colete e dispositivos retrorrefletivos previstos em lei): antena cortapipa, protetor de perna/mata-cachorro, e bota de segurança (a ser incluída na regulamentação). As empresas atualmente não fornecem EPIs. Exemplo: o iFood chega a vender o colete refletivo (R\$ 200) e a <i>bag</i> (R\$ 150).

Economia do Trabalho e Remuneração

- **Jornada de Trabalho:** Os trabalhadores de aplicativo (delivery, base para a estimativa) trabalham de **6 a 7 dias por semana e 10 a 12 horas por dia**, podendo extrapolar para 14 horas. A alta carga horária é impulsionada pela baixa remuneração e a necessidade de atingir metas.
- **Ganho Bruto Médio (Delivery):** Varia entre **R\$ 4.000,00 a R\$ 4.500,00 por mês**.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Custo do Trabalhador:** Aproximadamente metade do valor bruto é gasto em custos.
 - **Custos Mensais Estimados (Exemplo de Jobinho Santos):**
 - Parcela da moto (financiamento): R\$ 1.500,00
 - Gasolina: R\$ 500,00
 - Manutenção (média mensal, base R\$ 500 a cada 2 meses): R\$ 250,00
 - Seguro da moto: R\$ 200,00
 - Óleo (troca de óleo): R\$ 120,00
 - Plano de celular: R\$ 120,00
 - **Custo Total por Mês:** Cerca de **R\$ 2.690,00** (sem considerar depreciação, pneus, EPIs, etc.).
- **Remuneração Líquida (Estimativa):** Quem ganha R\$ 3.000,00 (bruto) está ganhando R\$ 1.500,00 (líquido) sem nenhum direito. O custo de exercer a profissão em 2021, segundo pesquisa da FIPE, era de R\$ 900,00 (R\$ 400 + R\$ 500 depreciação, a ser atualizado).
- **Trabalho Escravo:** O Vereador Paulo Frange classificou a atividade como **trabalho escravo**, devido à falta de contrato formal e à exploração.
- **Valor Mínimo/Hora:** O Gringo defendeu um valor mínimo de **R\$ 30,00 por hora logada** para garantir que o profissional não está à toa e está de plantão, citando um valor de R\$ 90,00 em Nova York. O iFood pratica atualmente R\$ 2,33 por hora logada.
- **Proposta de Tarifa (PL Federal):** A categoria defende uma corrida mínima de **R\$ 10,00** (até 4 km), mais **R\$ 2,50 por km adicional**.

Pontos de Apoio e Benefícios

- **Necessidade:** Essenciais para a segurança e saúde do trabalhador. O único ponto de apoio existente foi feito pelos próprios trabalhadores. O prefeito Ricardo Nunes prometeu, mas não fez nenhum.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Localização:** Devem ser criados nas comunidades e periferias, onde o modal opera.
- **Infraestrutura Mínima:** Micro-ondas, filtro de água, espaço para descanso, tomadas para carregar celulares, mesas para alimentação, banheiro.
- **Serviços Adicionais:** Atendimento jurídico, atendimento psicológico, e até mini academia (cuidados com o corpo).
- **Custeio:** Devem ser custeados pelas empresas de aplicativo, e não pela população.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O Risco do Acidente e o Sistema de Saúde

- **Acidentes e Saúde:** A profissão é de alto risco. O alto volume de acidentes com motociclistas impacta gravemente a rede de saúde pública (UPAs, prontos-socorros, hospitais), gerando internações de alto custo e sofrimento familiar.
 - **Natureza do Acidente:** Os acidentes devem ser registrados como **acidente de trabalho** e não apenas como acidente de trânsito, para rastrear a responsabilidade das empresas.
 - **Custo para a Sociedade:** O custo de um acidente de moto para a sociedade (segundo o IPEA) é de **R\$ 292.000,00** e o custo de um óbito é de **R\$ 644.000,00**.
-

Resumo das Demandas (Recomendação para o Relatório)

A regulamentação deve focar em:

1. **Imposição de Responsabilidade Solidária** às empresas de aplicativo, cobrindo segurança, EPIs e custos de sinistros.
 2. **Garantia de Remuneração Digna**, estabelecendo valores mínimos por corrida e hora logada para combater a exploração.
 3. **Capacitação Rígida e Gratuita** para os profissionais (custo coberto pelas empresas ou pelo Estado) para prevenir acidentes. O curso gratuito do CETET deve ser retomado.
 4. **Criação de Benefícios Fiscais** (isenção de IPVA, ICMS, etc.) para a categoria, facilitando a aquisição de motos mais novas e seguras.
 5. **Criação de Pontos de Apoio** com infraestrutura mínima, custeados pelas plataforma
-



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

EMPRESAS DE PLATAFORMAS DE MOBILIDADE E ENTIDADES DE CLASSE

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 05/11/2025

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Gilberto Nascimento, Pastora Sandra Alves.

REQUERIMENTO nº 26/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a Sra. Amanda da Silva Calabretti, Especialista de relações governamentais da inDrive Brasil.

Sra. Amanda da Silva Calabretti

Relações governamentais

INDRIVE BRASIL

O inDrive Brasil é uma plataforma de mobilidade e serviços que se destaca por permitir a negociação de preço diretamente entre o usuário e o prestador de serviço. É um dos principais concorrentes de aplicativos como Uber e 99.

Não Compareceu



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQUERIMENTO nº 04/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a Sra. Irina Frare Cezar, Gerente Sênior de Relações Governamentais da 99 Tecnologia

Sra. Irina Frare Cezar⁶²
Gerente Sênior de Relações Governamentais
99 Tecnologia

Posição Central: Defesa incondicional da regulamentação, destacando o impacto socioeconômico positivo e a segurança superior via tecnologia.

- **Necessidade de Regulamentação e Diálogo:** Afirma que a 99 busca, ativamente, o diálogo com o poder público para construir uma regulamentação. Cita parcerias de sucesso (Rio de Janeiro e Belo Horizonte) para monitoramento de segurança e compartilhamento de dados.
- **Impacto Socioeconômico:** Apresenta dados da FGV que projetam um impacto econômico significativo na cidade de São Paulo (criação de 11 mil empregos e R\$ 820 milhões em PIB) se o serviço for liberado.
- **Segurança (Tecnologia e Dados):** Sustenta que o serviço de Motoapp é significativamente mais seguro que o uso pessoal de motocicletas, com taxas de sinistralidade total e fatal muito inferiores à média nacional e da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Atribui essa segurança aos investimentos em tecnologia (Alertas de Velocidade, Telemetria) que ajudam a inibir a imprudência.

⁶² Irina Frare Cezar, Diretora de Relações Governamentais da 99. Sua principal responsabilidade é atuar como o elo entre a 99 (e sua controladora chinesa, DiDi) e o setor público brasileiro (governos municipais, estaduais e federais, além de órgãos reguladores como o CADE). A função de Irina Cezar é dialogar com prefeituras e legislativos para buscar a regulamentação do serviço, garantindo que o 99Moto possa operar legalmente.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Visão de Complementaridade:** Embora a empresa tenha uma ampla cobertura de vias, a maioria das viagens de Motoapp atua como complemento ao transporte público (primeira e última milha) e atende majoritariamente áreas de média e baixa renda.

REQUERIMENTO nº 05/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a Sra. Gabriela Barbosa, Gerente de Políticas Públicas da empresa UBER do Brasil Tecnologia LTDA

Sra. Gabriela Barbosa⁶³

Gerente de Políticas Públicas Gerente Sênior de Relações Governamentais

UBER do Brasil Tecnologia LTDA

Representada por:

Ana Lu Cordeiro

Uber do Brasil - Representante de Políticas Públicas

A Uber do Brasil Tecnologia LTDA. é a subsidiária brasileira da multinacional de tecnologia Uber Technologies Inc., focada em mobilidade urbana e entregas. Ela atua como uma plataforma digital que conecta motoristas e entregadores parceiros a usuários que solicitam viagens ou serviços. A empresa se define como uma intermediadora tecnológica, não como

⁶³ Sra. Gabriela Barbosa é uma executiva chave na Uber do Brasil Tecnologia LTDA, atuando na área de Relações Governamentais e Políticas Públicas. Ela ocupa a posição de Gerente de Políticas Públicas e Relações Governamentais (em alguns casos, focada no Estado de São Paulo). Seu papel principal é mediar o relacionamento entre a Uber e órgãos governamentais, participando de reuniões e iniciativas sobre a regulamentação das atividades por aplicativo, mobilidade urbana e programas sociais da empresa. Em essência, ela é responsável por garantir o alinhamento das operações da Uber com as políticas e regulamentações brasileiras.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
uma empresa de transportes, e está sediada em São Paulo/SP.

Posição Central: Defesa da liberação e regulamentação do serviço, enfatizando seu caráter inclusivo, de acessibilidade e os recursos de segurança que o diferenciam do transporte informal.

- **Inclusão Social e Mobilidade:** Aponta que o Uber Moto foi lançado com foco em atender as classes C, D e E, sendo uma alternativa acessível e eficiente, especialmente em regiões não atendidas pelo transporte público. Cita dados de São Paulo, onde 65% das viagens se conectaram a estações/pontos de transporte.
- **Segurança como Prioridade:** Destaca os recursos de segurança oferecidos pelo aplicativo (checagem de antecedentes criminais, seguro em todas as viagens, limite de velocidade, sistema de avaliação mútua e verificação de capacete), o que confere maior segurança em comparação com o transporte informal.
- **Causa dos Sinistros:** Compartilha os dados do Instituto Cordial/Abramet que indicam que a maioria dos acidentes (sinistros) não está correlacionada com a modalidade de transporte por aplicativo, mas sim com a falta de fiscalização e sinalização em vias públicas, sendo o fator comportamental (e de fiscalização) o ponto mais crítico.
- **Restrições de Distância:** Argumenta que a limitação de quilometragem não resolveria o problema da segurança viária, pois a maior parte dos sinistros ocorre em curtas distâncias, e essa restrição penalizaria os usuários de baixa renda.

REQUERIMENTO nº 03/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou o Sr. André Porto, Diretor Executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC)

**Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica**Sr. André Porto⁶⁴

Diretor Executivo

AMOBITEC - Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia

Representado por:

Laila Malaquias

Gerente de Relações Governamentais

AMOBITEC - Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia é uma associação que congrega empresas de tecnologia que atuam na mobilidade de bens e pessoas e no e-commerce no Brasil.

Foi fundada em 2018, reúne grandes plataformas e empresas de tecnologia, incluindo Ifood, Uber, 99, Alibaba, Amazon, Buser, Flixbus, Lalamove, Nocnoc, Shein e Zé Delivery, entre outras. Abrange plataformas de mobilidade urbana e entregas, transporte rodoviário regular de passageiros e a cadeia de e-commerce.

Posição Central: Defesa da regulamentação baseada em dados, diálogo e evidências, rejeitando a proibição.

- **Apoio à Regulamentação:** A AMOBITEC defende o debate e a construção de regras claras para o serviço. A associação critica a "guerra" regulatória e a postura da Prefeitura de São Paulo, que optou pela proibição em vez do diálogo técnico.

⁶⁴ • É formado em Direito e Administração de Empresas, com pós-graduação em Direito Regulatório e especialização em Direito Tributário e Eleitoral. Atua há mais de 15 anos na área de relações institucionais, tendo ocupado cargos relevantes, como na indústria de bebidas (foi líder de relações corporativas da Coca-Cola FEMSA e diretor da Associação Brasileira da Indústria de Refrigerantes e Bebidas não Alcoólicas).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Modelo de Negócio e Autonomia:** Reforça que os motoristas e motociclistas são profissionais autônomos com uma relação de natureza civil com as plataformas, valorizando a flexibilidade e a autonomia que o modelo oferece.
- **Preocupações Práticas:** Expressa preocupações sobre a viabilidade operacional de impor obrigações típicas de empregador, como a distribuição de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs), devido à multiplicidade de plataformas utilizadas pelos parceiros e aos desafios de elegibilidade e controle.
- **Dados e Segurança Viária:** Argumenta que os dados do setor indicam que a maior parte dos sinistros ocorre durante o uso pessoal da motocicleta (não profissional) e que a falta de fiscalização e sinalização adequada por parte do poder público são fatores mais críticos do que a modalidade Motoapp.

REQUERIMENTO nº 51/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA, a qual convidou a Confederação Nacional de Serviços.

Sr. Ricardo Godói
Advogado
CNS - Confederação Nacional de Serviços

A Confederação Nacional de Serviços (CNS) é a entidade sindical patronal de grau máximo no Brasil, que representa as empresas do vasto Setor de Serviços, sendo notável por excluir os segmentos de Transporte, Comércio, Saúde, Finanças e Indústria.

A missão da CNS é representar, organizar e fortalecer os empresários do setor de serviços, trabalhando ativamente na defesa de seus direitos e interesses para promover o desenvolvimento econômico e social do segmento.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A CNS tem uma participação ativa na política e na economia do país, concentrando-se em:

- **Defesa de Políticas:** Exerce Lobbying junto aos Poderes Legislativo e Executivo para influenciar a criação de legislação e políticas públicas que impactam o setor, com forte engajamento em debates como a Desoneração da Folha de Pagamento e a Reforma Tributária.
- **Geração de Informação:** Produz e divulga estudos e pesquisas sobre o setor de serviços, que é o principal motor de geração de empregos formais no Brasil.

A principal atuação judicial da CNS na área digital é a defesa do modelo de negócio e da livre iniciativa das plataformas de aplicativos.

Posição Central: Ênfase na legalidade e na inconstitucionalidade das proibições, defendendo que a regulamentação é o único caminho legítimo.

- **Prevalência da Regulamentação:** Argumenta que o Judiciário (TJ-SP e STF) tem reiterado que a competência para legislar sobre transporte é da União, e que os municípios podem e devem regulamentar, mas **não podem proibir** a atividade.
- **Liberação Iminente:** Informa que, a partir de 10 de dezembro de 2025, o serviço de Motoapp estará legalmente liberado em São Paulo, com ou sem regulamentação municipal.
- **Pacto Federativo e Realidades Locais:** Reconhece que as cidades têm realidades distintas (como São Paulo versus Borá), mas alerta que a regulamentação não pode ser uma "proibição travestida", criando regras impossíveis de cumprir.
- **Limitações Territoriais:** Opina que limitações de distância ou ao centro expandido seriam irrazoáveis, pois puniriam os usuários de baixa renda da periferia, que são os principais beneficiários do serviço.

Comparativo das Ferramentas de Segurança da Uber Moto e 99Moto



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Tanto a **Uber** quanto a **99** investem em tecnologia para garantir a segurança dos serviços de Motoapp, atuando em três frentes principais: antes (checagem), durante (monitoramento e alerta) e depois (avaliação e punição/educação) das viagens.

A principal diferença reside na apresentação dos dados de telemetria e na agressividade dos alertas de velocidade.

Recurso	Uber Moto	99Moto	Destaque
Checagem de Antecedentes e CNH	Sim: todos os motociclistas parceiros passam por análise de antecedentes criminais e checagem de dados da CNH.	Sim: checagem de antecedentes e CNH na chegada.	Essencial para evitar que não habilitados operem.
Seguro	Sim: seguro ativo para usuários e motoristas parceiros em todas as viagens, com cobertura médica, invalidez e morte acidental.	Sim: seguro em todas as viagens.	Proteção garantida em todas as corridas.
Alertas de Velocidade	Sim: Motociclistas parceiros podem ativar alertas visuais e sonoros. Comportamento persistente pode levar à interrupção do acesso ao produto.	Sim: Alerta intrusivo (visual e sonoro) que informa sobre velocidade acima do limite. A experiência indica que o motociclista reduz a velocidade em 25% em até 7 segundos após o alerta.	Alerta mais intrusivo e com impacto mensurável.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Recurso	Uber Moto	99Moto	Destaque
Monitoramento de Fadiga/Horas	Sim: Acompanhamento do tempo online na plataforma.	Sim: Possui ferramenta de controle de fadiga (com limite de horas a ser verificado).	Preocupação compartilhada devido à atuação em múltiplas plataformas ("dual appers").
Telemetria / Relatório de Direção	Sim: Sistema de avaliação mútua e <i>Relatório de Direção</i> que identifica comportamentos de direção agressiva para apoiar e melhorar a conduta.	Sim: <i>Relatório de Telemetria</i> (desenvolvido com Instituto Mauá) que utiliza sensores do celular para medir direção, frenagem, curvas e velocidade. Oferece visão 360° da via.	A 99 destaca que a telemetria é usada para instruir o motociclista sobre o porquê de uma frenagem ou aceleração brusca.
Conteúdo Educacional	Sim: Oferece conteúdos educativos (vídeos e dicas) em parceria com entidades como a ASIRT. Curso obrigatório de segurança viária após interrupção do acesso por má conduta.	Sim: Vídeos educativos sobre segurança (pré-login).	Usado como medida educativa, não apenas punitiva.
Verificação de Equipamentos	Sim: <i>Verificação do capacete</i> por foto (Selfie) e lista de verificação de	—	Foco em garantir o uso do equipamento



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Recurso	Uber Moto	99Moto	Destaque
	segurança (dicas de especialistas) antes de circular.		obrigatório antes da viagem.

Posição das Empresas sobre o Fornecimento de EPIs

As empresas de mobilidade e a AMOBITEC **não se opõem à preocupação com a segurança dos motociclistas**, mas defendem que a **obrigação de fornecer Equipamentos de Proteção Individual (EPIs)**, como coletes e capacetes extras, é inviável, desproporcional e contrária ao modelo de trabalho autônomo.

A posição geral é baseada em argumentos **operacionais, jurídicos e práticos**, conforme detalhado abaixo:

Argumentos Jurídicos e de Modelo de Trabalho

- **Vínculo Civil, Não Empregatício:** Os Tribunais Regionais do Trabalho (TRTs) e o Tribunal Superior do Trabalho (TST) reconhecem, de forma majoritária, que **não há vínculo empregatício** entre as plataformas e os motoristas parceiros.
- **Ausência de Obrigação Patronal:** A obrigação de fornecer EPIs é **exclusiva do empregador** (conforme a NR-06 e a CLT). Como as plataformas não são empregadoras, essa obrigação não se estende a elas.
- **Autonomia e Risco:** Os contratos de prestação de serviço autônomo (regidos pelo Código Civil) asseguram a autonomia privada, fazendo com que o prestador de serviço **assuma os riscos da própria atividade**.
- **Livre Iniciativa:** Impor às plataformas obrigações típicas de empregador contraria o princípio constitucional da Livre Iniciativa, pois os motoristas definem livremente suas condições de trabalho.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Argumentos Operacionais e Práticos (AMOBITEC)

A AMOBITEC levantou preocupações que tornam a distribuição massiva de EPIs inviável e sujeita a fraudes:

- **Dual Appers (Sobreposição de Cadastros):** A maioria dos motociclistas trabalha em **mais de uma plataforma**. Isso impossibilita determinar qual empresa seria responsável pela entrega e financiamento do EPI, podendo gerar duplicidades.
- **Critérios de Elegibilidade:** Muitos motociclistas utilizam os aplicativos de forma **esporádica**. É difícil estabelecer critérios de elegibilidade justos sem punir a flexibilidade ou beneficiar quem não tem volume relevante de corridas.
- **Risco de Fraudes:** A distribuição em larga escala, sem mecanismos robustos, pode incentivar **cadastros falsos** apenas para obter os itens e, eventualmente, circulá-los no mercado paralelo.

A AMOBITEC conclui que qualquer proposta deve ser **viável, proporcional e operacional** para ser aplicada na prática.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

DIRETRIZES ESSENCIAIS PARA A SEGURANÇA VIÁRIA E MITIGAÇÃO DE RISCOS no Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

OITIVA – 07/10/2025 – 2ª Reunião Extraordinária

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

Participantes e Convidados (Representantes):

Câmara Municipal: Renata Falzoni (Presidente da Subcomissão), Kenji Ito (Vice-Presidente), Paulo Frange (Relator), Senival Moura (Presidente da comissão), Gilberto Nascimento e Pastora Sandra Alves. (on line).

Prof. CIRO BIDERMAN⁶⁵

REQUERIMENTO nº 15/2025 DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA

Professor Ciro Biderman, da FGV, apresenta um posicionamento que, em essência, é **favorável à regulamentação do transporte individual de passageiros por motocicleta (motoapp)**, mas com a imposição de regras estritas e mecanismos de fiscalização e compensação para mitigar os riscos inerentes, especialmente os relacionados à segurança viária e à concorrência com o transporte público.

⁶⁵ professor e pesquisador brasileiro da FGV (com afiliação ao MIT), Doutor em Economia, especializado em economia urbana e políticas públicas subnacionais. Seu foco principal de pesquisa é mobilidade e transporte urbano, mercados imobiliários e uso do solo. Ele também tem vasta experiência em gestão pública na cidade de São Paulo, onde foi Chefe de Gabinete da SPTrans (2013-2015) e Diretor de Inovação da Prefeitura (2016).

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP:01319-900



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A seguir, um resumo das necessidades e diretrizes cruciais para essa regulamentação, extraídas do conteúdo:

Por Que Regular e Não Proibir

O Professor Ciro Biderman argumenta que proibir a atividade seria uma **regulação simplória** e um erro de miopia, comparando à resistência inicial dos taxistas aos aplicativos de carro.

- **Evitar a Ilegalidade:** O serviço já existe na cidade, e a regulamentação é necessária para evitar a situação de "fingir que não existe". Tentar "segurar uma manada com a mão" só prejudica os cidadãos.
- **Oportunidade de Ganho em Segurança:** A regulamentação oferece a oportunidade de migrar usuários da motocicleta individual amadora para o serviço de motoapp, que, por operar via plataforma, pode ter medidas de segurança e controle mais rígidas. Se bem regulado, o motoapp pode melhorar a segurança viária em vez de piorá-la.
- **Potencial de Integração:** O motoapp tem um alto potencial para **complementar** e não apenas competir com o transporte público, especialmente no trecho de "última milha".

Necessidades Chave para a Regulamentação (Diretrizes e Regras)

A regulamentação deve ser inteligente, rigorosa e focada na redução de externalidades negativas.

I. Foco Prioritário em Segurança Viária

O risco de sinistralidade e fatalidade nas motocicletas é **"assustadoramente gritante"** e deve ser o ponto central da regulação.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Diretriz	Mecanismos de Regulamentação Sugeridos
Controle de Velocidade	Exigir que o aplicativo use a tecnologia para garantir o cumprimento do limite de velocidade, como, por exemplo, não permitindo que o veículo exceda a velocidade da via. O principal fator de risco é a velocidade, e a fiscalização é essencial.
Punições da Plataforma	O aplicativo deve punir adicionalmente motociclistas que se comportam mal, podendo suspender a entrega de corridas para motoristas que sistematicamente excedem a velocidade ou violam regras.
Controle de Motorista	Exigir que o aplicativo controle a habilitação do motorista, garantindo que a condução seja feita por profissionais e não por motoristas com carteira cassada.
Seleção de Trajetos	Limitar trajetos mais perigosos ou implementar um período de experimentação/piloto em áreas mais periféricas para testar a integração e a segurança antes da liberação total, como sugerido pelo Vereador Paulo Frange.
Segurança para o Garupa	Sugerir medidas como evitar que motoristas novatos transportem passageiros novatos (pelo menos um deve ter experiência).

II. Mecanismos Econômicos e Preço Público

O município tem o direito de cobrar pelo uso do solo e do viário público para um negócio privado.

- **Preço Público/Taxa Variável:** O aplicativo deve ser obrigado a pagar um preço público pela utilização do espaço viário. Isso é tecnicamente fácil de cobrar, exigindo apenas uma auditoria independente para verificar os dados dos aplicativos.
- **Compensação de Externalidades:** O recurso arrecadado (que já chegou a ser o dobro da outorga em outras áreas) pode ser usado para compensar as externalidades



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

negativas, como sinistralidade, poluição atmosférica e sonora, e desgaste do sistema viário, e para melhorar o transporte público.

- **Incentivo à Eletromobilidade:** Considerar exigir que o motoapp utilize motos elétricas – o que é mais viável tecnologicamente do que em carros – com mecanismos de financiamento para os motociclistas. Isso facilita o controle de velocidade e reduz a poluição.

III. Integração com o Transporte Público

A regulamentação deve obrigar o motoapp a atuar como **complemento**, e não concorrente, do transporte público.

- **Integração Tarifária:** Deve-se buscar a integração tarifária (bilhete único) do motoapp com o transporte coletivo.
 - **Solução Imediata (Precarizada):** Fazer a compensação via recarga automatizada no Bilhete Único do valor que o usuário teria a receber.
 - **Solução de Longo Prazo:** Migrar para validadores nos ônibus/metrô que permitam o uso direto do aplicativo, com os custos divididos com as plataformas.
- **Mecanismo de Indução:** O preço público arrecadado pode ser devolvido ao aplicativo na forma de subsídio na tarifa apenas quando a viagem for comprovadamente integrada ao transporte público, incentivando essa modalidade.

IV. Inclusão de Cooperativas e Associações

A regulamentação deve contemplar não apenas as grandes plataformas, mas também cooperativas e associações menores de motociclistas, evitando criar uma barreira de entrada intransponível.

- **Nuvem de Dados Pública:** A Prefeitura pode desenvolver uma "nuvem" (plataforma de dados) para que as operadoras menores submetam seus dados, usando os



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

mesmos protocolos abertos exigidos das grandes plataformas. Isso evita que as cooperativas tenham de arcar com o alto custo de desenvolver seus próprios sistemas de controle e segurança.

Recomendações Finais da Comissão

O Professor Ciro Biderman, ao final, aconselha o Executivo e a Comissão:

- **Regulamentar Bem e Fiscalizar:** "Exmo. Prefeito, regule isso muito bem. Faça a melhor regulamentação do mundo para isso" e, crucialmente, **fiscalize**, pois, a experiência brasileira mostra que a redução da sinistralidade só ocorre com redução de velocidade e fiscalização conjunta.
- **Responsabilização das Plataformas:** A oportunidade de regular é maior porque as plataformas têm o controle tecnológico total (velocidade, motoristas habilitados, etc.) e devem ser exigidas a usar esse recurso para a segurança, assumindo a responsabilidade que atualmente evitam.

Dados e Custos da Sinistralidade em São Paulo (Motocicletas vs. Outros Modos)

Dados apresentados pelo Professor Ciro Biderman, que evidenciam a alta sinistralidade associada às motocicletas e reforçam a necessidade de medidas de segurança na regulamentação.

I. Participação e Exposição ao Risco

A motocicleta é destacada como um dos modos mais expostos à sinistralidade.

- **Sinistros:** Motos respondem por 62% dos sinistros no município de São Paulo.
- **Proporção Veicular:** Na cidade, há 3,65 carros para cada moto, o que torna a participação da moto nos sinistros desproporcional.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Tendência:** A sinistralidade de motos vem **aumentando sistematicamente** nos anos recentes na Cidade e no Estado de São Paulo. A sinistralidade de motos, para o estado como um todo, aumentou **50%** no período em análise, e a tendência no município de São Paulo foi ainda pior.

II. Custo Econômico por Mil Passageiros*Quilômetros (R\$ de 2021)

A análise do custo econômico da sinistralidade (não-fatais + fatais) mostra o enorme peso que o uso da motocicleta impõe à sociedade. O cálculo considera o custo da vida produtiva perdida (fatais) e custos de hospitalização/médicos (não-fatais).

Modo	Ocorrências Não Fatais (Casos/Milhões km)	Custo Total Não Fatais (R\$/Mil km)	Ocorrências Fatais (Óbitos/Milhões km)	Custo Total Fatais (R\$/Mil km)	Custo Total para a Sociedade (R\$/Mil km)
Moto	1,6646	72,31	0,1027	88,35	160,66
Auto	0,7858	34,13	0,0242	20,81	54,94
Ônibus	0,0412	1,79	0,0038	3,24	5,03
Bicicleta	0,2813	12,22	0,0445	38,23	50,45
Total	2,7729	120,45	0,1752	150,63	271,08

Principais Conclusões do Custo:

- A motocicleta é o modo de transporte com o **maior custo total para a sociedade** por mil passageiros*quilômetros, custando **R\$ 160,66** (em valores de 2021).
- O custo da sinistralidade da motocicleta é **trinta e duas vezes maior** que o do ônibus (R\$ 5,03).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- A probabilidade de fatalidade em moto é alta: a probabilidade de você morrer andando de moto é de 0,1027 óbitos a cada milhão de passageiros*quilômetros (ou 10% a cada mil quilômetros, na média).

III. Efetividade da Redução de Velocidade

Os estudos sobre a redução de velocidade implementada entre 2014 e 2016 em São Paulo comprovam a eficácia da medida para a segurança viária, sendo este o fator individual mais efetivo.

- **Resultados:** A redução de velocidade em São Paulo (associada à fiscalização por radar) resultou na **queda das fatalidades de 1.200 para 800 mortes por ano**.
- **Condição Crucial:** O efeito só aparece quando há **simultaneamente redução de velocidade e implementação de radar**. A reação dos condutores é vista em cerca de 3 meses, sugerindo uma associação com a cobrança da multa (o "órgão mais sensível do corpo humano: o bolso").

Sumário para o Relatório:

A regulamentação do motoapp deve ser vista como uma **oportunidade** de transferir usuários da modalidade individual de alto risco para uma modalidade controlada por plataforma. No entanto, a base de qualquer regulamentação deve ser o **rigor extremo na mitigação do custo de R\$ 160,66/mil km** através de regras focadas em controle de velocidade e fiscalização tecnológica.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

DESAFIOS CRÍTICOS e CAMINHOS para a viabilidade em SÃO PAULO:

PESQUISAS E ANÁLISE DOCUMENTAL

As conclusões desta Subcomissão são fundamentadas em um robusto levantamento de dados, oitivas e análises técnicas, visando a construção de uma política pública baseada em evidências, em estrita conformidade com o Plano Diretor Estratégico (PDE), o Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB) e o Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo, e que atenda à urgência imposta pela determinação judicial.

Durante os trabalhos, a discussão se aprofundou na questão crucial de quem arca com os custos dos sinistros sinistros e externalidades negativas na divergência sobre os dados de sinistralidade, conforme sintetizado abaixo:

O Dilema do Custo: Mercado e o Estado

Tópico	Ponto	Contra Ponto
Custo SUS vs. Arrecadação	Hoje, a arrecadação com o informal é zero. A regulamentação permitiria arrecadar, reduzindo o prejuízo.	A Secretaria de Saúde gasta cerca de R\$ 35 milhões/ano com vítimas de moto. Se a arrecadação estimada for menor (ex: R\$ 28 mi), ocorre a socialização do prejuízo.
Responsabilidade	A solução é política pública de conscientização e fiscalização, não proibição.	É preciso que as plataformas arquem com os custos decorrentes do aumento de sinistros (fim da privatização dos lucros e socialização dos prejuízos).
Sinistralidade	Pedestres, historicamente,	Dados dos últimos anos do Infosiga-



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Tópico	Ponto	Contra Ponto
	são as maiores vítimas do trânsito	SP mostra que 40% das mortes na capital são de motociclistas, aumento do número absoluto de sinistros.

A Conciliação Inadiável: Vida, Segurança e o Imperativo Regulatório

O presente relatório não propõe uma escolha entre a **segurança da vida** e a **liberdade econômica**, mas sim a **conciliação obrigatória** dessas duas premissas, em face do imperativo judicial e da realidade social de São Paulo.

A regulamentação do **Transporte Individual remunerado de Passageiros por Motocicleta Intermediado por Aplicativo (Mototáxi por App)** é o único caminho para tirar o serviço da clandestinidade. O objetivo é impor um regime de regras que, ao mesmo tempo, **proteja a vida e a saúde** dos motociclistas e dos usuários, e respeite os pilares do **Estado de Direito e da Livre Iniciativa**.

O Arcabouço da Segurança Jurídica e Econômica

As diretrizes finais da Subcomissão buscam alinhar a atividade de mercado (garantida pelo princípio da livre iniciativa) com a competência primária do Município de São Paulo de legislar sobre transporte e segurança viária de interesse local (Art. 30, I e V da Constituição Federal) e Artigos 11-A, 11-B e 12 da Política Nacional de Mobilidade Urbana



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A Harmonização entre a Liberdade Econômica e a Segurança Viária

A proposta de regulamentação baseia-se em quatro pilares fundamentais que conciliam as exigências de mercado com o dever constitucional do Município de proteger a vida e organizar a cidade:

Pilar da Segurança e Mitigação de Riscos

Não se trata apenas de permitir o serviço, mas de condicionar sua existência à **redução do risco inerente ao modal**.

- **O que significa:** Para garantir a legalidade do serviço e superar a tese de inconstitucionalidade por perigo à vida, a lei impõe barreiras técnicas rígidas: **Seguro APP** com cobertura elevada (para proteger financeiramente as famílias em caso de morte/invalidéz) e **Inspeção Veicular Periódica** (garantindo que a moto não seja uma "sucata" e respeite a idade máxima).
- **Resumo:** A "burocracia" da vistoria é o preço a se pagar pela segurança jurídica da liberação.

Pilar da Proteção Social e Vínculo

O texto busca resolver o limbo jurídico do trabalhador de aplicativo sem invadir a competência federal (CLT).

- **O que significa:** Estabelece um "caminho do meio". De um lado, exige que o motociclista seja formalizado como **Contribuinte Individual (MEI)** ou **Contribuinte Individual** do Regime Geral de Previdência Social (RGPS), garantindo sua autonomia e recolhimento ao INSS. Do outro, impõe às plataformas a **Responsabilidade Compartilhada**: a) dever de fornecer EPIs e fiscalizar seu uso; b) controle de jornada máxima em todas as plataformas. Indicação pelo Executivo de alcance do limite máximo diário por CPF. Para eficácia do controle, as plataformas deverão compartilhar dados com o Executivo do tempo em que os motociclistas da sua base estão disponíveis na plataforma para prestação do serviço. Este controle visa evitar



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

a fadiga, tratando a segurança como responsabilidade da empresa, não apenas do indivíduo.

Pilar da Compensação Financeira (PLANMOB)

Este ponto justifica a cobrança de taxas às empresas (Uber/99) com base no conceito de "Externalidade Negativa".

- **O que significa:** O uso da moto gera um alto custo para a sociedade, segundo o Prof. Ciro Biderman, em 2021 era **R\$ 160,66 a cada mil km⁶⁶** em custos de saúde e sinistros. Portanto, recomenda-se criar uma **Outorga Onerosa Progressiva** (imposto sobre a corrida).
- **Destino do dinheiro:** A receita não vai para o "caixa geral", mas é carimbada para financiar o Transporte Público Coletivo (prioridade do PLANMOB) e custear o atendimento do **SUS e SAMU** para as vítimas de sinistros, e para **Engenharia da Vida**; validando a função social da atividade privada.

Pilar do Controle Comportamental (Tecnologia a favor da Vida)

Transforma o algoritmo dos aplicativos em uma ferramenta de política pública.

- **O que significa:** O Poder Público deixa de correr atrás da moto na rua e passa a fiscalizar o sistema. Exige-se **Geofencing** (cerca eletrônica) para impedir corridas em áreas proibidas (como o Centro Expandido) e monitoramento de velocidade em tempo real.
- **Resumo:** O credenciamento da empresa fica condicionado a ela provar que seu algoritmo bloqueia comportamentos de risco (excesso de velocidade ou jornadas de mais de 12h), trazendo transparência e *compliance* para a operação.

O Imperativo: O Prazo Judicial e a Dignidade do Trabalhador

⁶⁶ A motocicleta é o modo de transporte com o **maior custo total para a sociedade** por mil passageiros*quilômetros, custando **R\$ 160,66** (em valores de 2021). Professor Ciro Biderman



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A omissão legislativa (ausência de regulamentação) não beneficia o livre mercado, mas sim a **clandestinidade** e a **exploração** do motociclista, cuja atividade, desprotegida, é classificada como de "alto risco" e "trabalho escravo"

A urgência é imposta pelo Judiciário, que determinou um **prazo final de 10 de dezembro de 2025** para que o Executivo Municipal se manifeste sobre a regulamentação, sob risco de intervenção. O caminho, portanto, é regulamentar de forma **rápida, rigorosa e justa**.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE DADOS: Síntese de Risco e Oportunidade

Análise de Risco (Segurança Viária e Saúde Pública)

Indicador	Dado Chave (SP)	Impacto e Conclusão (Prioridade)
Mortalidade em Motos	Aumento de 20,6% (2023-2024) (Infosiga).	Risco intrínseco elevado do modal, exigindo Prioridade Máxima na regulação e controle de velocidade.
Custo Social/Saúde	Gastos de cerca de R\$ 35 milhões/ano em serviços municipais de saúde (SUS/SAMU) com vítimas de trânsito	Cria um custo social não internalizado. Exigência de mecanismo financeiro de compensação obrigatória à Saúde.
Exaustão e Fadiga	Relatos de motociclistas sobre jornadas excessivas (de 12h/dia até 16h/dia) nas oitivas.	Fator de risco direto de sinistralidade, exigindo controle algorítmico da jornada e Pontos de Apoio obrigatórios.

Análise Socioeconômica e de Mercado

Indicador	Dado/Fonte	Impacto e Conclusão
Inclusão/Demanda	Atende a uma demanda de mobilidade e é fonte de	O serviço é uma realidade e deve ser regulamentado para garantir a segurança



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Indicador	Dado/Fonte	Impacto e Conclusão
	renda.	e a dignidade do trabalhador.
Ambiente/Poluição	Motocicletas a combustão contribuem para a poluição sonora e do ar.	A regulamentação deve induzir a transição para motocicletas elétricas (EVs) .

Análise de Conformidade Normativa (Legislação Federal vs. Prática das Operadoras)

Quanto à conformidade das empresas de aplicativo com as normas vigentes, a resposta é mista e revela um conflito jurídico fundamental identificado por esta Subcomissão. As leis federais citadas (Lei nº 12.009/09) regulam especificamente a profissão de **Mototaxista**, exigindo, por exemplo, placa vermelha, idade mínima do condutor e aprovação em curso específico. Em contrapartida, as empresas de plataforma (como Uber e 99) argumentam operar sob a égide da Lei Federal nº 13.640/18, que rege o **Transporte Privado Individual de Passageiros**, cujos requisitos burocráticos são distintos e menos rígidos.

Observa-se, portanto, que as plataformas não cumprem requisitos básicos de segurança e descumprem os requisitos burocráticos específicos da Lei 12.009/09

Abaixo, apresenta-se o quadro comparativo de conformidade, cruzando os requisitos legais com as práticas declaradas pelas empresas e sindicatos durante as oitivas:

QUADRO DE CONFORMIDADE: Requisitos Legais vs. Prática das Plataformas



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Requisito Legal (Lei 12.009/09)	Prática das Empresas de Aplicativo (Segundo Oitivas)	Status de Cumprimento
Idade Mínima (21 anos)	As empresas exigem CNH válida. Como a CNH Categoria "A" definitiva exige tempo de permissão, na prática, a maioria dos condutores possui 21 anos ou mais, mas a regra dos aplicativos foca na validade da habilitação e não estritamente na idade isolada.	Parcialmente Cumprido
Habilitação (2 anos de CNH)	As empresas afirmam realizar a checagem automática de dados da CNH e verificação de antecedentes criminais no momento do cadastro.	Cumprido
Curso Especializado (30h Contran)	Ponto Crítico. As empresas oferecem "conteúdos educativos" e vídeos na plataforma, mas os sindicatos denunciam a falta de exigência do curso oficial regulamentado pelo Contran (CFC) e a precariedade da formação oferecida via aplicativo.	Não Cumprido / Divergente
Equipamentos (Capacete/Viseira)	As empresas exigem o uso e utilizam tecnologia (ex: solicitação de "selfie") para verificar o capacete antes da viagem. Contudo, não fornecem os equipamentos, repassando o custo de aquisição e manutenção integralmente ao condutor.	Cumprido (Fiscalização via Tecnologia)
Veículo: Categoria Aluguel (Placa Vermelha)	As empresas aceitam motocicletas particulares (placa cinza ou Mercosul padrão). Entidades como a FETPESP apontam esta prática como violação direta da Lei 12.009 e concorrência desleal com o transporte regulamentado.	NÃO CUMPRIDO
Licenciamento como "Moto de Aluguel"	Os aplicativos operam com veículos particulares. A exigência burocrática do Detran	NÃO CUMPRIDO



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Requisito Legal (Lei 12.009/09)	Prática das Empresas de Aplicativo (Segundo Oitivas)	Status de Cumprimento
	para transformar a motocicleta em veículo de aluguel não é cobrada pelas plataformas para o cadastro.	
Seguro DPVAT (SPVAT)	O seguro obrigatório esteve suspenso durante parte do período recente. As empresas, no entanto, fornecem um Seguro de Acidentes Pessoais (APP) privado que cobre morte e invalidez durante a corrida, há reclamações por parte de motociclistas quando da necessidade de ativação e quanto à clareza da cobertura.	Substituído por Seguro Privado
Atuação via Concessão Municipal	As empresas operam sob o modelo de "Credenciamento" de tecnologia (Transporte Privado), rejeitando o modelo tradicional de concessão pública ou licitação, típico de táxis e ônibus.	Modelo Divergente

Ressalta-se que, conforme apurado nas oitivas, as Plataformas de Mobilidade operam sob a tese jurídica do **Transporte Privado Individual** (Lei Federal nº 13.640/18), razão pela qual não exigem atualmente a placa vermelha (categoria aluguel) nem a concessão pública municipal. Estes pontos são identificados pela Subcomissão como gargalos regulatórios que geram assimetria no mercado e devem ser pacificados na nova legislação municipal, definindo-se claramente o regime jurídico aplicável. Ainda, há que se destacar que a Lei 13.640/18, incorporada pela PNMU, não trata especificamente de transporte de passageiros por motocicleta, tanto que o Art. 11-B prevê como requisito habilitação na categoria B, mas é verdade.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

ESTUDOS DE CASO (Benchmarking)

I. DOS ESTUDOS DE CASO E BENCHMARKING (DIREITO COMPARADO E EXPERIÊNCIA NACIONAL)

Como fruto da análise do cenário externo, esta Subcomissão debruçou-se sobre modelos aplicados em diversas jurisdições para compreender os requisitos de sucesso e as falhas na implementação do serviço. A análise dividiu-se em dois eixos fundamentais: a experiência jurídica dos países da OCDE e a experiência operacional de mercados onde a atividade já é massiva.

I.1. A Experiência Ocidental (EUA e Europa): O Binômio Remuneração-Segurança

Diferente do cenário africano, muitas vezes focado apenas em infraestrutura básica, as experiências na Europa e Estados Unidos trazem precedentes jurídicos fundamentais sobre a relação intrínseca entre a remuneração do condutor e a segurança do sistema. Enquanto no Brasil ainda se debate a "autonomia" irrestrita, outras jurisdições avançaram para mitigar a precarização que gera sinistros:

- Espanha (Lei dos Riders): O país estabeleceu a "Presunção de Emprego" para entregadores e obrigou a transparência algorítmica. O precedente relevante para São Paulo reside na exigência de que o algoritmo não pode operar como uma "caixa preta" que induz comportamento de risco sem responsabilidade da plataforma.
- Estados Unidos (Nova York): A cidade aprovou um salário mínimo garantido por hora ativa. O fundamento legislativo não foi apenas trabalhista, mas de ordem pública: garantir uma renda mínima reduz a necessidade de o motociclista correr



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

excessivamente para obter o sustento, impactando diretamente na redução de sinistros.

- França: Alterou suas leis para impor responsabilidade às plataformas sobre a seguridade física dos parceiros. A legislação exige que seguros contra sinistros e doenças sejam custeados pelas empresas, independentemente da inexistência de vínculo empregatício formal.
- Chile e Uruguai (Vias Intermediárias): Criaram legislações específicas que garantem um nível mínimo de proteção social. O modelo chileno, por exemplo, mantém a autonomia, mas elimina a desproteção total que onera o sistema público de saúde, criando a figura do "trabalhador independente de plataforma" com direitos assegurados.
- União Europeia: O bloco avança com uma Diretiva que visa classificar corretamente o *status* de emprego, focando no controle exercido pela plataforma sobre a execução do serviço e estabelecendo regras claras para diferenciar autonomia real de subordinação disfarçada.
- México: A nova lei exige que as reclamações de trabalhadores sejam atendidas por pessoas, não por robôs. As regras de atribuição de tarefas por algoritmos⁶⁷ devem ser transparentes, claras e acessíveis a todos os trabalhadores de plataforma. As plataformas devem criar um documento de política de gestão algorítmica do trabalho, usando linguagem simples e clara, para informar sobre os elementos do algoritmo que afetam a relação de trabalho. O objetivo principal é garantir a transparência e a supervisão humana na gestão do trabalho digital.

I.2. A Experiência Operacional (Brasil e África): Os Controles Físicos

⁶⁷ Algoritmo é definido como um sistema de tomada de decisão que permite comando e supervisão automatizados sobre o trabalhador.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Em paralelo às questões trabalhistas, os benchmarks operacionais — observados em mercados de uso intensivo como Addis Abeba (Etiópia) e, fundamentalmente, nas experiências das capitais brasileiras — revelaram a necessidade de controles físicos rigorosos:

- Salvador (BA): A capital baiana regulamentou o serviço impondo rígido controle de identificação e padronização visual (motos amarelas, coletes numerados), provando que, sem fiscalização física, é impossível distinguir o profissional regulamentado do clandestino.
- Fortaleza (CE): Referência em mobilidade, Fortaleza avançou ao integrar o serviço às plataformas digitais, mas mantendo as "barreiras de entrada" de segurança: exigência de tempo de habilitação (CNH), idade máxima da frota e cursos de capacitação obrigatórios, além de abordagem de sistemas seguros de trânsito, com redução de velocidade e fiscalização.

I.3. Síntese Técnica: Os Três Pilares Indissociáveis

A análise conjugada desses casos nacionais e internacionais revelou um padrão técnico inequívoco. Para que o sistema funcione em São Paulo sem colapso da segurança viária, qualquer regulamentação deve ser estruturada sobre três pilares indissociáveis, além das proteções sociais supracitadas:

- a) Inspeção Veicular Obrigatória: Garantia de que as motocicletas atendam a rigorosos critérios de segurança mecânica, distintos do uso particular, seguindo o exemplo de rigor de Fortaleza e Salvador;
- b) Restrições Geográficas (*Geofencing*): Utilização de tecnologia para limitar a atuação do serviço a áreas específicas, evitando zonas de saturação viária ou de alto risco;



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- c) Controle de Sinistralidade pelas Plataformas: Responsabilização e monitoramento ativo das operadoras sobre os índices de sinistros e comportamento dos condutores.

Conclui-se, portanto, que qualquer iniciativa legislativa que pretenda regulamentar a matéria no Município de São Paulo deve, obrigatoriamente, contemplar esses mecanismos de controle híbrido (social e operacional), sob pena de agravar o cenário de insegurança viária.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CONCLUSÕES E PROPOSTAS

A Subcomissão conclui que a regulamentação é o **imperativo jurídico e social**. O Município deve exercer seu poder de polícia para impor o controle e a segurança, alinhando-se ao **PLANMOB** (prioridade à segurança viária e ao transporte coletivo), ao **PDE** (função social da propriedade e do transporte) e Plano de Segurança Viária.

1. Segurança Pública: Combate a Assaltos e Crimes Patrimoniais

Embora o foco central desta Subcomissão tenha sido a segurança viária, as oitivas e pesquisas apresentadas — notadamente os dados do Instituto Locomotiva — revelaram que a segurança pública é um fator decisivo para a escolha do modal. Uma parcela significativa da população, especialmente mulheres de baixa renda, vê na motocicleta por aplicativo uma alternativa para fugir da vulnerabilidade da caminhada noturna em vias mal iluminadas ou da espera em pontos de ônibus isolados.

Contudo, a atual clandestinidade do serviço impede a identificação correta dos condutores pelo Poder Público, facilitando a ação de criminosos que podem se disfarçar de prestadores de serviço. A Subcomissão entende que a tecnologia das plataformas deve ser integrada aos sistemas de inteligência policial. Conclui-se, portanto, que a regulamentação é o instrumento necessário para criar um "cinturão digital" de proteção e identificação, conforme detalhado nas propostas a seguir.

Diagnóstico e Propostas de Segurança Pública

A Subcomissão identificou as lacunas atuais e propõe medidas obrigatórias para mitigar a ocorrência de assaltos, assédio sexual, sequestros relâmpagos e fraudes envolvendo o serviço:

- **Tecnologia de Rastreamento e Resposta (Botão de Pânico):** Atualmente, os aplicativos já dispõem de rastreamento em tempo real e botões de pânico (SOS). No entanto, a eficácia desses dispositivos é limitada pela falta de conexão direta com o poder público. É necessário



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

aprimorar a integração efetiva com a polícia, estabelecendo protocolos onde o acionamento do botão de pânico no aplicativo gere um alerta imediato nos centros de operações da Polícia Militar e da Guarda Civil Metropolitana, permitindo resposta rápida baseada na geolocalização da ocorrência.

- **Identificação Civil e Visual (Combate ao "Falso Mototaxista"):** Para diferenciar o profissional regular de criminosos, propõe-se o uso obrigatório de coletes padronizados e capacetes com elementos refletivos e identificação visível. Além da identificação física, é imperativo implementar tecnologia de identificação aprimorada via software, exigindo biometria facial recorrente para garantir que o condutor logado é, de fato, a pessoa cadastrada e verificada.
- **Regulamentação como Ferramenta de Investigação:** A proibição do serviço em cidades como São Paulo mantém a atividade na informalidade, dificultando investigações criminais. A regulamentação municipal permitirá a criação de um banco de dados oficial de profissionais e veículos. Isso facilitará o rastreamento forense em caso de crimes, combatendo a impunidade que hoje prevalece no mercado clandestino.
- **Responsabilidade Compartilhada das Plataformas:** As operadoras não podem se eximir dos riscos gerados pela intermediação. A Subcomissão propõe exigir que a plataforma, além de adotar recursos preventivos, assuma a responsabilidade compartilhada. Isso garante que a empresa ofereça reparação integral e assistência a condutores e passageiros em casos de crimes comprovadamente ocorridos durante a corrida mediada.

2. Implicações Legais de Exigir Restrição Algorítmica às Plataformas

2.1. Desmistificando a Natureza Jurídica: Intermediação vs. Transporte

O Projeto de Lei deve qualificar o Mototáxi como **Serviço de Transporte Individual Privado de Interesse Público**. Esta qualificação legal fortalece a competência municipal para regulamentar, pois o serviço não é mera intermediação, mas sim um serviço de transporte



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
com alto impacto na vida urbana e na segurança viária.

2.2 Fundamento Legal para a Regulamentação do Algoritmo

O Município tem o poder-dever de impor restrições ao modo de operação para proteger a vida, a saúde pública e a ordem urbana. O **Algoritmo** da plataforma deve ser tratado como um **instrumento de política pública**.

Mecanismo de Controle Algorítmico (PL)	Objetivo no PLANMOB
Controle de Velocidade via Telemetria	Redução de sinistros e Vítimas Fatais (Visão Zero), além do combate as infrações de trânsito. Vedação às práticas de incentivo ao aumento de velocidade, a corridas excessivas e consulta ao aparelho celular durante a viagem.
Restrição Geográfica (Geofencing)	Proibição de circulação em Vias de Trânsito Rápido (alto risco) e priorização da atuação em periferias e zonas de difícil acesso ⁶⁸ .
Controle de Jornada	Prevenção da fadiga do motorista e melhoria da qualidade de vida (Saúde Pública).

3. Mecanismos de Sanção e Compliance

O credenciamento da plataforma deve ser condicionado à apresentação de um plano de *compliance* que comprove a implementação e auditoria das restrições algorítmicas

⁶⁸ A SMT/Sptrans podem indicar qual a melhor área para que ocorra esse tipo de transporte, como por exemplo fora das áreas: Mapa da área de rodízio: <https://webforms.cetesp.com.br/mapabasico/map.aspx?map=mian>
Mapa da Zona de Máxima restrição de fretamento: <https://www.cetesp.com.br/consultas/fretamento/mapa.aspx>
Mapa da Zona de Máxima restrição de caminhões: <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1Ekyo9pMAb-pBYy7fspl-PipC-ol&ll=-23.559084771066846%2C-46.62549785808731&z=12>



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
(velocidade e geofencing).

Riscos Legais Envolvidos

O principal risco é o questionamento por violação à livre iniciativa. Contudo, o interesse público na proteção da vida (Art. 5º da CF) e a redução dos custos ao erário justificam a proporcionalidade das restrições.

4. Eixos de Prevenção Multidisciplinar (Consenso dos Especialistas)

Além das exigências legais e econômicas, a Subcomissão adota as recomendações técnicas dos especialistas ouvidos, que definiram que a prevenção de sinistros deve ser **multiponto, multimodal e multidisciplinar**. As medidas práticas de implementação devem seguir os seguintes eixos:

I. Infraestrutura e Fiscalização (Gestão do Trânsito) As medidas mais importantes para a segurança devem ser trabalhadas no sistema viário e na fiscalização ostensiva:

- **Acalmamento e Redução de Velocidade:** A principal medida para conter as mortes é redesenhar a cidade com velocidades compatíveis com a sobrevivência humana. As altas velocidades foram identificadas como o fator de risco prioritário.
- **Melhoria da Fiscalização:** É crucial expandir a fiscalização para o consumo de **álcool e outras drogas**, superando a limitação atual de focar apenas no etilômetro (bafômetro).
- **Vias protegidas:** A expansão da sinalização de faixas azuis, condicionada à fiscalização apropriada para coibir o excesso de velocidades e a integridade física de motociclistas, é recomendada.

II. Educação, Conscientização e Comportamento

- **Foco na Atenção:** Campanhas massivas para combater a direção com **atenção distraída**, com foco rigoroso e fiscalização dirigida para o uso de celular.

III. Medidas Regulatórias e Tecnológicas



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Proibição de Menores:** O PL deve incluir artigo proibindo o transporte de menores de 18 anos como passageiros (garupa) em mototáxis, devido à vulnerabilidade e falta de perícia para se portar no veículo.
- **Tecnologia e Bloqueio:** A prevenção deve exigir o desenvolvimento de tecnologias pelas plataformas, minimizando a distração visual.

IV. Superação das Falhas Atuais A regulamentação visa corrigir lacunas identificadas durante as oitivas:

- **Custos de Proteção:** Reconhecendo que equipamentos eficazes são caros, a regulamentação deve buscar meios para que as plataformas subsidiem esses itens, corrigindo a injustiça de onerar o trabalhador.
- **Falha na Formação:** Diante do dado de que apenas 30% das autoescolas oferecem cursos específicos para moto, o Poder Público deve atuar para ampliar a oferta de formação qualificada.

5. Da Fundamentação para o Piso de Segurança Remuneratória

A Subcomissão adota o entendimento, corroborado pela experiência internacional de Nova York, de que a remuneração ínfima é fator determinante para o excesso de velocidade e, conseqüentemente, para a alta sinistralidade e mortalidade no trânsito de São Paulo. Esta medida não interfere na competência privativa da União sobre Direito do Trabalho (salário), mas insere-se na competência municipal de **política de segurança viária e saúde pública**. Ao estabelecer um piso, o Município elimina o incentivo econômico à direção perigosa ("corrida contra o tempo"), atuando preventivamente na defesa da vida (Art. 5º, CF) e na redução de custos do SUS municipal.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RECOMENDAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS:

DIRETRIZES VINCULANTES PARA O PROJETO DE LEI (PL) DE REGULAMENTAÇÃO

A Subcomissão determina que o Projeto de Lei a ser consolidado deve conter, obrigatoriamente, os seguintes dispositivos legais para garantir a constitucionalidade, a segurança viária e a função social do serviço:

1. Da Proteção Social e Condições de Trabalho (Inclusão Obrigatória)

- **Premissa de legalidade: o cumprimento imediato das exigências federais**

Esta Subcomissão determina que a regulamentação municipal não deve garantir o cumprimento estrito ("Enforcement") das leis federais que já definem a profissão e que hoje são descumpridas pela operação dos aplicativos.

Não se trata de burocracia, mas de requisitos de segurança vigentes no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na Lei Federal 12.009/09. Embora a Lei 12.009/09 não trate especificamente de transporte de passageiros por motocicleta como um todo, há que se reconhecer que não há como a regulamentação municipal ter requisitos inferiores àqueles previstos no âmbito federal para o transporte de passageiro por motocicleta. Não há como valorar a carga em patamar superior à vida de passageiros. A partir da regulamentação, o "vale-tudo" deve acabar. Para operar em São Paulo, exigem-se os seguintes requisitos mínimos já previstos em lei:

A. Exigências para o CONDUTOR (Quem pilota): A condução de passageiros é atividade profissional de risco e não pode ser exercida por amadores. Conforme o Art. 147 do CTB e, por analogia, o Art. 2º da Lei 12.009/09.

- **Idade Mínima:** Ter completado **21 anos**. Não se admite condutor recém-saído da autoescola transportando vidas.
- **Experiência:** Possuir **habilitação na categoria 'A'** por, pelo menos, **2 anos**.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Formação Técnica:** Ter aprovação no **Curso Especializado de 30 horas** (Mototaxista) regulamentado pelo CONTRAN. Vídeos educativos de 5 minutos no aplicativo não substituem a formação oficial.
- **Profissionalização:** Ter a anotação "**Exerce Atividade Remunerada**" (EAR) na CNH.
- **Proteção Pessoal:** Uso obrigatório de colete com faixas retrorrefletivas para visibilidade noturna.

B. Exigências para o VEÍCULO (A Moto): A motocicleta utilizada para lucro não é uma moto de passeio. Por analogia, considerando a ausência de normativa específica para o serviço, conforme preveem os artigos 135 e 139-A do CTB, exigem-se:

- **Placa Vermelha (Categoria Aluguel):** Todo veículo que faz transporte remunerado deve, obrigatoriamente, ter registro de aluguel. A prática atual de usar motos particulares (placa cinza/Mercosul padrão) é ilegal.
- **Equipamentos de Sobrevivência:** Instalação obrigatória de **protetor de motor (mata-cachorro)** para proteger as pernas do condutor e do passageiro em quedas laterais, e **antena aparadora de linha (corta-pipas)**.
- **Inspeção Semestral:** A moto deve passar por vistoria a cada seis meses para verificar freios, pneus e estrutura, conforme determina a Resolução CONTRAN nº 943/2022.

Conclusão da Exigência: A Lei Federal 13.640/18 (Lei dos Aplicativos) regulou a tecnologia, mas **não revogou** as exigências de segurança da Lei 12.009/09 (Lei dos Mototaxistas). Portanto, o Município de São Paulo, ao regulamentar, deve exigir que as plataformas bloqueiem imediatamente qualquer condutor ou veículo que não atenda a esses requisitos federais básicos de segurança, requisitos estes, que devem ser aplicados por analogia ao serviço de transporte individual remunerado de passageiros por motocicleta em âmbito municipal

- **Regularidade Previdenciária (MEI/INSS):** O PL deve exigir que, para o cadastramento e manutenção na plataforma, o condutor comprove sua regularidade



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

como **Contribuinte Individual** do Regime Geral de Previdência Social (RGPS) ou como **Microempreendedor Individual (MEI)**.

- *Objetivo:* Garantir cobertura previdenciária (auxílio-doença, aposentadoria) ao trabalhador autônomo, retirando-o da informalidade total.
- **Fornecimento de EPIs:** Obrigação legal de as Plataformas **fornecerem ou subsidiarem integralmente** os Equipamentos de Proteção Individual (capacetes certificados, coletes com proteção de coluna ou *airbag*) aos condutores ativos, sendo **vedada a transferência desse custo ao trabalhador**.

2. Da Remuneração Digna e Segurança Viária

- **Tarifa Mínima de Segurança (Piso de Corrida):** O Projeto de Lei deve estabelecer uma **Tarifa Mínima de Segurança** (valor piso por km rodado e por hora logada).
 - *Justificativa Jurídica:* Medida de ordem pública e segurança viária para eliminar a necessidade econômica de o condutor trafegar em excesso de velocidade ("correria") e jornadas exaustivas para obter renda mínima de subsistência.

3. Do Custeio e Compensação (Contrapartida Financeira)

- **Instituição de Preço Público (Outorga Onerosa):** O PL deve instituir a cobrança de Outorga Onerosa variável sobre as Operadoras de Tecnologia (Plataformas) pelo uso intensivo do viário urbano.
- **Destinação Vinculada (O Ciclo do Cuidado):** Os recursos arrecadados via Outorga Onerosa deverão ser carimbados em conta específica (Fundo de Mobilidade), com destinação legalmente travada para duas frentes:

1. **Saúde:** Custeio do atendimento a traumatizados no SUS/SAMU;
2. **Engenharia da Vida:** Financiamento de obras de infraestrutura de proteção, com **prioridade absoluta** para a implantação de **Áreas Calmas (Zonas 30)** e medidas de **Acalmamento de Tráfego** (*Traffic Calming*) nas zonas de operação permitidas.

Justificativa: O objetivo é garantir que a receita gerada pela operação de risco seja reinvestida diretamente na pacificação viária dos bairros onde esses motociclistas e seus passageiros residem e circulam.

4. Da Segurança Operacional e Veicular



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Inspeção Veicular Municipal:** Obrigatoriedade de Inspeção Veicular de Segurança (IVS) anual específica para motos de aplicativo (incluindo ruído e poluentes), condicionando o licenciamento na plataforma à aprovação do laudo.
(Requisitos básicos do veículo: idade máxima e controle de ruído excessivo)
- **Seguro Obrigatório (Privado):** Diante da inexistência de cobertura estatal (vácuo do SPVAT/DPVAT), a lei deve exigir que as Operadoras contratem Seguro de sinistros Pessoais de Passageiros - Seguro APP⁶⁹ com coberturas mínimas indenizações mínimas por morte, invalidez permanente e parcial⁷⁰ e despesas médicas, vigente do momento do aceite da corrida até o desembarque, e atendendo ao PL 72/2025, que seja estendido ao condutor e a terceiros.
- **Licenciamento Comercial (Placa Vermelha):** Exigência de que o veículo utilizado para o transporte remunerado de passageiros seja registrado na categoria **aluguel** (placa vermelha), em estrita observância aos artigos 107 e 135 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e à Lei Federal nº 12.009/2009. Esta medida visa garantir a isonomia com as demais categorias de transporte profissional e assegurar que o veículo passe pelos trâmites legais de registro comercial.
- **Credenciamento da plataforma,** sujeito a demonstração de requisitos básicos, incluindo a contratação de seguro de acidentes pessoais de passageiros com cobertura mínima, verificação da inscrição dos condutores como contribuintes no INSS e regularidade fiscal.

⁶⁹ O Seguro APP é o Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros, sendo um seguro obrigatório para veículos remunerados (táxi, mototáxi). Sua finalidade é cobrir danos pessoais aos passageiros, garantindo indenizações em casos de morte ou invalidez permanente. É uma diretriz crucial devido ao **alto risco** da motocicleta. Exige-se que as plataformas (Uber Moto e 99 Moto) sejam obrigadas a fiscalizá-lo e oferecê-lo. O Seguro APP atua como medida de proteção direta, impedindo que os custos dos acidentes recaiam integralmente sobre o SUS.

⁷⁰ • **Inexistência de Cobertura Pública (Vácuo do DPVAT/SPVAT):** Diferente do cenário histórico, atualmente **não vigora** seguro público obrigatório de abrangência nacional. A Lei Complementar Federal nº 207/2024, que instituiria o SPVAT, teve sua eficácia revogada pela Lei Complementar nº 211/2024, extinguindo a cobrança e a cobertura estatal para o exercício de 2025.
Consequência Jurídica: Este cenário deixa condutores e terceiros desamparados em caso de sinistro, tornando **imprescindível** que a legislação municipal preencha essa lacuna exigindo das Operadoras a contratação compulsória de **Seguro de Acidentes Pessoais (APP)** e Seguro contra Terceiros, sob pena de o custo social dos acidentes recair integralmente sobre o Sistema Único de Saúde (SUS) e a previdência social, sem contrapartida da atividade econômica.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Cadastro dos condutores**, para assegurar condições mínimas de segurança, além das condições previstas na legislação federal que são sistematicamente descumpridas pelas plataformas, incluindo idade mínima, além de requisitos de segurança importante como ausência de infrações graves anteriores, antecedentes criminais, atendimento ao curso especializado e inscrição como contribuinte do INSS.
- **Proibição de circulação e oferecimento do serviço em vias e zonas específicas**, como em vias expressas e na região do Minianel Viário de São Paulo, a. proibição de embarque e desembarque em áreas não regulamentadas do transporte público coletivo, como estações e terminais.

5. Da Qualificação Profissional Obrigatória

- **Curso Especializado (30 Horas):** Condicionar o cadastro e a permanência do condutor na plataforma à aprovação em **Curso Especializado obrigatório**, nos moldes da Resolução do CONTRAN (30 horas/aula), com conteúdo focado em direção defensiva para transporte de passageiros, legislação e primeiros socorros.
- **Anotação na CNH:** Exigência de que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do condutor contenha a anotação de **Exerce Atividade Remunerada (EAR)** e a averbação do curso especializado, permitindo a fiscalização imediata pelos agentes de trânsito.

6. Do Controle Algorítmico e prestação de informações

- **Controle de Velocidade e vedação a práticas comerciais de incentivo a infrações de trânsito:** Dever das plataformas de monitorar velocidade e jornada via telemetria, com bloqueio temporário do condutor em caso de fadiga excessiva (limite de horas diárias) ou infrações reiteradas de velocidade além de abstenção a práticas comerciais ou bonificação que incentivem corridas mais rápidas e numerosas.
- **Restrição Geográfica (Geofencing):** Autorização para o Executivo definir "Zonas de Exclusão" (ex: vias expressas de alto risco) onde o aplicativo será tecnologicamente proibido de operar.

7. Da Infraestrutura e Apoio (Dignidade)

- **Pontos de Apoio (PAs):** Obrigatoriedade de as plataformas instalarem ou custearem Pontos de Apoio (PAs) com instalações sanitárias, água potável e local de descanso, proporcionalmente à sua frota ativa nas macrorregiões da cidade.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

8. Da Transição Ecológica (ODS 11)

1. **Incentivo à Eletromobilidade:** Previsão de alíquotas de Outorga Onerosa reduzidas ou incentivos fiscais para condutores que utilizem motocicletas elétricas (EVs)⁷¹, visando cumprir a Meta 11.6 dos ODS (Agenda 2030) para redução de ruído e poluição atmosférica na malha urbana.

Propostas de Ação Administrativa (Recomendação ao Executivo):

- **Dilação de Prazo com Suspensão:** O Executivo Municipal deve protocolizar um pedido de dilação do prazo (além de 08/12/2025) junto ao Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), solicitando a manutenção da suspensão do serviço até que o Projeto de Lei seja rigorosamente aprovado, regulamentado e as plataformas estejam tecnicamente adequadas.
- **GT Multissetorial Permanente:** Criação imediata de Grupo de Trabalho (envolvendo as pastas de Trânsito, Saúde e Fazenda) para fiscalizar e monitorar continuamente os impactos do serviço, com a missão específica de auditar os dados de sinistralidade e os custos hospitalares gerados pela atividade.
- **Expansão de Infraestrutura Segura (Faixas Azuis):** Condicionadas à fiscalização e gestão de velocidades: determinar à CET a aceleração dos estudos para fiscalizar de forma adequada o excesso de velocidade por parte principalmente dos motociclistas, de forma a endereçar a principal fragilidade detectada do programa, bem como recomendar a adoção de outras medidas dado que as conclusões apresentadas no âmbito desta subcomissão constataram que a Faixa Azul ajudou a separar os veículos

⁷¹ A motocicleta e os veículos movidos a combustão interna, emitem poluentes atmosféricos, incluindo monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado (PM). A quantidade de emissões pode variar dependendo da idade, da manutenção do veículo e da tecnologia do motor. Em termos de emissão por veículo, algumas motocicletas podem emitir mais poluentes do que carros, especialmente modelos mais antigos ou com tecnologias menos eficientes. No entanto, é crucial considerar que as motocicletas geralmente transportam apenas uma ou duas pessoas, enquanto os carros podem transportar mais passageiros. POLUIÇÃO SONORA: A introdução de aplicativos de moto levou a um aumento no número de motocicletas circulando. A poluição do ar, as motocicletas também contribuem para a poluição sonora, especialmente se não tiverem sistemas de escape adequados ou se os condutores dirigirem de forma barulhenta.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

das motos nas vias, mas não há como se concluir que houve benefício na aplicação da medida até o momento em relação ao que esta subcomissão aborda. Lembrando que na Audiência Pública de 24/11/2025 a Sra Mariana Santos de SMT/DTP destacou a expansão da Faixa Azul como medida de segurança, com 237 km já implantados e meta de 400 km até 2028.

- **Intensificação da Fiscalização Preventiva (Lei Seca e Toxicológico):** Recomenda-se ao Executivo o fortalecimento das **operações integradas de fiscalização**, articulando o Comando de Policiamento de Trânsito (CPTran/PM) e a **Guarda Civil Metropolitana (GCM)** — no regular exercício de suas competências de trânsito (conforme tese fixada no Tema 472 do STF) — para a expansão das blitzes. Recomenda-se, ainda, o estudo de viabilidade jurídica e técnica para a adoção de tecnologias de detecção de substâncias psicoativas (drogômetros), conforme alerta de saúde pública.
- **Fiscalização de Segurança e Identidade (GCM):** Recomenda-se à Secretaria Municipal de Segurança Urbana que a Guarda Civil Metropolitana (GCM) seja capacitada para fiscalizar não apenas as infrações de trânsito, mas também a padronização visual dos mototaxistas (coletes e identificação). A GCM deve ter acesso, mediante convênio, à base de dados das plataformas para verificar, em abordagens de rotina, se o condutor está devidamente logado e regular, coibindo a atuação de terceiros não cadastrados (falsos mototaxistas).
- **Programa Massivo de Educação:** Desenvolvimento imediato de campanhas de conscientização focadas em dois eixos críticos:
 - O risco da "atenção distraída" (uso de celular por entregadores/mototaxistas durante a pilotagem);
 - Condução defensiva e postura correta para passageiros de moto (garupas) novatos.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Ampliação da Oferta de Qualificação:** Determinar ao CETET (Centro de Treinamento e Educação de Trânsito) a ampliação da oferta de vagas e turmas para o Curso Especializado de Mototaxista (30h), visando suprir o déficit de formação profissional e a fila de espera apontada pelas entidades de classe.

- **Definição de Polígono de Operação (Zoneamento Estratégico):**

No que tange à delimitação da área de atuação, este Relatoria acolhe a tese da **Restrição Geográfica**. Ressalta-se que a diretriz técnica abaixo fundamentada **vai ao encontro do proposto no Projeto de Lei nº 620/2025** (Autoria: Ver. Luna Zarattini, Ver. Senival Moura e outros), que corretamente identifica a necessidade de proteger o Centro Expandido e priorizar as periferias. Diante disso, propõe-se a seguinte redação para o Parecer Final:

Esta relatoria acolhe a tese da **Restrição Geográfica Inteligente (Geofencing) – CERCA DIGITAL**, estruturada em dois níveis de controle para garantir a segurança viária e a prioridade do transporte coletivo. Recomenda-se à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) e à SPTrans a aplicação das seguintes diretrizes técnicas no algoritmo das plataformas:

1. Zona de Exclusão Absoluta (Núcleo Saturado): Fica estabelecida a proibição total da abertura de chamadas (origem ou destino) dentro do perímetro do **Centro Expandido**, tecnicamente definido pela sobreposição das áreas de **Rodízio Municipal, Zona de Máxima Restrição de Circulação (ZMRC) e Zona de Máxima Restrição de Fretamento (ZMRF)**.

- **Justificativa:** Esta região concentra a maior oferta de transporte de massa (Metrô/Trem e Corredores) e a maior densidade de tráfego, onde a introdução de mototáxis concorreria com o transporte público e aumentaria o risco em vias de trânsito rápido. A exclusão visa evitar a saturação viária e proteger os motociclistas das áreas de maior conflito.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

2. Zona de Operação Permitida (Lógica IPTC) nas áreas remanescentes (periferias e bairros), a operação será regulada pela lógica de **Complementaridade Inversa** baseada no **IPTC (Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo)** da SPTrans. O *geofencing* deverá operar de forma dinâmica:

- **Liberação em Vazios e Declives:** Em microáreas (grids de 200x200m) onde o IPTC indicar baixa oferta de transporte ("vazios assistenciais"), dificuldade de acesso a empregos ou alta declividade (topografia acidentada onde ônibus convencionais não acessam), o serviço será liberado como alimentador de terminais e estações.
- **Proteção de Corredores:** Mesmo na periferia, o algoritmo deverá restringir viagens que concorram paralelamente com corredores de ônibus de alta frequência (Alto IPTC), garantindo que a motocicleta respeite a prioridade do viário coletivo.

Justificativa Técnica e Social: A delimitação territorial proposta atende a um triplo objetivo de interesse público:

- **Segurança Viária:** Retira o mototáxi das áreas de maior conflito viário (Centro/Rodízio) e protege o sistema de saúde, considerando o alto custo social dos sinistros.
- **Legalidade:** Fundamenta a restrição em dados técnicos de engenharia (IPTC e ZMRC) e na competência municipal de ordenamento urbano, afastando teses de arbitrariedade.
- **Função Social e Ambiental:** Direciona a oferta do serviço para as comunidades que realmente necessitam de capilaridade, integrando-as ao sistema estrutural de transporte sem canibalizá-lo, alinhando-se à meta de 70% das viagens em modos coletivos e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 11).



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

1. **Complementaridade da Rede e Capilaridade:** O Executivo promoverá a integração modal exatamente nas regiões de "vazio assistencial", onde a rede estrutural de transporte de massa (ônibus, trem e metrô) não possui penetração suficiente no interior dos bairros. O mototáxi atua, neste cenário, como **transporte alimentador de alta capilaridade**, garantindo a conexão eficiente entre a residência do cidadão e os terminais ou estações, assegurando o direito social à mobilidade.
 - **Legalidade e Formalização:** A medida retira da clandestinidade milhares de trabalhadores que hoje operam à margem do Estado, trazendo-os para a formalidade e permitindo o efetivo exercício do poder de polícia fiscalizatória.
 - **Segurança do Usuário:** Fundamentalmente, a regulamentação confere **segurança jurídica e física ao passageiro**. Ao utilizar um serviço regulado, o cidadão deixa de estar exposto à precariedade do transporte clandestino (sem vistoria ou rastreabilidade) e passa a ser atendido por veículos inspecionados, condutores identificados e amparados por seguro, sob a tutela e garantia do Poder Público Municipal.
- **Adoção de Meta de Performance e Segurança (Baseada no PL 31/2025⁷²):** Recomenda-se ao Executivo que incorpore a métrica técnica proposta no Projeto de Lei nº 31/2025 como indicador oficial de monitoramento da nova política de regulamentação. Sugere-se estabelecer a meta de redução da taxa de mortalidade no trânsito para **4,5 óbitos por 100 mil habitantes** como parâmetro de longo prazo para o programa municipal "Visão Zero", com o estabelecimento de meta anuais de redução de mortes no trânsito, conforme previsto pelo PNATRANS. Recomenda-se, ainda, que o Executivo utilize este índice como "gatilho de qualidade", condicionando eventuais expansões de licenciamento ou flexibilizações futuras à melhoria progressiva dos indicadores de vida.

⁷² **Sobre o índice 4,5 (PL 31/2025):** Em vez de "proibir" (o que o Judiciário vetou), o texto sugere usar o número 4,5 como uma "bússola". O recado ao Prefeito é: "Use este número difícil como meta do seu programa de governo (Visão Zero) para saber se a regulamentação está matando gente ou não."



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Programa de Pacificação e Incentivo à Regularização (Baseado no PL 117/2025⁷³):** Indica-se ao Poder Executivo a avaliação técnica e jurídica para a criação de um programa de anistia ou remissão de sanções administrativas (multas municipais e taxas de pátio/remoção) aplicadas a motociclistas exclusivamente pela infração de "transporte irregular de passageiros" durante o período de controvérsia jurídica e vácuo normativo. Tal medida, alinhada ao espírito do PL 117/2025, tem por finalidade incentivar a migração dos condutores da clandestinidade para a legalidade, permitindo que iniciem o processo de credenciamento na nova regulamentação sem o passivo de dívidas que inviabilizaria sua formalização.
 - **Integração de Inteligência Policial (Articulação Estadual):** O Executivo Municipal deverá encaminhar ofício e articular junto à Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP-SP) a criação de um Grupo de Trabalho Técnico para viabilizar a integração dos dados de GPS das plataformas de transporte com o sistema "Detecta" e o COPOM. O objetivo é permitir que o "Botão de Pânico" dos aplicativos gere ocorrências automáticas para as viaturas da Polícia Militar, reduzindo o tempo de resposta em casos de violência.
-
- **Apoio Legislativo Federal:** Oficiar a Presidência do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, manifestando o apoio institucional desta Casa à aprovação de projetos como o **PL 2.949/2024**, visto que o reconhecimento federal da atividade trará maior segurança jurídica à regulamentação municipal, e PL 2.789/2023, que versa sobre gestão de velocidades em ambientes urbanos.
 - **Apoio ao Plano Federal (Encaminhamento à SENATRAN):** Encaminhar ofício à Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) manifestando o apoio institucional desta Subcomissão aos eixos do "Programa Nacional de Segurança de Motociclistas", especialmente no que tange à revisão da Resolução 798 (radares) e à responsabilização das plataformas, solicitando celeridade na sua publicação.

⁷³ **Sobre a Anistia (PL 117/2025):** O texto justifica a anistia não como um "prêmio ao infrator", mas como uma **estratégia inteligente de regularização**. O argumento é: "Se não perdoarmos as multas do período confuso (vácuo jurídico), esses motoristas continuarão na ilegalidade porque não têm dinheiro para limpar o nome."



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CONCLUSÃO FINAL DA SUBCOMISSÃO

Diante do exposto, após exaustiva análise de dados, oitivas de especialistas, *benchmarking* internacional e estudo da jurisprudência pátria, esta Subcomissão Temporária do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta por App apresenta suas conclusões definitivas:

1. **Da Impossibilidade de Proibição:** Restou comprovado, mediante as decisões do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) e do Supremo Tribunal Federal (STF), que a proibição total da atividade (Decreto Municipal nº 62.144/2023) é medida inconstitucional que fere a livre iniciativa e a competência privativa da União. Portanto, a regulamentação não é uma opção política, mas um **dever jurídico** desta Casa de Leis para retirar o serviço da clandestinidade.
2. **Da Necessidade de Intervenção Estatal:** A ausência de regras ("vácuo regulatório") gerou externalidades negativas inaceitáveis, confirmadas pelos dados alarmantes apresentados pela Secretaria Municipal de Saúde na audiência final de 24/11/2025. A proporção de sinistros de trânsito envolvendo motocicletas na capital saltou de 62% em 2020 para **72% em 2025**, consolidando a moto como o vetor predominante de trauma na cidade.
3. A sobrecarga no sistema de urgência é crítica: os chamados do SAMU para resgate de motociclistas explodiram de 9.770 (2020) para **15.557 ocorrências apenas até outubro de 2025**. Tal cenário comprova que o modelo de 'livre mercado puro' se



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

mostrou incompatível com a segurança viária e a capacidade hospitalar de São Paulo, exigindo a intervenção estatal imediata para estancar a sangria de recursos e vidas."

4. **Do Equilíbrio Proposto:** A regulamentação proposta neste Relatório busca um "Caminho do Meio": permite a atividade econômica, mas impõe **condicionantes rígidas** de segurança (Inspeção Veicular, Seguros Privados e Controle de Velocidade) e de dignidade laboral (Proteção Social e Remuneração Mínima). A premissa adotada é que **a defesa da vida e a proteção social prevalecem sobre a eficiência logística ou o lucro das plataformas.**

5. **Do Custeio Direto da Saúde Pública:** Fica estabelecido que a regulamentação deve prever mecanismos de compensação financeira direta a um sistema seguro de transportes — em particular, ao SUS e a intervenções de acalmamento de tráfego. A Secretaria Municipal de Saúde atestou um custo anual direto de **R\$ 35 milhões** apenas para o atendimento hospitalar de vítimas de motocicletas na rede municipal, sem contabilizar os prejuízos incalculáveis com o represamento de filas de cirurgias ortopédicas eletivas, que são canceladas para dar lugar aos traumas de trânsito.

Portanto, a cobrança de Outorga Onerosa e taxas sobre as plataformas não possui caráter arrecadatário, mas sim indenizatório, sendo imperativo que o setor privado que gera o risco custeie o impacto que hoje recai sobre o orçamento de saúde de todos os paulistanos.

6. **Da Adoção de Parâmetros Técnicos e o Pacto de 2030 ("Visão Zero"):**



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Esta Relatoria conclui que a sustentabilidade do serviço depende do cumprimento da Lei Federal nº 13.614/2018 (PNATRANS) e dos compromissos internacionais do Brasil. O índice de 4,5 óbitos por 100 mil habitantes, proposto no PL 31/2025, é ratificado por esta Subcomissão não como um teto estático, mas como um marco divisor de águas a ser alcançado na progressão da lei.

Entendemos que a operação atual, com índices superiores a 8,0 e aumento de 20,6% nas mortes, viola o direito à saúde. Contudo, em respeito à segurança jurídica e à adaptação do mercado, **propomos a substituição da proibição imediata pela Obrigação de Resultado.**

As empresas de aplicativo mantêm sua licença de operação condicionada à redução progressiva da letalidade de seus parceiros, perseguindo a meta final de índice 3,0 em 2030. O não atingimento das metas anuais intermediárias (escalonadas) deve acionar, por força de lei, o Gatilho de Segurança, restringindo a expansão da frota até que os indicadores de saúde pública retornem aos níveis de civilidade exigidos pela legislação federal. Por sua vez, o Executivo deve fixar metas anuais de redução de mortes no trânsito, conforme previsto pelo PNATRANS.

-
- 7. Da Pacificação Social e Segurança Jurídica (Transição):** Reconhece-se a necessidade de sanear o passivo jurídico gerado pelo vácuo normativo. Acolhe-se o espírito do **PL 117/2025** para recomendar a instituição de um **Programa de Anistia e Regularização**, visando a remissão de multas aplicadas exclusivamente pela natureza da atividade (transporte irregular) durante o período de controvérsia judicial. Esta medida é condição *sine qua non* para trazer a massa de trabalhadores da clandestinidade para a legalidade, permitindo a exigência de vistoria e cadastro.
-



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

8 **Do Alinhamento com a Diretriz Nacional (Validação Externa):** As conclusões desta Subcomissão encontram respaldo direto na diretriz federal em desenvolvimento. O **Programa Nacional de Segurança de Motociclistas**, anunciado pela SENATRAN, confirma que a exigência de itens de segurança, o combate à impunidade na fiscalização de velocidade e, fundamentalmente, a **responsabilização das plataformas**, não são medidas isoladas do Município de São Paulo, mas sim uma tendência nacional de gestão viária. Ao regulamentar agora, São Paulo se posiciona na vanguarda, legislando em sintonia com o futuro marco regulatório brasileiro e evitando que a lei municipal nasça obsoleta.

9 Ressalta-se que o Grupo de Trabalho técnico da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) concluiu oficialmente pela **contra-recomendação** da introdução da atividade na cidade, citando a complexidade viária e a alta letalidade. Diante desse parecer técnico restritivo do Executivo, esta Subcomissão entende que a regulamentação legislativa deve ser ainda mais rigorosa do que a proposta inicialmente, impondo travas de segurança que não podem ser flexibilizadas por decreto, como a inspeção veicular presencial — fundamental para evitar falhas mecânicas graves como a ruptura de chassis relatada pela CET — e o controle de velocidade por telemetria. A exigência de maior rigor na segurança veicular e na fiscalização proposta por esta Subcomissão está alinhada ao futuro **Programa Nacional de Segurança de Motociclistas** da SENATRAN, que prevê a universalização dos freios ABS e o retorno da fiscalização ostensiva com radares portáteis



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Do Encaminhamento e Apresentação de Projeto de Lei pela Subcomissão:

Considerando a urgência imposta pelo cenário jurídico e a necessidade inadiável de regulamentação, esta Relatoria conclui que a própria **Subcomissão deve apresentar imediatamente à Câmara Municipal um Projeto de Lei.**

O objetivo desta iniciativa é preencher o vácuo normativo e inaugurar o processo legislativo com um texto base sólido. Fica consignado, no entanto, que este Projeto de Lei é um instrumento dinâmico: **as diretrizes, dados técnicos e recomendações complexas apontadas ao longo deste Relatório que não constarem no texto inicial serão incorporadas progressivamente.**

A inclusão desses pontos faltantes ocorrerá mediante emendas ou substitutivos, **conforme a evolução das tratativas** técnicas e políticas com o Poder Executivo e a sociedade civil, garantindo o amadurecimento necessário do debate.

O Projeto de Lei ora apresentado pela Subcomissão estrutura-se, desde já, sobre os seguintes pilares fundamentais extraídos de seu texto:

- **Credenciamento Obrigatório** das empresas operadoras e **Cadastro Municipal** prévio para todos os condutores;
- **Seguro de Acidentes Pessoais (APP)** com cobertura obrigatória para o passageiro e para o condutor;
- **Restrições de Circulação (Zoneamento)**, vedando a operação no Minianel Viário, na Zona de Máxima Restrição de Circulação (ZMRC), em corredores de ônibus e em vias de trânsito rápido;
- **Certificado de Segurança Veicular**, exigindo inspeção periódica, idade máxima de 8 anos de fabricação e cilindrada controlada (entre 150cc e 400cc) e similar elétrica;
- **Licenciamento na Categoria "Aluguel"**, conforme exigência do Código de Trânsito Brasileiro;
- **Exigência de Curso Especializado** para transporte de passageiros (resolução CONTRAN) e CNH categoria "A" ou "AB" há pelo menos 2 anos;



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Saúde e Previdência do Condutor**, exigindo inscrição regular no INSS e realização de **Exame Toxicológico**;
- **Tecnologia de Segurança**, com obrigatoriedade de dispositivo limitador de velocidade no aplicativo.

Ressalta-se, por fim, as oitivas realizadas, em especial a de 24/11/2025, deixaram claro que a regulamentação não pode ser um 'cheque em branco' para as plataformas. Com 96% da população já atendida por transporte público a até 300 metros de suas residências e um subsistema local de 6.000 ônibus conectando os bairros, o argumento de 'vazio de transporte' não se sustenta para liberar o mototáxi de forma irrestrita nas linhas troncais.

Assim, esta Subcomissão conclui seus trabalhos recomendando a aprovação de um marco regulatório restritivo, que condicione a operação à redução comprovada de danos. Ou o serviço se adapta à 'Visão Zero' de mortes, com profissionais treinados, veículos inspecionados e financiamento da saúde pública, ou sua viabilidade social na cidade de São Paulo será nula. E que a modernização do transporte não pode ocorrer às custas da precarização da vida humana. A regulamentação aqui proposta busca, portanto, o equilíbrio inegociável entre a livre iniciativa econômica e o dever constitucional do Estado de proteger a vida.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sala da Subcomissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

03 de dezembro de 2025,



Renata Falzoni
PRESIDENTE

Kenji Ito
VICE-PRESIDENTE

Carlos Alberto Bezerra Jr

Gilberto Nascimento

Pastora Sandra Alves

Senival Moura



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

PROJETO DE LEI

Disciplina o uso do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por meio de motocicletas.

Art. 1º Esta Lei disciplina o uso do viário urbano no Município de São Paulo para a exploração da atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por meio de motocicleta.

Parágrafo único. Esta Lei se aplica a toda forma uso do viário urbano para a prestação de transporte remunerado por motocicleta, independentemente da nomenclatura utilizada e da existência, ou não, de intermediação, seja por plataforma tecnológica ou por qualquer outro meio.

Art. 2º O uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para a exploração da atividade prevista nesta Lei dependerá de prévio credenciamento da pessoa jurídica exploradora.

§ 1º Considera-se pessoa jurídica exploradora aquela que explora o serviço de transporte diretamente ou que atua na intermediação entre os condutores prestadores de serviço e os usuários, por meio de plataforma tecnológica ou outro instrumento.

§ 2º O credenciamento será concedido à pessoa jurídica que atenda aos seguintes



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

requisitos básicos, sem prejuízo de outros previstos em regulamento:

I – Constituição sob a forma de sociedade empresária, com objeto social compatível com a exploração do serviço de transporte individual remunerado de passageiros ou sua intermediação;

II – Capital social registrado compatível com o escopo da exploração pretendida;

III – Regularidade cadastral e fiscal perante a Fazenda Pública;

IV – Contratação de Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros – APP emitido por veículo ou condutor registrado na plataforma, com cobertura para o passageiro, o condutor e terceiros com indenização mínima prevista em regulamento;

V – Aprovação de plano inicial para a instalação de pontos de descanso e estacionamento;

VI – Recolhimento do taxa de expediente correspondente ao credenciamento;

VII – Compromisso a prestar de transporte remunerado de passageiros única e exclusivamente por meio de motociclistas inscritos em cadastro municipal nos termos desta Lei e seu regulamento.

Art. 3º Regulamento disporá sobre o procedimento de credenciamento, bem como a documentação comprobatória a ser apresentada.

§ 1º Caberá ao Poder Executivo avaliar o atendimento aos requisitos de credenciamento no prazo de até 60 (sessenta) dias, contados da autuação completa do pedido.

§ 2º O Poder Executivo poderá solicitar complementação de documentos ou dados adicionais, fixando prazo para atendimento, durante o qual o prazo de análise ficará suspenso.

§ 3º O credenciamento terá validade de 1 (um) ano, contado da data do deferimento do pedido inicial.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Art. 4º O condutor deverá possuir prévio cadastro como condição para a exploração da atividade de transporte individual remunerado de passageiros no Município de São Paulo, nos termos desta Lei e de sua regulamentação.

§ 1º Para obtenção do cadastro, a pessoa física interessada deverá atender às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, das resoluções do CONTRAN e aos seguintes requisitos, sem prejuízo de outros previstos em regulamento:

I – Idade mínima de 21 (vinte e um) anos;

II – Carteira Nacional de Habilitação na categoria “A” ou “AB”, com no mínimo 2 (dois) anos de emissão e anotação de Exercício de Atividade Remunerada (EAR);

III – Aprovação em curso especializado para o transporte de passageiros em motocicletas, nos termos da regulamentação do CONTRAN;

IV – Inexistência, nos 12 (doze) meses anteriores, da prática de infração de trânsito gravíssima;

V – Ausência de condenação pelos crimes descritos no artigo 329 do Código de Trânsito Brasileiro, por crime praticado contra a mulher por razões do sexo feminino, por crimes contra a dignidade sexual, assim definidos no Título VI do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal);

VI – Compromisso a prestar de transporte remunerado de passageiros única e exclusivamente por meio de pessoa jurídica exploradora;

VII – Inscrição como contribuinte regular no INSS.

VIII – Exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção.

§ 2º Regulamento disporá sobre o procedimento de cadastro, bem como sobre a



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

documentação a ser apresentada pelo interessado.

§ 3º O cadastro do condutor será gratuito para o condutor e deverá ser realizado antes do seu registro na plataforma da pessoa jurídica exploradora.

§ 4º O regulamento poderá estabelecer hipóteses de suspensão do cadastro do condutor por envolvimento em sinistros de trânsito, atingimento de número específico de pontos por transgressão ao CTB, entre outras hipóteses para a segurança viária e do passageiro.

Art. 5º Todas as motocicletas utilizadas na exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros deverão obter prévio Certificado de Segurança Veicular (CSV), devendo atender às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, das Resoluções do CONTRAN e aos seguintes requisitos:

I – Idade não superior a oito anos de fabricação, além de atendimento à quilometragem máxima de vida útil estabelecida pelo fabricante;

II – Registro na categoria “aluguel”;

III – Potência mínima do motor entre 150 cm³ (cento e cinquenta centímetros cúbicos) e 400 cm³ (quatrocentos centímetros cúbicos), ou o equivalente no caso de motocicletas elétricas, admitida a fixação de limite máximo dentro desse intervalo em ato do Poder Executivo;

IV – Alças metálicas traseira e lateral destinadas ao apoio do passageiro;

V – Dispositivo de proteção para pernas e motor, fixado na estrutura do veículo, para casos de tombamento, conforme Resolução do CONTRAN, respeitadas as especificações do fabricante quanto à instalação;

VI – Dispositivo aparador de linha, fixado no guidão do veículo, conforme Resolução do CONTRAN;

VII – Enquadramento nos modelos previamente homologados pelo DTP;

VIII – Observância de níveis máximos de emissão sonora e de ruído, conforme



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

especificações do fabricante e parâmetros definidos em regulamentação e nas normas ambientais aplicáveis;

IX – Aprovação na inspeção periódica nos termos da regulamentação do CONTRAN;

X – Atendimento a demais exigências relativas à segurança, conforto, higiene, identificação visual e conservação do veículo, conforme dispuser ato do Poder Executivo.

Art. 6º O Poder Executivo poderá solicitar inspeção veicular, complementação de documentos ou apresentação de informações adicionais, assinalando prazo para atendimento, durante o qual ficará suspenso o prazo para análise.

Art. 7º São obrigações dos condutores que atuam no transporte individual remunerado de passageiros por motocicleta, sem prejuízo dos requisitos previstos na legislação federal:

I – Disponibilizar aos passageiros capacete em bom estado de conservação homologado pelo INMETRO, além de touca descartável para uso pelo passageiro;

II – Portar o documento comprobatório de cadastro e o certificado de segurança da motocicleta, apresentando-os para consulta do usuário e das autoridades sempre que solicitado, ainda que em formato eletrônico;

III – Manter-se como contribuinte regular do INSS.

Art. 8º São deveres das pessoas jurídicas exploradoras para o oferecimento do serviço de que trata esta Lei no Município de São Paulo:

I – Permitir o oferecimento do serviço somente por motociclistas cadastrados e veículos certificados perante a Prefeitura de São Paulo, em situação ativa e regular;

II – Disponibilizar ao Poder Executivo os dados necessários à fiscalização do cumprimento desta Lei e seu regulamento, bem como demais dados requisitados para controle e regulação das políticas públicas de segurança viária e mobilidade urbana;



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

III – Exibir na plataforma, de forma ostensiva, a identificação do cadastro do condutor e o certificado de segurança do veículo;

IV – Assegurar e responsabilizar-se pelo cumprimento dos deveres dos condutores;

V – Permitir a vinculação de apenas um veículo por condutor, por vez, para o oferecimento do serviço no Município de São Paulo;

VI – Manter dispositivo limitador de velocidade no aplicativo, informando condutor e passageiro;

VII – Abster-se de publicidade ou divulgação que degrade ou difame o direito social ao transporte público;

VIII – Manter vigente, durante todo o período de operação, o seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP), nos termos desta Lei e de seu regulamento;

IX – Assegurar área de apoio e descanso aos condutores, nos termos do regulamento.

§ 1º O compartilhamento das informações para fiscalização poderá ocorrer em tempo real ou em periodicidade definida em regulamento, respeitando a anonimização dos dados pessoais quando aplicável.

§ 2º Não poderá ser invocada a confidencialidade de dados pessoais para obstar a fiscalização realizada pelo Poder Executivo.

§ 3º As pessoas jurídicas exploradoras credenciadas para este serviço ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários, contendo, no mínimo:

I - origem e destino da viagem;

II - tempo de duração e distância do trajeto;

III - tempo de espera para a chegada do veículo à origem da viagem;

IV - mapa do trajeto;

V - itens do preço pago;

VI - avaliação do serviço prestado;



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

VII - identificação do condutor e do veículo utilizado;

VIII - outros dados solicitados pela Prefeitura necessários para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana

IX - sinistralidade ocorrida com motociclistas ou passageiros quando logados às plataformas;

X - dados de telemetria que indiquem trechos de viário nos quais há prevalência de comportamentos de risco no trânsito, em especial excesso de velocidade e freadas bruscas

Art. 9º É vedado o oferecimento do serviço e a circulação de motocicletas para a prestação do serviço de transporte individual de passageiros, bem como o embarque e desembarque:

I – Em corredores e faixas exclusivas de ônibus;

II – Durante eventos adversos declarados, tais como chuva intensa, vendaval, baixa visibilidade e enchentes, nos termos de regulamento;

III – Em vias de trânsito rápido, conforme classificação do CONTRAN e do regulamento;

IV – Na região do Minianel Viário de São Paulo, instituído pela Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997;

V – Na Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC de caminhões;

§ 1º Em terminais e estações do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de São Paulo, o Poder Executivo definirá os pontos de embarque e desembarque de passageiros

§ 2º O Poder Executivo poderá definir perímetros ou vias de operação para oferecimento do serviço de que trata esta Lei, mediante metas objetivas e meios tecnológicos de acompanhamento, para assegurar a segurança viária e a preservação dos serviços de transporte coletivo público de passageiros.



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Art. 10. Regulamento estabelecerá deveres e proibições da pessoa jurídica exploradora e do condutor, observadas as diretrizes desta Lei.

Art. 11. O descumprimento desta Lei e de sua regulamentação sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou cumulativamente:

- I – Advertência por escrito;
- II – Multa;
- III – Suspensão ou cassação do cadastro;
- IV – Suspensão ou cassação do credenciamento.

§ 1º As penalidades serão aplicadas sem prejuízo do recolhimento ou remoção do veículo em condição irregular ou com condutor em situação irregular.

§ 2º O preço da operação de remoção, retenção e apreensão será fixado pelo Poder Executivo.

Art. 12. À pessoa jurídica exploradora que infringir esta Lei e sua regulamentação será aplicável multa escalonada em regulamento conforme o impacto à ordem urbanística e interesse público.

§ 1º O valor da multa será de, no mínimo, R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) e, no máximo, R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais).

§ 2º A multa poderá ser fixada por dia, caso a infração persista no tempo, respeitando o valor mínimo previsto no parágrafo anterior.

Art. 13. A fiscalização e aplicação das sanções às pessoas jurídicas exploradoras e condutores seguirão o procedimento previsto em lei e regulamento do Poder



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Executivo, assegurados o contraditório e ampla defesa.

Art. 14. Os valores previstos nesta Lei serão atualizados anualmente em fevereiro, conforme a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), relativo ao ano exercício imediatamente anterior.

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Colaboradores da Subcomissão

ASSESSORIA DOS VEREADORES

VER CARLOS BEZERRA Jr

Matheus Martins

VER GILBERTO NASCIMENTO

Murilo de Campos Cuestas

Aquila Alexandro Barrios

Caíque Magalhães de Freitas

VER KENJI ITO

Gabriel Castro de Lima

VER PASTORA SANDRA ALVES

Inagatha Priesley Pinto

VER PAULO FRANGE

Rosymari Missae Sanday

Karen Anne Patines Pereira

Rodrigo Carvalho

VER RENATA FALZONI

Daniel Guth Esteves

Flavio Soares de Freitas

Rafael Del Monaco D. Ferreira

Patricia Buranello Brandão

Franscine Single Floriano

VEREADOR SENIVAL MOURA

Tânia Regina Gimenez Moreira

Géssica Coelho Barghetti

ASSESSORIA TÉCNICA DA CMSP

PROCURADORIA

Ana Paula S.dos Santos Medina

Djenane Ferreira C.Zanlochi

CONSULTORIA

José Guimar Cocco Junior

Marcio Corrêa Soares

José Guimar Cocco Junior

Marcio Corrêa Soares

Fernando T. H. F. Machado

SECRETARIA DA COMISSÃO

Inácio Veiga

Pedro Paulo de Souza Alves

Maria de Fátima

Gabriella Galli Correa Preda



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

SIGLAS

SIGLA	SIGNIFICADO
ABEETRANS	Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito
ADI / ADIN	Ação Direta de Inconstitucionalidade
AIR	Análise de Impacto Regulatório
AMABR	Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil
AMC	Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (Fortaleza)
AMOBITEC	Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
ANEA	Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos
ANGIS	Associação Nacional dos Organismos de Inspeção
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
App	Aplicativo (software para dispositivos móveis)
APP	Acidentes Pessoais de Passageiros (Seguro)
CEBRAP	Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
CETET	Centro de Treinamento e Educação de Trânsito
CF/88	Constituição Federal de 1988
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CMSP	Câmara Municipal de São Paulo
CMUV	Comitê Municipal de Uso Viário
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNS	Confederação Nacional de Serviços
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
COPOM	Centro de Operações da Polícia Militar
CPTran	Comando de Policiamento de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DPVAT	Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (Seguro)
DTP	Departamento de Transportes Públicos
EAR	Exerce Atividade Remunerada (anotação na CNH)
EPIs	Equipamentos de Proteção Individual
ETUFOR	Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza
EVs	Veículos Elétricos (Electric Vehicles)
FETPESP	Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FUNSET	Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito
GCM	Guarda Civil Metropolitana
GPS	Sistema de Posicionamento Global (Global Positioning System)
GT	Grupo de Trabalho
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMREA	Instituto de Medicina Física e Reabilitação
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTC	Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
ISS	Imposto Sobre Serviços
ISV	Inspeção de Segurança Veicular
ITL	Instituição Técnica Licenciada
ITV	Inspeção Técnica Veicular
LOA/PPA	Lei Orçamentária Anual / Plano Plurianual
MDB	Movimento Democrático Brasileiro (Partido Político)
MEI	Microempreendedor Individual



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

NHIF	National Hospital Insurance Fund (Fundo Nacional de Seguro Hospitalar - Quênia)
NR	Norma Regulamentadora
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (Agenda 2030)
OI	Organismos de Inspeção
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONG	Organização Não Governamental
OTTCs	Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (Plataformas)
PA	Ponto de Apoio
PDE	Plano Diretor Estratégico
PGR	Procuradoria-Geral da República
PIB	Produto Interno Bruto
PL	Partido Liberal (Partido Político)
PL	Projeto de Lei
PLANMOB	Plano de Mobilidade Urbana
PLP	Projeto de Lei Complementar
PM	Polícia Militar
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PODEMOS	Podemos (Partido Político)
PSB	Partido Socialista Brasileiro (Partido Político)
PSD	Partido Social Democrático (Partido Político)
PT	Partido dos Trabalhadores (Partido Político)
RGPS	Regime Geral de Previdência Social
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
SBOT	Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia
SCSP	Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos (Fortaleza)



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

SEMOB	Secretaria de Mobilidade (Salvador)
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SINDIMOTO	Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas
SISTRAN	Sistema Estadual de Trânsito
SIVESP	Sindicato das Empresas de Inspeção Veicular do Estado de São Paulo
SMS	Secretaria Municipal da Saúde
SMT	Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito
SPTRANS	São Paulo Transporte S/A
SPVAT	Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (antigo DPVAT)
SSP-SP	Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
SUS	Sistema Único de Saúde
TJSP	Tribunal de Justiça de São Paulo
TRT	Tribunal Regional do Trabalho
TST	Tribunal Superior do Trabalho
UNIÃO	União Brasil (Partido Político)
UPA	Unidade de Pronto Atendimento
URBFOR	Autarquia de Urbanismo e Paisagismo de Fortaleza
USP	Universidade de São Paulo
UTI	Unidade de Terapia Intensiva
WRI	World Resources Institute
ZMRC	Zona de Máxima Restrição de Circulação
ZMRF	Zona de Máxima Restrição de Fretamento



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

NOTA TÉCNICA: DEFINIÇÃO E UNIFICAÇÃO DE NOMENCLATURA

Para fins de clareza e interpretação deste Relatório, faz-se necessária a distinção técnica e a subsequente unificação conceitual dos termos utilizados para designar a atividade em estudo.

Ao longo dos trabalhos desta Subcomissão, bem como no debate público, são utilizadas diversas terminologias, tais como:

- **Mototáxi;**
- **Motoapp** ou **Moto por App;**
- **Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta;**
- **Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta por Aplicativo;**
- **Transporte Individual remunerado de Passageiros por Motocicleta;**
- **Transporte Individual remunerado de Passageiros por Motocicleta por Aplicativo;**
- **Transporte Individual Privado de Passageiros por Motocicleta Intermediado por Aplicativo.**

1. A Definição Legal de "Mototáxi" Juridicamente, o termo "**Mototáxi**" refere-se à categoria profissional regulamentada pela **Lei Federal nº 12.009/2009**. Trata-se de um serviço de transporte público individual de passageiros, dependente de autorização, permissão ou concessão do Poder Público Municipal, análogo ao serviço de Táxi convencional (carro).

2. A Popularização e o Fenômeno dos Aplicativos Com o advento das plataformas tecnológicas (Lei Federal nº 13.640/2018), surgiram termos como "**Transporte Privado Individual**" ou "**Motoapp**" para designar a intermediação desse serviço por empresas de tecnologia.

Contudo, observa-se que o termo "**Mototáxi**" sofreu um processo de popularização. Para o cidadão comum e para o usuário final, a distinção burocrática entre "público" e



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

"privado" é irrelevante; o serviço é compreendido, em sua essência, como o transporte remunerado de uma pessoa na garupa de uma motocicleta.

3. Unificação para Fins deste Relatório Portanto, salvo quando houver citação expressa à lei específica de regência, todos os termos acima listados (**Motoapp, Mototáxi, Transporte Individual por Motocicleta, Transporte Remunerado, etc.**) serão tratados neste relatório como **sinônimos fáticos**. Eles referem-se à mesma atividade social e econômica que se busca regulamentar: o deslocamento remunerado de pessoas em motocicletas na cidade de São Paulo. A regulamentação proposta buscará, justamente, aplicar os requisitos de segurança do "Mototáxi" clássico à modernidade operacional do "Motoapp".



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

NOTA TÉCNICA: "Sinistro de Trânsito" vs. "Acidente de Trânsito"

Assunto: Alteração da terminologia técnica e legal de "Acidente" para "Sinistro" no Código de Trânsito Brasileiro e normas técnicas.

1. Definição e Diferença Conceitual

Historicamente, utilizava-se o termo "acidente de trânsito". No entanto, a engenharia de tráfego e as normas internacionais (como a *Visão Zero*, citada no relatório) forçaram uma mudança conceitual importante:

- **Acidente de Trânsito (Termo em Desuso):** A palavra "acidente" carrega uma conotação de fatalidade, acaso ou algo inevitável e não intencional. Ao usar este termo, subentende-se que o evento ocorreu por "má sorte" e que não poderia ter sido evitado, o que exime, semanticamente, a responsabilidade da gestão viária, da falha mecânica ou da imprudência do condutor.
- **Sinistro de Trânsito (Termo Técnico Atual):** O termo "sinistro" define todo evento que resulte em dano material ou lesão (física/psicológica) ocorrido na via pública. A mudança visa enfatizar que **não foi um acaso**, mas sim uma ocorrência que possui causas identificáveis (falha humana, falha veicular ou falha da via) e, portanto, **poderia ter sido evitada**.

2. Base Legal e Normativa

A mudança não é apenas semântica, ela é oficial e legal no Brasil:

- **Norma Técnica (ABNT NBR 10697:2020):** A Associação Brasileira de Normas Técnicas revisou a norma em 2020, extinguindo o termo "acidente" para fins técnicos de estatística e engenharia, adotando "sinistro de trânsito".



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **Lei Federal (Código de Trânsito Brasileiro):** A Lei Federal nº 14.599, de 19 de junho de 2023, alterou o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97). O texto legal substituiu a palavra "acidente" por "sinistro" em diversos artigos do CTB.
- *Objetivo da Lei:* Alinhar a legislação brasileira às diretrizes do PNATRANS (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito), citado no relatório como base para as metas de redução de letalidade.

eua

3. Aplicação nos Documentos da Subcomissão

Os documentos analisados já estão alinhados com essa visão técnica moderna, utilizando o termo "sinistro" para descrever a gravidade da situação das motocicletas em São Paulo:

1. **Adoção da "Visão Zero":** O relatório adota o princípio da "Visão Zero", onde nenhuma morte é aceitável e o sistema deve ser projetado para prever o erro humano. Nesse conceito, não existem "acidentes" (acasos), existem falhas no sistema que geram sinistros.
2. **Uso nos Dados Estatísticos:** O relatório cita consistentemente o aumento de "mortes por **sinistros** de trânsito" (aumento de 20,6%) e discute a "escalada da **sinistralidade**".
3. **Impacto Financeiro:** O termo é usado para quantificar o custo social. O relatório aponta que o custo de um "sinistro de moto" para a sociedade é de R\$ 292.000,00, reforçando que é um evento calculável e prevenível, não uma fatalidade aleatória.

4. Conclusão

O uso correto é "**Sinistro de Trânsito**".

Esta terminologia responsabiliza os agentes (Poder Público, Empresas de App e Condutores) a agirem preventivamente. Enquanto "acidente" sugere que "aconteceu sem querer", "sinistro" sugere que "aconteceu porque o sistema de segurança falhou".



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

LEGISLAÇÃO

Data	Ente Federado	Norma	Ementa	Status	Informação adicional	LINKS
20/09/1997	União	LEI FEDERAL 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997	Institui o Código de Trânsito Brasileiro.	EM VIGOR	*	http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1997/leis/9503consolidado.htm
16/05/2008	Município de São Paulo	Lei Municipal 14.786/08	Proíbe a utilização de motocicletas para prestação de serviço de Transporte de Passageiros (Mototáxi) e suspende temporariamente o serviço por aplicativos.	EM VIGOR		https://legisacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14786-de-16-de-maio-de-2008
29/07/2009	União	LEI FEDERAL Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009.	Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy".	EM VIGOR	*	https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2009/leis/12009.htm
03/01/2012	Lei Federal 12.587/12 (ENMU)	Federal	Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana .			https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2012/leis/12587.htm
2014	Lei Municipal 10.059/14	Municipal	Aprova o Plano Diretor Estratégico (PDE) e o Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB)			
	Município de São Paulo	LEI MUNICIPAL 16.050/14	Plano Diretor Estratégico	EM VIGOR		
26/03/2018	União	LEI FEDERAL Nº 13.540, DE 26 DE MARÇO DE 2018.	Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.	EM VIGOR	*	https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2018/leis/13540.htm
05/06/2018	Município de São Paulo	LEI MUNICIPAL Nº 16.901, DE 05 DE JUNHO DE 2018	Revoga a Lei Municipal nº 12.609, de 6 de maio de 1998 e altera a Lei Municipal nº 14.766, de 16 de junho de 2008, a fim de proibir a utilização de motocicletas para o transporte de passageiros (mototáxi), bem como para o transporte de material inflamável ou que possa por em risco a segurança do município.	DECLARADA INCONSTITUCIONAL PELO TSTF em 13/08/2019	ADIN nº 2110503-93.2019.8.26.0000	https://legisacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16901-de-5-de-junho-de-2018/consolidado
26/03/2018	Federal	Lei Federal 13.640/18	Altera a PNMU sobre transporte privado de passageiros por aplicativo.			https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2018/leis/13640.htm
11/01/2018	Federal	Lei Federal 13.614/18 (PNATRANS)	Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito.			https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2018/leis/13614.htm
06/01/2023	Município de São Paulo	DECRETO Nº 62.144 DE 6 DE JANEIRO DE 2023	Suspende temporariamente a utilização de motocicletas para transporte individual remunerado de passageiros por aplicativos no Município de São Paulo.	DECLARADA INCONSTITUCIONAL PELO TSTF em 03/09/2025	ADIN nº 2059077-53.2025.8.26.0000	https://legisacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-62144-de-6-de-janeiro-de-2023
23/06/2025	Estado de São Paulo	LEI ESTADUAL 18.156/2025	Dispõe sobre a obrigatoriedade de autorização e regulamentação dos municípios do Estado para a utilização de motocicletas na prestação do serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros e das outras providências.	Declarada inconstitucional pela ADI (ação direta de inconstitucionalidade) nº 7868, da qual tramitava no STF de 26/07/2025	Norma declarada inconstitucional em controle concentrado pelo Supremo Tribunal Federal nos autos da ADI nº 7868.	https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2025/lei-18156-de-23-de-junho-de-2025.html
25/03/1997	Município de Fortaleza (CE)	Lei 8.004/1997	Cria, no âmbito do Município de Fortaleza, o Sistema de Mototáxi.	EM VIGOR		https://capi.fortaleza.ce.leg.br/lei/1613/leis
22/02/2017	Município de Salvador (BA)	Decreto 28.278/2017	Regulamenta o serviço de transporte individual de passageiro com o uso de motocicleta de aluguel (Mototáxi)	EM VIGOR		https://desmunicipais.com.br/ba/ba/salvador/decreto/2017/2828/28278/decreto-n-28278-2017-regulamenta-o-servico-de-transporte-individual-de-passageiro-com-o-uso-motocicleta-de-aluguel-mototaxi-no-municipio-de-salvador-e-das-outras-providencias
20/09/2019	União	Lei 13.874/2019	Institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabelece garantias de livre mercado	EM VIGOR		https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2019/leis/13874.htm



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQUERIMENTOS / APRESENTAÇÕES

Req nº	Autor(es)	Aprovado SUB	Teor	Tipo de requerimento	Data da reunião	Transmissão
1	Paulo Frange	09/04/2025	que seja convidado Paulo Lobo Junior, presidente da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia - SP , ou quem ele indicar, para que possa trazer à essa Subcomissão seus conhecimentos relacionados ao tema	Convite	21/05/2025	https://www.youtube.com/watch?v=5Q8r6AGrE
2	Kenji Ito	09/04/2025	Que seja convidado o Sr. Ciro Biderman, Professor dos cursos de graduação e pós graduação em administração pública e economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV), para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.	Convite	07/10/2025	https://www.youtube.com/watch?v=5SHUDeiG9A
3	Kenji Ito	09/04/2025	que seja convidado o Sr. André Porto, Diretor Executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC), para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.	Convite	05/11/2025	https://www.youtube.com/watch?v=0XRMND1A0pQ
4	Kenji Ito	09/04/2025	que seja convidada a Sra. Irina Frare Cezar, Diretora de Relações Governamentais da 99 Tecnologia, para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.	Convite	05/11/2025	https://www.youtube.com/watch?v=0XRMND1A0pQ
5	Kenji Ito	09/04/2025	que seja convidada a Sra. Gabriela Barbosa, Gerente de Políticas Públicas da empresa UBER do Brasil Tecnologia LTDA, para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.	Convite	05/11/2025	https://www.youtube.com/watch?v=0XRMND1A0pQ
6	Renata Falzoni	09/04/2025	que seja convidado um Representante da Secretaria de Mobilidade da Prefeitura de Salvador (BA) . O objetivo é obter informações detalhadas sobre as políticas públicas adotadas, os desafios enfrentados na regulamentação e implementação das normas vigentes, bem como abordar demais questões que constituem o objeto de trabalho desta Subcomissão.	Convite	23/04/2025	https://www.youtube.com/watch?v=qfgyt6Ca-p8
7	Renata Falzoni	09/04/2025	que seja convidado um representante da Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos da Prefeitura de Fortaleza (CE) . O objetivo é obter informações detalhadas sobre as políticas públicas adotadas, os desafios enfrentados na regulamentação e implementação das normas vigentes, bem como abordar demais questões que constituem o objeto de trabalho desta Subcomissão.	Convite	23/04/2025	https://www.youtube.com/watch?v=qfgyt6Ca-p8
8	Renata Falzoni	09/04/2025	que seja convidado o Sr. Pedro do Carmo Baumgratz de Paula - Diretor Executivo da Vital Strategies - Organização Global de Saúde, ou quem o represente, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.	Convite	04/06/2025	https://www.youtube.com/watch?v=qfgyt6Ca-p8
9	Renata Falzoni	09/04/2025	que seja convidado o Sr. Gilberto Almeida dos Santos, Presidente da Sindimotos/SP, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.	Convite	22/10/2025	https://www.youtube.com/watch?v=H82_1INZfAE
10	Renata Falzoni	09/04/2025	que seja convidado o Sr. Edgar Francisco da Silva (Gringo Motoka), representante da AMABR - Associação dos Motofretistas Autônomos, para prestar esclarecimentos pertinentes ao objeto desta Subcomissão.	Convite	22/10/2025	https://www.youtube.com/watch?v=H82_1INZfAE



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

11	Renata Falzoni	09/04/2025	Que seja convidado o Sr. Júnior Freitas, fundador da Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos (Anea), para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.	Convite	22/10/2025	https://www.youtube.com/watch?v=ek32_hN2IAE
12	Renata Falzoni	09/04/2025	que seja convidada a Sra. Paula Manoela dos Santos, Gerente de Mobilidade Urbana do WRI Brasil, para prestar esclarecimentos pertinentes ao objeto desta Subcomissão.	Convite	04/06/2025	https://www.youtube.com/watch?v=ejun9u3u97E
13	Renata Falzoni	23/04/2025	Que seja convidada a Presidente Luciana Mendes Santos Servo, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), ou quem a represente, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão, bem como apresentar os estudos do Instituto referentes às estimativas de custos e impactos socioeconômicos de sinistros de trânsito no	Convite	07/05/2025	https://www.youtube.com/watch?v=5Pib6zv990
14	Renata Falzoni	23/04/2025	que seja oficiada a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, solicitando o envio de um representante para acompanhar as reuniões e os trabalhos desta Subcomissão.	Solicitação	29/04/2025	
15	Renata Falzoni	23/04/2025	Que seja convidada a Sra. Letícia de Oliveira Cardoso, Diretor(a) do Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não transmissíveis, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão, bem como apresentar Boletim Epidemiológico n.º 6, volume 54, do Ministério da Saúde, que trata do cenário brasileiro das lesões de	Convite	07/05/2025	https://www.youtube.com/watch?v=5Pib6zv990
16	Renata Falzoni	23/04/2025	Que seja convidado o Sr. Victor Pavarino, Oficial Técnico em Segurança Viária e Prevenção de Lesões Não Intencionais da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.	Convite	07/05/2025	https://www.youtube.com/watch?v=5Pib6zv990
17	Renata Falzoni	23/04/2025	que seja oficiada a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, solicitando o envio de um representante para acompanhar as reuniões e os trabalhos desta Subcomissão	Solicitação	29/04/2025	
18	Senival Moura	23/04/2025	Sra. Renata Mantovan - Diretora de Segurança Viária - CONSIDERANDO que, o número de mortes no trânsito aumentou de 711 no ano de 2020 para 1.031 no ano de 2024, e é o maior em nove anos segundo dados do Infosiga. CONSIDERANDO que, no ano de 2024 o número de mortes de motociclistas, ciclistas e pedestres representou 87% dos óbitos no trânsito da cidade de São	Convite		
19	Paulo Frange	23/04/2025	REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos do Procurador-Geral de Justiça do Ministério Público de São Paulo, PAULO SÉRGIO DE OLIVEIRA E COSTA, para que, se possível, designe um representante para o acompanhamento dos trabalhos desta Subcomissão.	Solicitação		
20	Paulo Frange	23/04/2025	REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos da Defensora Geral da Defensoria Pública do Estado de São Paulo, LUCIANA JORDÃO DA MOTTA ARMILATO DE CARVALHO, para que, se possível, designe um representante para o acompanhamento dos trabalhos dessa Subcomissão.	Solicitação		
21	Paulo Frange	23/04/2025	REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos do Presidente do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, DOMINGOS DISSEI, para que, se possível, designe um representante para o acompanhamento desta Subcomissão.	Solicitação		
22	Paulo Frange	23/04/2025	REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos do Presidente do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento - CEBRAP, ADRIAN GURZA LAVALLE, ou quem ele indicar, para que possa trazer a essa Subcomissão, em resumo o estudo "CRESCIMENTO DO SETOR DE PLATAFORMAS DIGITAIS DE MOBILIDADE NOS ÚLTIMOS ANOS (ANTT, 2020) ABRAS	Convite	13/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=y1T3stev9f0&t=276s
23	Paulo Frange	23/04/2025	REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos da Presidente do Conselho da Rede Lucy Montoro, LINAMARA RIZZO BATISTELLA, ou quem ela indicar, para que possa trazer a essa Subcomissão, os materiais colecionados pela rede, no que concerne aos pacientes oriundos dos serviços de transporte individual de passageiros por motocicleta. • Resultados	Convite	21/05/2025	https://www.youtube.com/watch?v=ek32_hN2IAE



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24	Kenji Ito	07/05/2025	que seja convidado o Sr. Rodrigo Saraiwa Marinho, diretor executivo do Instituto Milenium, para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.	Convite	27/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=kmsuy66g30Q
25	Kenji Ito	07/05/2025	que seja convidado o Sr. Rodrigo Saraiva Marinho, diretor executivo do Instituto Livre Mercado, para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.	Convite	27/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=kmsuy66g30Q
26	Kenji Ito	07/05/2025	que seja convidada a Sra. Amanda da Silva Calabretti, Especialista de relações governamentais da inDrive Brasil, para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.	Convite	05/11/2025	https://www.youtube.com/watch?v=6XRMMD1AdgQ
27	Renata Falzoni	07/05/2025	que seja convidado o Sr. Adrialdo de Lima Catão, Secretário Nacional de Trânsito ou quem o represente, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.	Convite		
28	Renata Falzoni	07/05/2025	que seja convidado o Sr. Silvio Médici, Presidente executivo da ABEETRANS - Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito, ou quem o represente, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.	Convite	20/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=H5jv9G2uA8I&t=230s
29	Paulo Frange	07/05/2025	Secretaria Municipal da Saúde (SMS), na figura de seu representante, Luiz Carlos Zamarco, ou quem ele indicar, para que possa trazer a essa Subcomissão, os materiais colecionados pela Secretaria, no que concerne os pacientes que deram entrada pelos sinistros/acidentes através do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.	Convite	21/05/2025	https://www.youtube.com/watch?v=KSDXp5AGrE
30	Paulo Frange	07/05/2025	Instituto Cordial, na figura de seu representante, Luis Fernando Viliça Meyer, ou quem ele indicar, para que, possa vir apresentar a essa Subcomissão, em resumo o estudo "Fatores de risco para motociclistas no Brasil", no que concerne ao serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.	Convite	04/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=youn8u9k198
31	Paulo Frange	07/05/2025	Instituto Locomotiva de Pesquisa, na figura de seu representante, Renato Meirelles, ou quem ele indicar, para que possa apresentar em resumo a essa Subcomissão, os estudos "Moto por aplicativo em SP" e "Paulistanos e seus deslocamentos", no que concerne ao serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.	Convite	03/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=698th9u8k198
32	Paulo Frange	07/05/2025	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB), na figura de seu representante, Pablo Souza, para que possa enviar a esta Subcomissão, informações detalhadas sobre os sinistros que envolvem o transporte individual de passageiros de motocicletas no município de Salvador	Informações		
33	Senival Moura	21/05/2025	Professora Ludimila Ábilio, pesquisadora do Instituto de Estudos Avançados da USP, vinculada ao Programa Eixos Temáticos USP - ProETUSP; Considerando o contexto de transformação do mundo do trabalho, impulsionado pelos avanços tecnológicos, o qual, apesar de representar grandes expoentes de inovação, também reproduz as formas mais primitivas de exploração da força de trabalho, impulsionado pelos avanços tecnológicos, o qual, apesar de representar grandes expoentes de inovação, também reproduz as formas mais primitivas de exploração da força de trabalho, innada	Convite	06/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=jgkCk188rns
33	Senival Moura	21/05/2025	Considerando o contexto de transformação do mundo do trabalho, impulsionado pelos avanços tecnológicos, o qual, apesar de representar grandes expoentes de inovação, também reproduz as formas mais primitivas de exploração da força de trabalho, innada	Convite	06/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=jgkCk188rns



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

			Companhia de Engenharia de Tráfego – CET para participar de reunião desta Subcomissão, a fim de prestar esclarecimentos sobre a atuação da Companhia no que se refere à fiscalização de motocicletas e à fiscalização de comportamentos de risco no trânsito por videomonitoramento		20/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=3H51yPQ2u4A&t=2306s
34	Renata Falzoni	04/09/2025		Convite		
			Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, para que indique representante a fim de participar de reunião desta Subcomissão e prestar esclarecimentos sobre o objeto dessa subcomissão, e diretrizes nacionais sobre fiscalização de motocicletas, eventuais regulamentações federais em andamento e fiscalização de		20/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=3H51yPQ2u4A&t=2306s
35	Renata Falzoni	04/09/2025		Convite		
			Dra. Julice Salvagni, integrante da coordenação do Fairwork Brasil, para que participe de reunião desta Subcomissão a fim de apresentar contribuições, pesquisas e perspectivas sobre os impactos trabalhistas e sociais dos serviços de transporte de passageiros por motocicleta mediados por aplicativos.		13/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=y1T5t0ne70&t=794s
36	Renata Falzoni	04/09/2025		Convite		
			Sr. Sergio Avelleda, Coordenador do Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper Cidades, ou quem o represente, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.		01/10/2025	https://www.youtube.com/watch?v=jw2Fnu_8Yw
37	Renata Falzoni	04/09/2025		Convite		
			que seja convidado a fim de prestar esclarecimento em relação a metodologia utilizada para tratar a coleta e tratamento dos dados referentes a sinistros de trânsito na cidade São Paulo as seguintes autoridades: -O Exmo. Presidente do Detran-SP. Sr. Eduardo Aggio ; - A Exma. Diretora de Segurança Viária do Detran-SP- Sra. Roberta Mantovani.		20/08/2025	https://www.youtube.com/watch?v=3H51yPQ2u4A&t=2306s
38	Senival Moura	13/09/2025		Convite		
			convite à São Paulo Transporte/SA – SPTRANS, para que indique representante a fim de participar de reunião desta Subcomissão e prestar esclarecimentos sobre o objeto de estudos dessa subcomissão, e prestar esclarecimentos sobre o objeto de estudos dessa subcomissão, sobretudo no que se refere à capilaridade, a cobertura, ao conforto e à eficiência do transporte		01/10/2025	https://www.youtube.com/watch?v=jw2Fnu_8Yw
39	Renata Falzoni	13/09/2025		Convite		
			convite ao Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte – SMT, com o objetivo de prestar esclarecimentos sobre estudos, normativas em elaboração e posicionamento institucional sobre o objeto de estudo desta Subcomissão, em especial sobre a cobertura, capilaridade, conforto e eficiência do transporte público no território paulistano.		01/10/2025	https://www.youtube.com/watch?v=jw2Fnu_8Yw
40	Renata Falzoni	13/09/2025		Convite		
			Subcomissão passe a se reunir semanalmente			
41	Renata Falzoni	13/08/2025		Funcionamento		
			FETPESP - Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo - Sr. Mauro Herszkowicz - Cargo: Presidente; CONSIDERANDO a publicação da edição bimestral de jan/fev de 2025 (ed. 73) da revista institucional da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos); a revista "NTUrbano", a qual versa sobre temas do NTU Brasil - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - Sr. Francisco Armando Noschang Christovam - Cargo: Diretor Executivo; CONSIDERANDO a publicação da edição bimestral de jan/fev de 2025 (ed. 73) da revista institucional da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos); a revista "NTUrbano", a qual versa sobre temas do		10/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=q0u3UjK4rM&t=5507s
42	Paulo Frange	20/09/2025		Convite		
					10/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=q0u3UjK4rM&t=5507s
42	Paulo Frange	20/09/2025		Convite		



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

42	Paulo Frange	20/08/2025	ANIP - Associação Nacional de Transportes Públicos - Sr. Ailton Brasiense Pires - Cargo: Presidente e Superintendente; CONSIDERANDO a publicação da edição bimestral de jan/fev de 2025 (ed. 73) da revista institucional da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), a revista "NTUrbano", a qual versa sobre temas do transporte público coletivo e da	Convite	10/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=qo3wjk4rM&t=0007s
42	Paulo Frange	20/08/2025	CNT - Confederação Nacional do Transporte - Sr. Vander Francisco Costa - Cargo: Presidente; CONSIDERANDO a publicação da edição bimestral de jan/fev de 2025 (ed. 73) da revista institucional da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), a revista "NTUrbano", a qual versa sobre temas do transporte público coletivo e da mobilidade urbana	Convite	10/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=qo3wjk4rM&t=8807s
43	Renata Falzoni	20/08/2025	À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta Requeiro nos termos regimentais, o convite ao Sindicato de Inspeção Veicular e de Equipamentos de Produtos Perigosos do Estado de São Paulo – SIVESP para tratar sobre o objeto desta Subcomissão.	Convite	03/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=8H1na9kUX8
44	Renata Falzoni	20/08/2025	À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta Requeiro nos termos regimentais, o convite à Associação Nacional dos Organismos de Inspeção – ANGIS para tratar sobre o objeto desta Subcomissão.	Convite	03/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=8H1na9kUX8
45	Paulo Frange	03/set	A CET, na figura de seu representante, Sr. Milton Roberto Persoli, ou quem ele indicar, apresente à essa Subcomissão o estudo "Faixa Azul – Desafios e Resultados", material exposto na Conferência Nacional de Segurança no Trânsito. Sala da Subcomissão, em 22 de agosto de 2025.	Convite	24/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=8CD2ac7wUIM
46	Renata Falzoni	03/set	Professor Mateus Humberto, do Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da USP, para prestar esclarecimentos sobre os estudos de impacto sobre a sinistralidade das Faixas Azuis de São Paulo	Convite	24/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=8CD2ac7wUIM
47	Renata Falzoni	03/set	um representante do Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Inspier Cidades para prestar esclarecimentos sobre a pesquisa "Avaliação dos impactos da Faixa Azul nos sinistros e mortes no trânsito em São Paulo" e demais temas pertinentes ao objeto desta Subcomissão.	Convite	24/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=8CD2ac7wUIM
48	Renata Falzoni	03/set	Que seja convidado o Sr. Diogo Lemos - Coordenador Executivo da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global em São Paulo, ou quem o represente, para prestar esclarecimentos sobre os estudos de impacto sobre a sinistralidade das Faixas Azuis de São Paulo, estudos estes que estão sendo realizados pelo convênio entre Universidade de São Paulo (USP), Universidade Federal do Ceará (UFC), Vital Strategies e Instituto Cordial, bem como temas pertinentes ao objeto desta Subcomissão.	Convite	24/09/2025	https://www.youtube.com/watch?v=8CD2ac7wUIM



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

49	Renata Falzoni	01/10/2025	Convite à Sra. Gladys Nyachio, da Universidade Multimídia do Quênia (Multimedia University of Kenya) e ao Sr. Sam Clark, da organização Transaid, ou quem os represente, para apresentarem o estudo "A Fare Price", realizado junto com a FIA Foundation, e tratarem sobre a regulamentação das associações de motociclistas do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta no Quênia.	Convite	29/10/2025	https://www.youtube.com/watch?v=DxQg8k31k
50	Renata Falzoni	01/10/2025	Convite à Sra. Iman Abdulwassi Abubaker, Gerente de Projetos de Mobilidade Urbana do WRI Africa, ou quem a represente, para apresentar e debater sobre a regulamentação do Serviço de Transporte de Passageiros por Motocicleta em Addis Ababa – Etiópia.	Convite	29/10/2025	https://www.youtube.com/watch?v=DxQg8k31k
51	Renata Falzoni	07/10/2025	Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidada a Confederação Nacional de Serviços, por meio de um de seus representantes legais, para prestar esclarecimentos pertinentes ao objeto desta Subcomissão, inclusive no que se refere às ações judiciais movidas por essa Confederação relativas à regulamentação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros por motocicleta, bem como sobre questões correlatas.	Convite	05/11/2025	https://www.youtube.com/watch?v=8X8MM01A0eQ
52	Renata Falzoni	05/11/2025	Realização de Audiência Pública, em dia, horário e local a serem posteriormente determinados, para tratar do tema: "Regulamentação e Segurança no Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta no Município de São Paulo". A audiência tem como objetivo reunir contribuições para subsidiar propostas legislativas e aprimorar políticas públicas relacionadas à atividade, abordando aspectos de segurança viária, capacitação profissional, fiscalização, licenciamento e impacto socioeconômico. Requer, ainda, que sejam convidados: Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT); Diretor-Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET); Diretor-Presidente da São Paulo Transportes S.A. (SPTrans); Presidente do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN-SP); Coordenador-Geral de Segurança no Trânsito da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAIN).	Convite	24/11/2025	https://www.youtube.com/watch?v=V0828Uk8M
53	Renata Falzoni	05/11/2025	Que seja solicitado à Douta Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo que realize pesquisa junto aos órgãos judiciais competentes e elabore relatório de andamento processual abrangendo todas as ações judiciais que envolvam o objeto de estudo desta Subcomissão, notadamente a regulamentação do serviço de transporte remunerado de pessoas por motocicleta. Ainda, que seja solicitado que o relatório contemple, entre outras, as seguintes ações: TJ/SP – Processo nº 2059677-53.2025.8.26.0000 TJ/SP – Processo nº 1002734-68.2025.8.26.0053 TJ/SP – Processo nº 1001729-11.2025.8.26.0053 TJ/SP – Processo nº 2294157-10.2024.8.26.0000 STF – Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 7852 Demais ações correlatas que versem sobre a regulamentação, fiscalização, segurança ou condições de trabalho no serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta. Solicita-se, por fim, que o relatório a ser elaborado contenha, ao menos: O objeto da ação; As partes envolvidas; Os principais pedidos e fundamentos jurídicos; As decisões judiciais proferidas; E o status processual atualizado.	Informações		



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sumário

RELATÓRIO..... 1

 SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA 1

 CRIAÇÃO DA SUBCOMISSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA..... 2

 INSTALAÇÃO 3

 ELEIÇÃO DA MESA DIRETORA DA SUBCOMISSÃO: 3

 DAS REUNIÕES ORDINÁRIAS 4

OBJETIVO 4

METODOLOGIA DE TRABALHO 6

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS:..... 7

MARCO REGULATÓRIO ATUAL..... 7

 Análise Cronológica e Hierárquica da Legislação (Três Esferas)..... 7

 Um olhar para o Decreto Municipal 62.144/2023 10

 EXIGÊNCIAS MÍNIMAS PARA REGULAMENTAÇÃO 11

 Lacuna Legal Federal e o Imperativo Municipal 13

CENÁRIO LEGISLATIVO E JUDICIAL ATUAL 15

 O Quadro Judicial (Pressão e Decisões)..... 15

 O Quadro Judicial: O Imperativo da Regulamentação 15

 Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo 16

 RELATÓRIO DE ATUALIZAÇÃO JURÍDICO-ADMINISTRATIVA 19

 CONTEXTUALIZAÇÃO DO CENÁRIO ATUAL..... 19

 O Quadro Judicial (O Aspecto Trabalhista e o Papel do Município)..... 21

 O Debate Legislativo Federal e Seus Impactos..... 22

 O Debate Federal em Curso..... 22

 Perspectiva do Executivo Federal: O Novo Plano Nacional (SENATRAN) 23

 O Debate Legislativo Municipal e Seus Impactos..... 25

DO ACOMPANHAMENTO 31

226



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

OITIVAS	32
AUDIÊNCIAS PÚBLICAS	32
AUDIÊNCIA PÚBLICA – 29/05/2025	32
Posição da Prefeitura (SMT, DTP e Saúde)	33
Posição das Empresas de Aplicativo (99 e Uber)	34
Posição dos Trabalhadores (Representantes)	35
Posição dos Vereadores (Projetos em Trâmite)	36
AUDIÊNCIA PÚBLICA – 24/11/2025	38
REUNIÕES DE TRABALHO	42
ANÁLISE COMPARATIVA DE POLÍTICAS PÚBLICAS MUNICIPAIS:	43
OITIVA – 23/04/2025	43
PREFEITURA DE SALVADOR	43
PREFEITURA DE FORTALEZA	44
Resumo por Cidade: Regulamentação e Segurança no Transporte por Motocicleta	45
PEDIDO DE INFORMAÇÃO – 07/05/2025	47
SEMOB - Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana	48
ANÁLISE COMPARATIVA DE POLÍTICAS PÚBLICAS OUTROS PAISES	49
OITIVA – 29/10/2025	49
QUÊNIA	49
Addis Ababa – ETIÓPIA	53
EXPERIÊNCIAS NO OCIDENTE: PROTEÇÃO SOCIAL E VÍNCULOS	56
CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS E INSTITUCIONAIS na Construção de Sistemas de Transporte Seguros e Baseados em Evidências	59
OITIVA – 04/06/2025	59
Vital Strategies - Organização Global de Saúde:	59
WRI Brasil	60
INSTITUTO CORDIAL	62
OITIVA – 27/08/2025	67
INSTITUTO MILENIUM	67
	227



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

INSTITUTO MERCADO LIVRE	69
OITIVA – 03/09/2025	72
INSTITUTO LOCOMOTIVA DE PESQUISA	72
IMPACTOS NA SAÚDE PÚBLICA E SEGURANÇA VIÁRIA.....	75
OITIVA – 07/05/2025	75
Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis (Daent) da Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente (SVSA) do Ministério da Saúde.	75
Segurança Viária e Prevenção de Lesões Não Transmissíveis.....	76
IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA.....	76
OITIVA – 21/05/2025	81
SBOT – Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia -SP	82
SMS – Secretaria Municipal de Saúde de São Paulo	85
REDE DE REABILITAÇÃO LUCY MONTORO	87
FAIXA AZUL	92
OITIVA – 24/09/2025	92
CET.....	92
Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper Cidades.....	93
Bloomberg para Segurança Viária Global.....	93
Escola Politécnica - USP	95
PLATAFORMIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO	99
OITIVA – 06/08/2025	99
Instituto de Estudos Avançados da USP	99
Pesquisador do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT) da Unicamp.....	100
Ministério Público do Trabalho.....	100
OITIVA – 13/08/2025 - 1ª Reunião Extraordinária	100
Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – CEBRAP	101
Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos - USP.....	102
Fairwork Brasil	103
SISTEMA DE TRANSPORTE	105
	228



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

OITIVA – 10/09/2025	105
NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos	105
ANTP - Associação Nacional de Transportes Público	106
FETPESP (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo)	109
OITIVA – 01/10/2025	111
Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper Cidades	112
SMT - SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE	112
SPTRANS - São Paulo Transporte S/A	113
FISCALIZAÇÃO	118
OITIVA – 03/09/2025	118
SIVESP	118
ANGIS	119
OITIVA – 03/09/2025	122
ABEETRANS - Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito	123
OITIVA – 20/08/2025	126
SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito	126
DETRAN-SP	127
CET - Companhia de Engenharia de Tráfego	129
POSICIONAMENTO DAS ENTIDADES REPRESENTATIVAS DO SERVIÇO de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta por Aplicativo	131
OITIVA – 22/10/2025	131
SINDIMOTOS/SP	132
AMABR - Associação dos Motofretistas Autônomos	133
ANEA - Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos	134
EMPRESAS DE PLATAFORMAS DE MOBILIDADE E ENTIDADES DE CLASSE	146
OITIVA – 05/11/2025	146
INDRIVE BRASIL	146
	229



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

99 Tecnologia	147
UBER do Brasil Tecnologia LTDA	148
AMOBITEC - Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia	150
CNS - Confederação Nacional de Serviços	151
DIRETRIZES ESSENCIAIS PARA A SEGURANÇA VIÁRIA E MITIGAÇÃO DE RISCOS no Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.....	157
OITIVA – 07/10/2025 – 2ª Reunião Extraordinária	157
Prof. CIRO BIDERMAN.....	157
DESAFIOS CRÍTICOS e CAMINHOS para a viabilidade em SÃO PAULO:	164
PESQUISAS E ANÁLISE DOCUMENTAL.....	164
O Dilema do Custo: Mercado e o Estado	164
A Conciliação Inadiável: Vida, Segurança e o Imperativo Regulatório	165
O Arcabouço da Segurança Jurídica e Econômica	165
A Harmonização entre a Liberdade Econômica e a Segurança Viária	166
Pilar da Segurança e Mitigação de Riscos.....	166
Pilar da Proteção Social e Vínculo	166
Pilar da Compensação Financeira (PLANMOB)	167
Pilar do Controle Comportamental (Tecnologia a favor da Vida)	167
O Imperativo: O Prazo Judicial e a Dignidade do Trabalhador.....	167
LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE DADOS: Síntese de Risco e Oportunidade... ..	169
Análise de Risco (Segurança Viária e Saúde Pública)	169
Análise Socioeconômica e de Mercado.....	169
Análise de Conformidade Normativa (Legislação Federal vs. Prática das Operadoras)	170
QUADRO DE CONFORMIDADE: Requisitos Legais vs. Prática das Plataformas	170
ESTUDOS DE CASO (Benchmarking)	173
CONCLUSÕES E PROPOSTAS	177
1. Segurança Pública: Combate a Assaltos e Crimes Patrimoniais	177
2. Implicações Legais de Exigir Restrição Algorítmica às Plataformas	178
2.1. Desmistificando a Natureza Jurídica: Intermediação vs. Transporte	178
	230



Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

2.2 Fundamento Legal para a Regulamentação do Algoritmo 179

3. Mecanismos de Sanção e *Compliance* 179

 Riscos Legais Envolvidos 180

4. Eixos de Prevenção Multidisciplinar (Consenso dos Especialistas) 180

5. Da Fundamentação para o Piso de Segurança Remuneratória 181

RECOMENDAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS:..... 182

 DIRETRIZES VINCULANTES PARA O PROJETO DE LEI (PL) DE
 REGULAMENTAÇÃO 182

 Propostas de Ação Administrativa (Recomendação ao Executivo): 187

CONCLUSÃO FINAL DA SUBCOMISSÃO 193

 Do Encaminhamento e Apresentação de Projeto de Lei pela Subcomissão: 198

Colaboradores da Subcomissão 210

SIGLAS 211

NOTA TÉCNICA: DEFINIÇÃO E UNIFICAÇÃO DE NOMENCLATURA..... 215

NOTA TÉCNICA: "Sinistro de Trânsito" vs. "Acidente de Trânsito" 217

LEGISLAÇÃO 219

REQUERIMENTOS / APRESENTAÇÕES..... 220



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 01/25

atualizado por Ver. Paulo Frange em 03/04/2025 11:52:00:

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO 24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão de regulamentação do mototáxi,

Considerando o aumento no número de motocicletas nas ruas brasileiras saltou de 18 milhões, em 2013, para 32 milhões, em 2023, de acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). E na Capital de São Paulo 1,2 milhão e em 2024 já chegamos 1,3 milhão;

Considerando que as INTERNAÇÕES DE MOTOCICLISTAS no SUS (Sistema Único de Saúde) aumentaram 14% nos quatro primeiros meses de 2024

Considerando que cada internação em 2023 custou a média de R\$ 1.561,31, com gasto total de R\$ 221,5 milhões no ano, impactando diretamente os cofres públicos. Até abril de 2024, foram gastos R\$ 80,5 milhões, segundo o Ministério da Saúde. O dado corresponde apenas ao tratamento das vítimas;

Considerando que o tempo de recuperação de um acidente de moto pode ser longo, variando de meses a anos, com cirurgias e fisioterapias constantes, ou seja, é um processo que não só afeta a vítima diretamente, mas também sobrecarrega o sistema de saúde, e tem impacto socioeconômico significativo;

Considerando a atuação da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT), responsável por reunir especialistas em ortopedia e traumatologia, promovendo sua formação e atualização contínua, além de atuar na solução de problemas sociais, profissionais e educacionais;

Considerando o levantamento inédito da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT), baseado na análise dos dados de 45 instituições de saúde que atendem o SUS, onde sete em cada dez vítimas de traumas graves atendidas em emergências são motociclistas, dos quais 53% usam a moto para trabalho;

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-900 - FONE (11) 3366-4428
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: yves@paulofrange.com.br

Matéria REQCOM SUBMOTOTAXI 1/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 03/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Ver. Paulo Frange em 03/04/2025 11:52:00.

fls. 2



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

Considerando que neste levantamento, os estudos demonstram que esses traumas correspondem a 66% dos atendimentos ortopédicos que chegam a esses serviços;
Considerando que o estudo revela ainda que nestes atendimentos, 40% das fraturas são fechadas, com internação média de até uma semana, enquanto fraturas expostas (18%) requerem de 8 a 15 dias de internação, e politraumas (10%) podem resultar em mais de 14 dias de internação;

REQUEIRO, nos termos regimentais, que seja convidado **FERNANDO BALDY DOS REIS**, presidente da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia - SP, ou quem ele indicar, para que possa trazer à essa **Subcomissão** seus conhecimentos relacionados ao tema, com data e horário a serem definidos.

Sala da Subcomissão, em 26 de março de 2025.




OBS. FORMA DE CONTATO

Alameda Lorena, 427 – 14º andar. Jardim Paulista 01424-000 – São Paulo – SP
Tel: (11) 2137-5400

À Ilma
Presidente
Vereadora Renata Falzoni,
Subcomissão de estudo, análise e discussão dos assuntos
relacionados à regulamentação do serviço de transporte de
passageiros por motocicleta no município de São Paulo.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01318-900 - FONE (11) 3396-4428
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia RECOM SUBMOTOTAXI 1/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 03/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 02/25

autuado por Kenji Ito em 08/04/2025 11:30:11.

fls. 1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

REQUERIMENTO

REQUEIRO, na forma regimental que seja convidado o Sr. Ciro Biderman, Professor dos cursos de graduação e pós graduação em administração pública e economia da Fundação Getulio Vargas (FGV), pelo contato ciro.biderman@fgv.br, para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.

Kenji Ito

PODEMOS

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 2/2025. Documento assinado digitalmente por MARCIO KENJI ITO em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=620147>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 02/25 – CIRO BIDERMAN





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

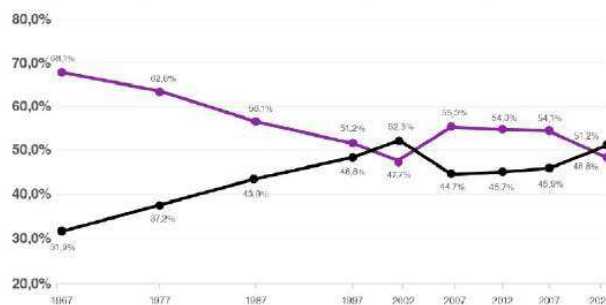
Olhando para trás: a revolução do transporte por aplicativo

- No início da década de 2010, um novo modelo de negócios revolucionou a mobilidade em cidades médias e grandes ao redor do mundo.
- Os deslocamentos urbanos nunca mais foram os mesmos. A principal resistência veio do setor de táxis. Motoristas de táxi assumiram uma visão míope, pois o único impacto percebido era sobre o preço das licenças, e a maioria deles não possui a licença.
- Hoje, os taxistas já estão nas plataformas na maioria dos países latino-americanos: houve redução do preço por viagem, mas aumento no volume total graças à redução de corridas sem passageiros.

FGV CIDADES

A inversão da participação modal

Divisão dos modos de transporte motorizados:
Região Metropolitana de São Paulo (1967 a 2023)



Fonte: Pesquisas Origem-Destino do Metrô de 1967 a 2023

Coletivo
Individual

FGV CIDADES

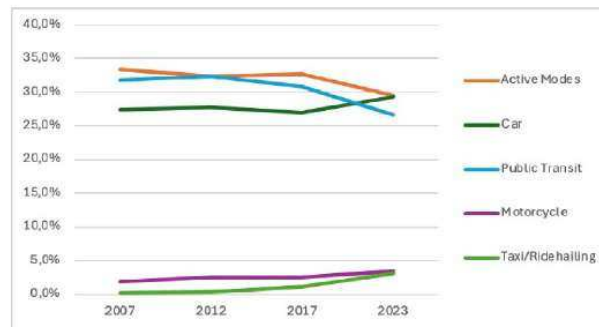


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A reversão da participação modal

Participação de modos seleccionados na Região Metropolitana de São Paulo (2007 a 2023)



Fonte: Pesquisas Origem-Destino do Metrô de 2007 a 2023

FGV CIDADES

A origem da resistência

- **Segurança viária (oficial)**
 - As motocicletas representam uma parcela considerável dos acidentes de trânsito.
 - O aumento dos deslocamentos por motocicleta pode, mecanicamente, aumentar os acidentes de trânsito.
- **Transporte público**
 - O transporte público não tem conseguido competir com as motocicletas (que não pode vetar) e pode ter ainda mais dificuldade para competir com aplicativos de moto (que ele pode vetar).
- Políticas públicas ruins podem ser encobertas ao focar nos aplicativos de moto em vez de melhorar o sistema.
 - O transporte público está perdendo passageiros porque a qualidade do serviço é ruim.

FGV CIDADES



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Mobilidade é sobre escolha modal

- Para aumentar o número de deslocamentos em um modo, é necessário reduzir em outro.
 - Se os usuários de aplicativos de moto migram de motociclistas que dirigem seu próprio veículo, o impacto é nulo.
- Pode ser positivo se as plataformas de transporte (TNCs) intervirem.
- Se os usuários migram dos carros, o impacto no meio ambiente e no congestionamento é positivo (redução), mas o efeito sobre a segurança viária é negativo.
- Se os usuários vêm do transporte público ou de deslocamentos a pé, o impacto é geralmente negativo, exceto para a segurança pessoal.
 - Pode ser parcialmente mitigado com integração.

 FGV CIDADES

Políticas públicas de segurança viária

- O fator individual mais efetivo para a redução da sinistralidade é a redução de velocidade.
- O segundo elemento é o “comportamental”, mas exige ações múltiplas.
 - Uso de equipamentos como cinto de segurança ou capacete
 - Direção sóbria
- A segregação de vias para os modos mais frágeis exige uma estrutura mais robusta aparentemente:
 - Resultados positivos para os casos de ciclovias, mas reduzidos para os casos de ciclofaixa.
- Não circular entre as faixas é uma “bala de prata” para as motocicletas.
 - Será a faixa azul um “segundo melhor”?

 FGV CIDADES



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Motos e segurança viária

- As motos respondem por 62% dos sinistros no município de São Paulo sendo que na cidade há 3,65 carros para cada moto.
- A motocicleta está entre os modos mais expostos à sinistralidade.
- A sinistralidade de motos vem aumentando sistematicamente nos anos recentes na Cidade e no Estado de São Paulo.

FGV CIDADES

Custo econômico

Ocorrências por milhões de quilômetros e custos (R\$ de 2021) por mil pax*quilômetros da Sinistralidade

Modo	Não Fatais		Fatais		Custo Total
	Casos	Custos	Óbitos	Custos	
Auto	0,7858	34,13	0,0242	20,81	54,94
Moto	1,6646	72,31	0,1027	88,35	160,66
Ônibus	0,0412	1,79	0,0038	3,24	5,03
Bicicleta	0,2813	12,22	0,0445	38,23	50,45
Total	2,7729	120,45	0,1752	150,63	271,08

FGV CIDADES

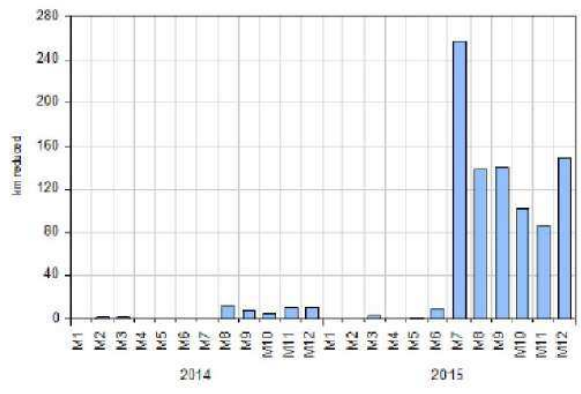


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A redução de
velocidade de
2014-2016 em
São Paulo

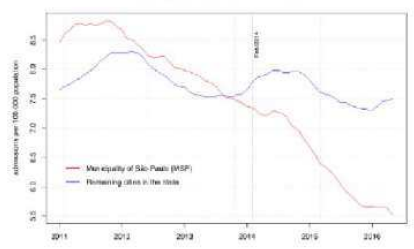
Quilômetros de
vias com
velocidade
reduzida por
mês



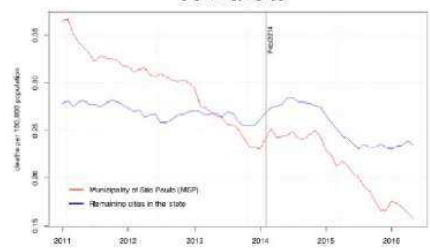
FGV CIDADES

Sinistralidades

Hospitalizações por conta de Sinistros de Trânsito



Fatalidades por conta de Sinistros de Trânsito



FGV CIDADES



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

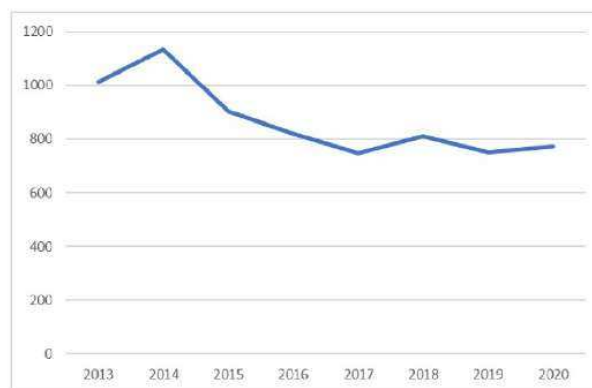
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Resultados dos estudos

- Redução significativa da sinistralidade; fatalidades é um evento raro, mas em números viemos de 1.200 mortes por ano para 800.
- Efeito aparece apenas quando há simultaneamente redução de velocidade e implementação de radar.
- Os efeitos demoram cerca de 3 meses para se estabelecerem sugerindo uma associação com a cobrança da multa.
- A medida é tipicamente impopular, mesmo com um custo-benefício altamente favorável.

FGV CIDADES

Fatalidades no trânsito Cidade de São Paulo



FGV CIDADES

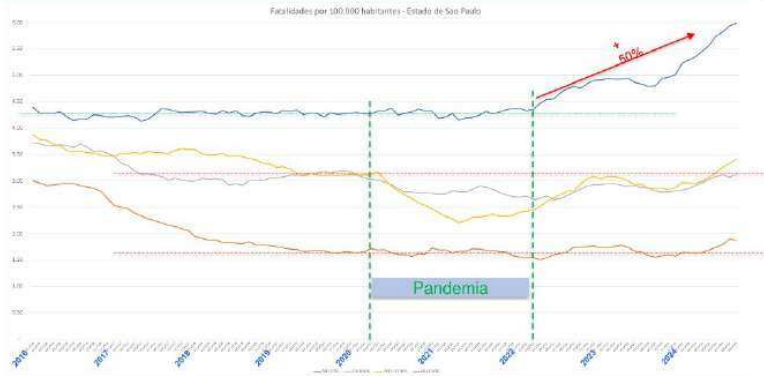


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Tendências recentes no Estado de SP por modo

FGV CIDADES



Fonte: <https://dados.transportes.gov.br/t/dataset/registro-nacional-de-veiculos-automotores-renavam>

A tendência no município de São Paulo



FGV CIDADES



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Evolução das multas em SP



FGV CIDADES

Funcionalidade dos Radares



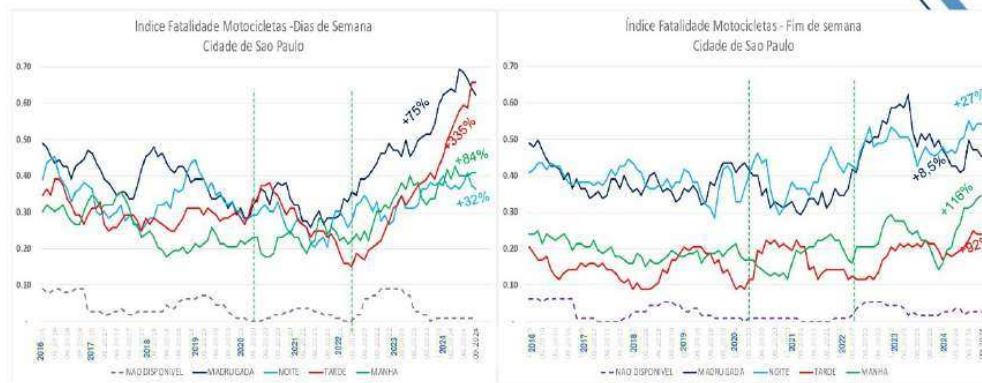
FGV CIDADES



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Data mining



FGV CIDADES

Discussão

- A motocicleta como meio de deslocamento é bastante atrativa em termos econômicos seja do ponto de vista de eficiência seja do ponto de vista distributivo.
- O potencial para uma “integração universal” pode representar uma mudança de paradigma no transporte público.
- Existe um problema de sinistralidade concentrado no modo motocicleta.
 - Não há evidência de que esteja ligado ao Moto Taxi, mas não sabemos se está ligado ao aumento no uso da motocicleta.
- A política pública deve procurar entender a origem do problema e oferecer soluções que lidem com o problema de fato.

FGV CIDADES



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Obrigado!

Ciro Biderman
ciro.biderman@fgv.br

 **FGV CIDADES**

REQCOM SUBMOTOTAXI 03/25



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Kenji Ito em 08/04/2025 11:30:54.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

REQUERIMENTO

REQUEIRO, na forma regimental que seja convidado o Sr. André Porto, Diretor Executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC), pelo contato diretoraexecutiva@amobitec.org, para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.

Materia RECOM SUBMOTOTAXI 3/2025. Documento assinado digitalmente por MARCIO KENJI ITO em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pid=699260>.

Kenji Ito
PODEMOS

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 03/25 – AMOBITEC



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



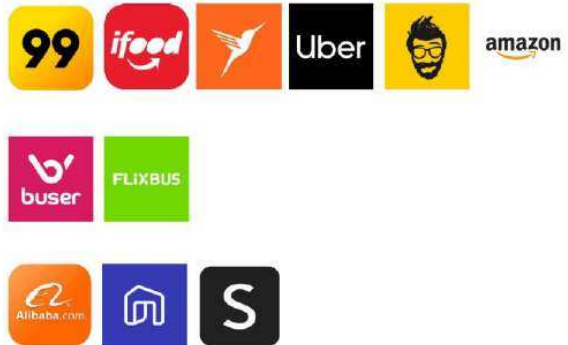
AMOBITEC

Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de
Passageiros por Motocicletas

Novembro/2025

Sobre a AMOBITEC

A Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia representa as principais empresas que impulsionam a mobilidade, comércio digital e a inovação no Brasil por meio da tecnologia. Nosso objetivo é fomentar um ambiente regulatório favorável ao desenvolvimento tecnológico e à mobilidade inovadora e sustentável.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Como funciona a intermediação?



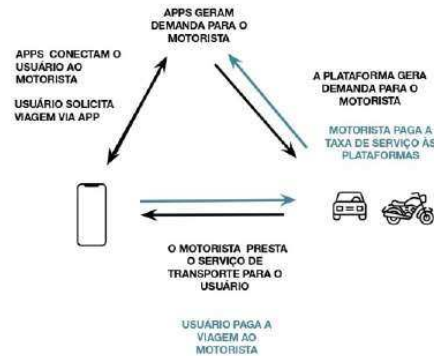
Plataformas atuam na **intermediação** da prestação de serviço. **Motoristas contratam as plataformas** para proporcionar demanda ao seu serviço.

O **tomador de serviços é o usuário final**.

Com isso, as plataformas:

- a) reduzem custos de transação;
- b) otimizam a utilização de ativos;
- c) proporcionam melhor experiência aos usuários.

Exemplo: Transporte individual privado



Dados CEBRAP

2,2 milhões de pessoas atuam como motoristas e entregadores de plataformas digitais

Crescimento de 35% a mais de motoristas e 18% a mais de entregadores entre 2022 e 2024

42% dos motoristas e 46% dos entregadores têm outro trabalho, evidenciando a flexibilidade

61% dos entrevistados afirmam que querem continuar trabalhando com as plataformas

Os dados mostram que os aplicativos oferecem **novas oportunidades de trabalho e renda**, dando **autonomia** para que milhões de pessoas escolham **quando, como e quanto querem trabalhar**.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Não é profícuo proibir o diálogo ou impedir o avanço da regulamentação. É preciso discutir o tema com seriedade, dados e evidências



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

cotidiano

Sobe número de motociclistas mortos em SP, na contramão de demais ocorrências

cotidiano

Motociclistas foram de 32% para 47% das mortes no trânsito de São Paulo

METRÓPOLE

Marginal do Pinheiros é a via com mais acidentes; Raposo tem mais mortes

Dizem que o Motoapp é o vilão dos acidentes. O que dizem os dados?

72%

dos sinistros ocorreram durante o uso pessoal e não profissional, de acordo com levantamento realizado no Centro Hospitalar de Santo André pelo Instituto Cordial e Abramet

90%

dos sinistros ocorreram em vias sem radar

81%

dos sinistros ocorreram vias sem sinalização do limite de velocidade

Fonte: Causas de sinistros com motociclistas Dados Preliminares - Ocorrências envolvendo motociclistas - Instituto Cordial

Enquanto se discute proibição, o que de fato o Poder Público faz pela segurança viária da cidade de São Paulo?



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Giro Prefeitura de SP desiste de meta de redução de morte no trânsito

ESTADÃO CONTEÚDO
25/04/2023 - 7:57

Para compartilhar:
f t i n e

O prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB), alterou uma das metas da sua gestão, trocando o objetivo de reduzir mortes no trânsito para uma taxa de 4,5 por 100 mil habitantes para um objetivo menos específico de realizar 18 medidas para redução de mortes em decorrência de acidentes dessa natureza. Nunes disse não ver a mudança como prejudicial à cidade. Em dezembro, o índice estava em 6,99.

Em 2023, a Prefeitura de São Paulo retirou do Plano de Metas 2021-2024 o objetivo de reduzir a mortalidade no trânsito para 4,5 óbitos por 100 mil habitantes, substituindo-o por uma meta genérica de "cumprir 18 ações para redução de mortes no trânsito".

Cotidiano

Sob Nunes, mortes no trânsito sobem e multas caem na cidade de São Paulo

Adriana Ferraz - Do UOL em São Paulo
11/01/2025 09h50

WhatsApp 51



O trânsito de São Paulo ficou mais violento no primeiro mandato do prefeito Ricardo Nunes (MDB). Entre 2021 e 2024, o número de mortes cresceu 42% na cidade, chegando a 1.031 óbitos no ano passado.

Na contramão, o total de multas só cai. Quando assumiu o cargo, a média mensal de infrações, referente a 2020, era de 928 mil por mês — agora, está em 489 mil. A queda é de 47%.

E as plataformas?

As plataformas não fogem do debate sobre regulamentação — ao contrário, o defendem. Mas é preciso que esse diálogo considere as complexidades do setor e desafios práticos, como a questão dos EPIs.

Dual apps e sobreposição de cadastros

A maioria dos motociclistas atua em mais de uma plataforma. Isso torna inviável determinar qual empresa seria responsável pela entrega do EPI, gerando duplicidades e dificultando a divisão justa de responsabilidades.

Risco de fraudes e cadastros indevidos

A distribuição em larga escala sem mecanismos robustos de controle pode incentivar cadastros falsos apenas para obtenção dos itens, comprometendo a efetividade da medida.

Crítérios de elegibilidade pouco claros

Muitos motociclistas utilizam os aplicativos de forma esporádica, sem vínculo frequente ou volume relevante de corridas. Sem critérios objetivos, é difícil definir quem teria direito aos equipamentos.

Proporcionalidade e viabilidade operacional

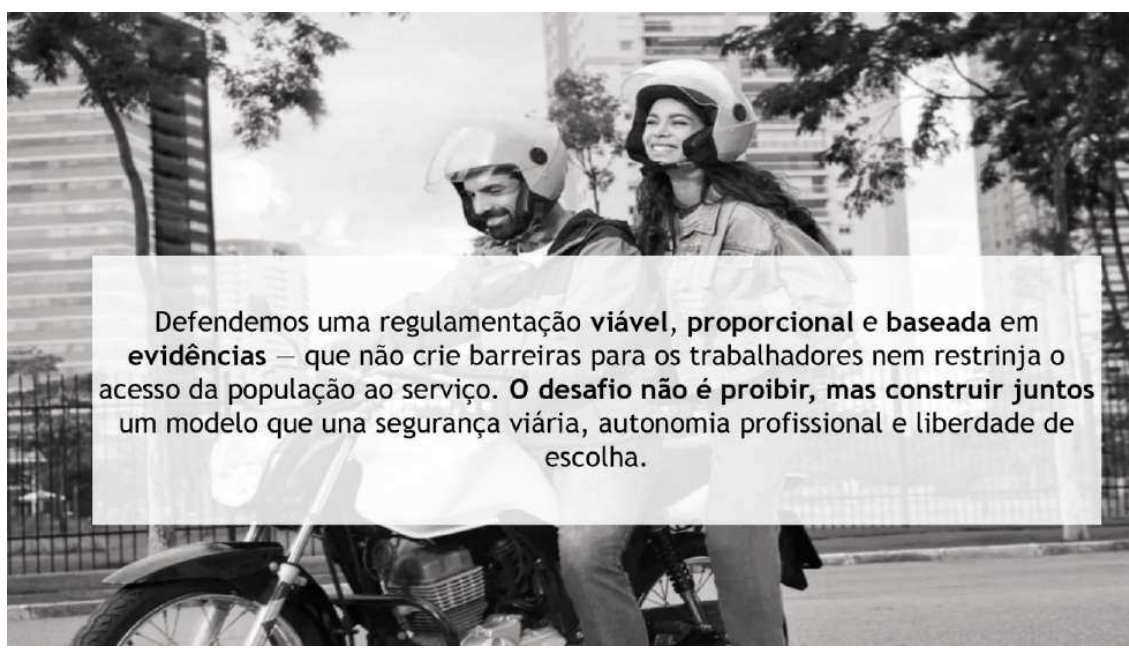
Modelos que funcionam em relações formais de trabalho nem sempre se aplicam a plataformas com milhões de parceiros independentes e perfis distintos de uso. A proposta precisa ser viável e operacional.





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Obrigada!



www.amobitec.org



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 04/25

autuado por Kenji Ito em 08/04/2025 11:32:08.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

REQUERIMENTO

REQUEIRO, na forma regimental que seja convidada a Sra. Irina Frare Cezar, Gerente Sênior de Relações Governamentais da 99 Tecnologia, pelo contato irinafc@99app.com, para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.

Kenji Ito

PODEMOS

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 4/2025. Documento assinado digitalmente por MARCIO KENJI ITO em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 04/25 – 99



- 01 Quem somos?
- 02 Dados de 99Moto
- 03 Parcerias
- 04 Segurança
- 05 Dispositivos



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

99

01

QUEM **SOMOS?**

R\$54B em
impacto
econômico no
PIB em **10 anos**
(FIPE)

1.1M de
empregos
diretos e
indiretos
gerados em 10
anos
(FIPE)

99,99%
das viagens
realizadas em
segurança

Presente em
3.300
municípios brasileiros

Mais de
55M
de passageiros

R\$638M investidos
em **tecnologia** e
lançamento de novas
categorias desde
2022

12 anos
de atuação no país

1,5M de motoristas e
motociclistas parceiros
(as)

99

Uma potência
que nasceu no
Brasil



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

99

02

DADOS DE 99Moto

Pesquisa realizada pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) mapeou o impacto do transporte de pessoas em duas rodas realizado pela 99Moto no Brasil:

Equivalente a 0,05% do PIB nacional (**R\$5 bilhões**)

Na cidade de SP, caso o modal operasse em 2023, teríamos:

+11 mil

De empregos diretos
E indiretos

R\$ **820 M**

Em PIB

R\$ **28 M**

Em impostos





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Pesquisas realizadas pelo Instituto Locomotiva mapearam a realidade das mulheres das classes CDE e a percepção dos paulistanos sobre motoapp:

2/3

Mulheres caminham por mais de 20 minutos por dia

97%

sentem medo de sofrer alguma violência durante seus deslocamentos a pé

75%

das paulistanas acham que o governo não deveria impedir que as pessoas que querem usar moto por aplicativo tenham esse direito.

79%

da população de São Paulo acredita que a prefeitura deveria **permitir o transporte de passageiros por motos** via aplicativo; isso representa mais de **7 milhões de paulistanos** favoráveis ao serviço.



Datafolha

Dados Inéditos

Usuários da cidade de São Paulo e da Região Metropolitana acreditam ter **economizado, em média, 64 minutos por dia** em seus deslocamentos quando **utilizaram serviços de motoapp** nos últimos meses. Além disso, afirmam que o uso do serviço **economizou mais de R\$18 por dia nos trajetos diários.**

Perfil: usuários de transporte de moto por aplicativo. Pesquisa com 761 respondentes conduzida entre abril e maio de 2025.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Dados da Plataforma

Para mais da metade dos motociclistas, **a moto é a única fonte de renda**, que sustenta em média **3 dependentes**

73% das viagens atendem áreas de média e baixa renda

Para muitas pessoas, a moto por aplicativo é a **única alternativa de transporte acessível**



99

03

PARCERIAS
99Moto



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Prefeitura do Rio de Janeiro

Programa de Monitoramento de Direção Segura de Condutores. Os aplicativos serão responsáveis por monitorar e repassar à prefeitura informações sobre motociclistas que descumprirem a lei de trânsito, como circulação acima de 10% do limite de velocidade, manobras bruscas ou perigosas e circulação em áreas proibidas, como ciclovias e calçadas



Prefeitura de Belo Horizonte

Alto compartilhamento de dados, incluindo informações sobre comportamento dos motociclistas, advindas de nossas ferramentas de segurança

Negociação acerca da implementação de um **ponto de apoio na cidade**

99

04

PESQUISA DE SINISTROS



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

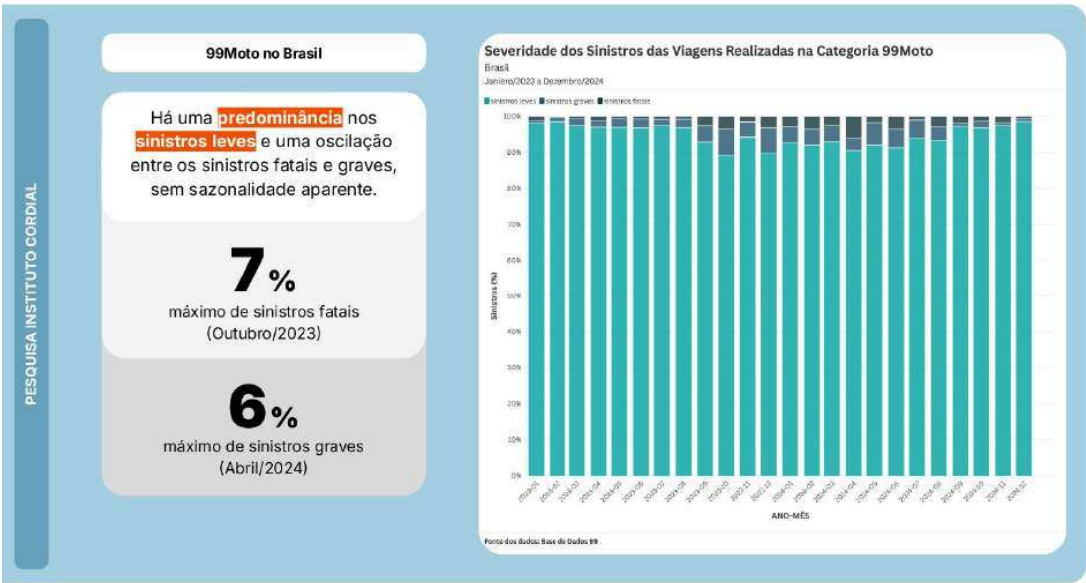
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

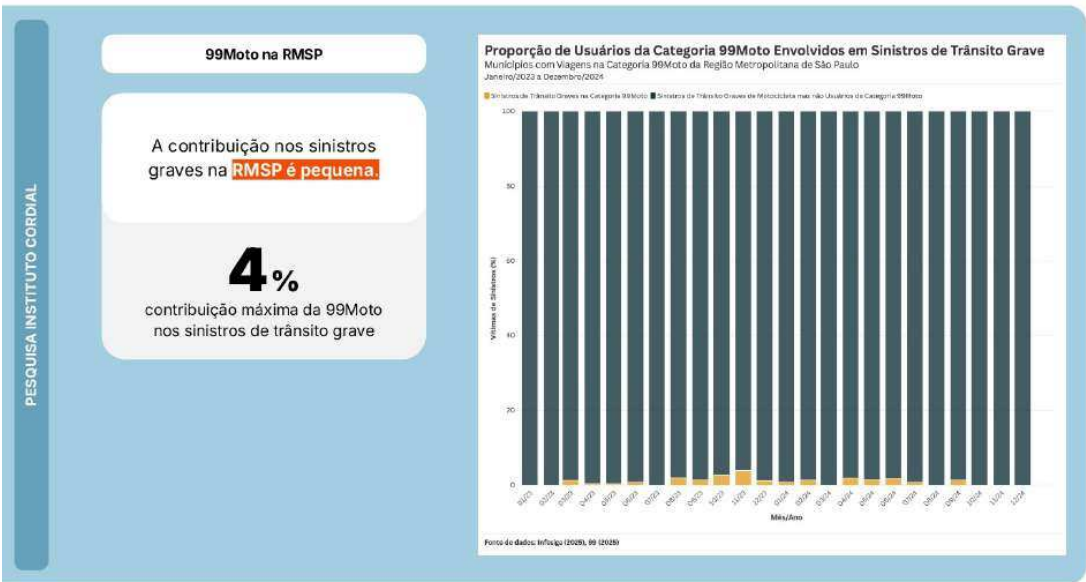
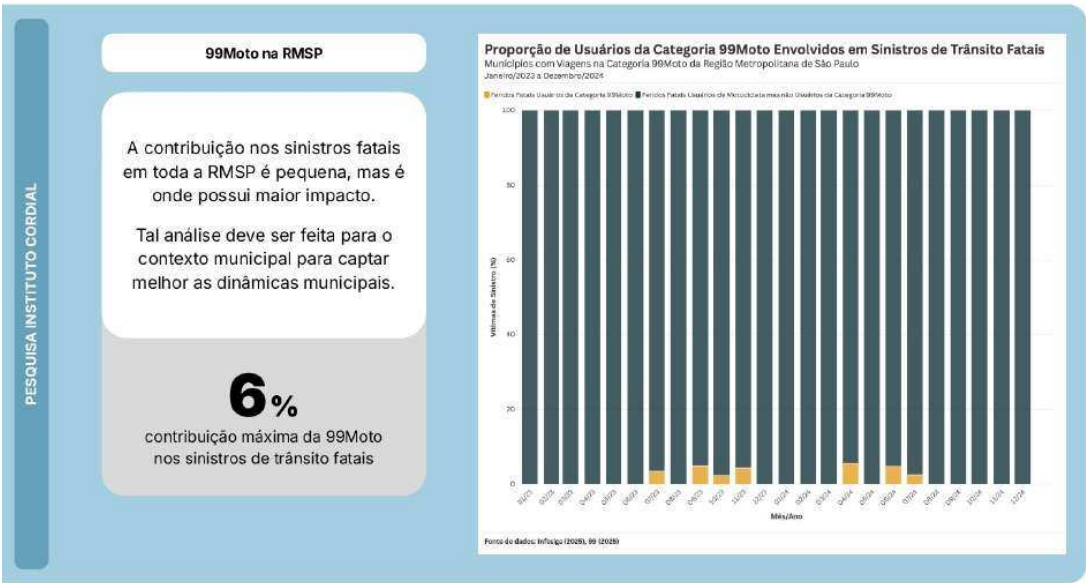
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

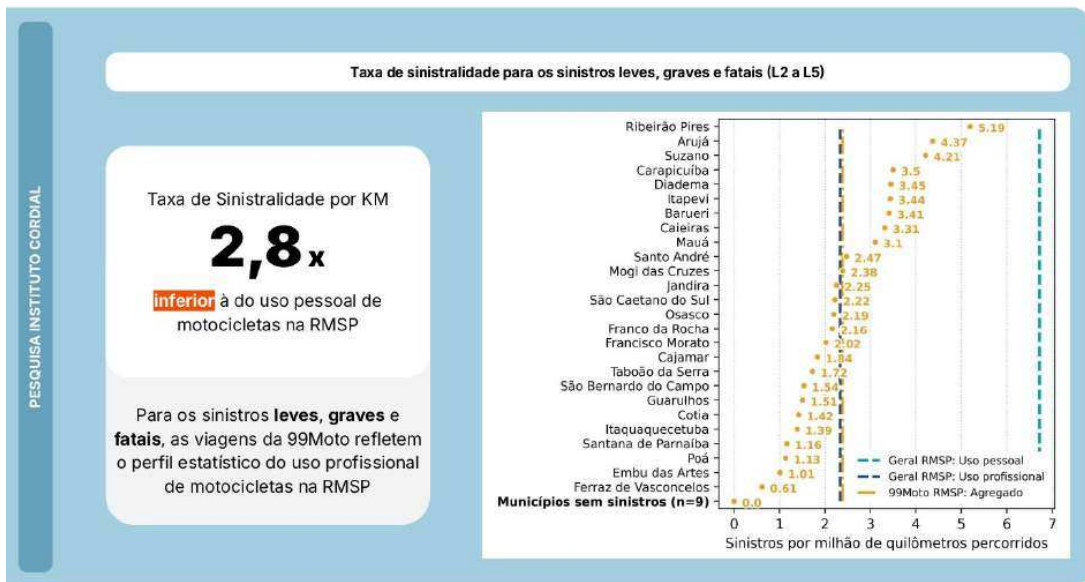
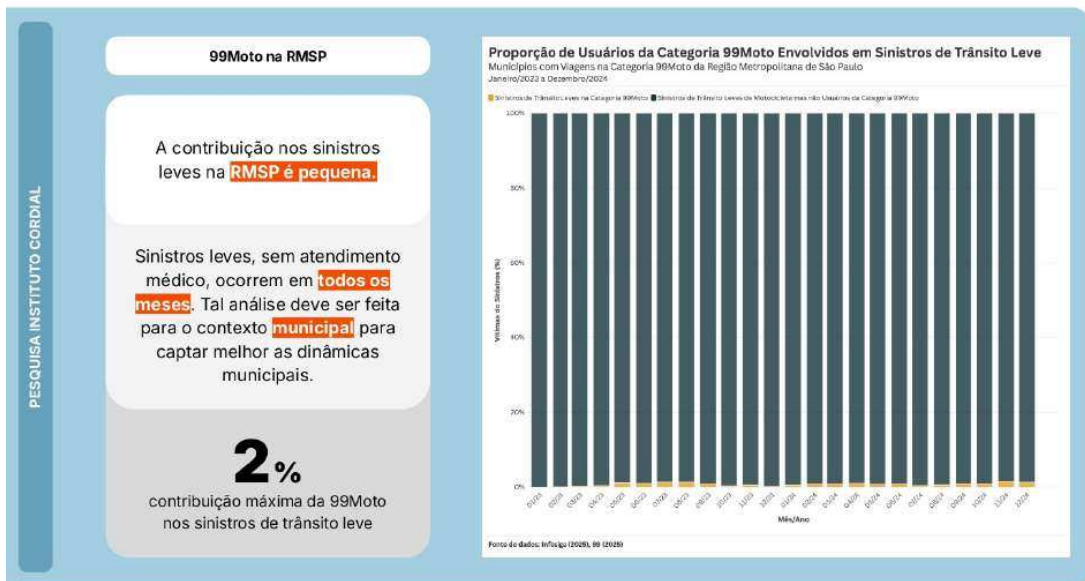
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

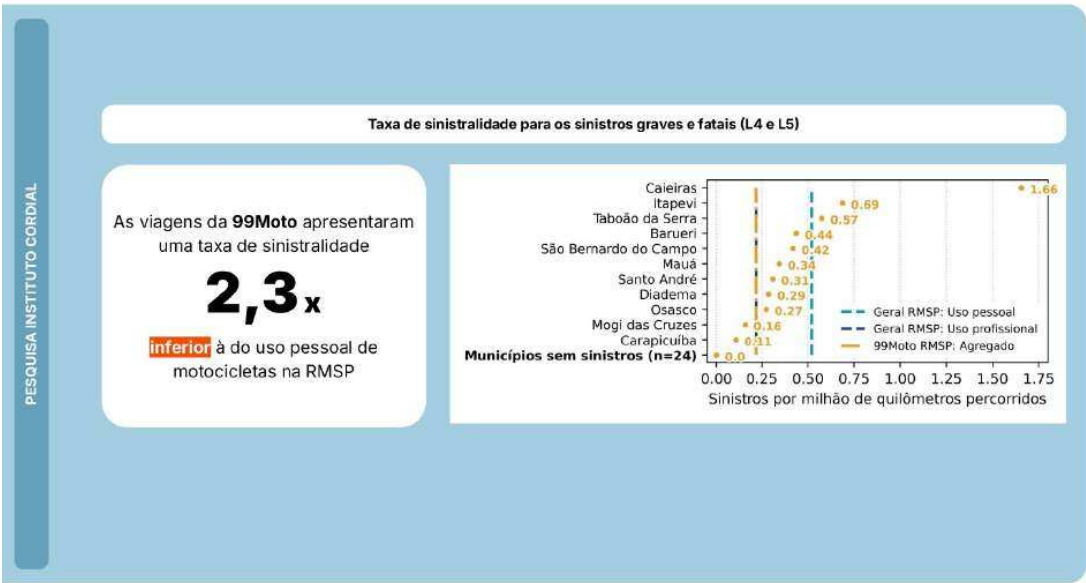
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



05

DISPOSITIVOS DE

SEGURANÇA



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Em 2024, a 99 investiu **50M em segurança**. Em 2025, estão previstos **75M**.

ALERTA DE VELOCIDADE
Alerta mais intrusivo que os do mercado sobre velocidade acima do limite, em **conformidade com o CBT**.

Alerta moderado ao exceder o limite de velocidade. **Alerta agressivo** ao ultrapassar 20% do limite.

ALERTA DE SEGURANÇA
Informa sobre riscos a frente com o intuito de **antecipar** comportamentos defensivos.

Dicas de segurança no mapa da 99 alertando sobre pedestres, cruzamentos, junções e concentração de acidentes.

RELATÓRIO DE DIREÇÃO COM TELEMETRIA
Identifica comportamentos de direção agressiva para apoiar, dar visibilidade e melhorar o comportamento do motociclista.

Seu Relatório de Direção
92%
Problemas? A sua taxa está acima da média da plataforma. Confira aqui!

Seu comportamento na direção
Problemas? A sua taxa está acima da média da plataforma. Confira aqui!

Sensores do celular medem direção, frenagem, curvas, faixas e velocidade. Algoritmo próprio, calibrado pelo IMT.

VÍDEOS EDUCATIVOS PRÉ-LOGIN
Respeito ao semáforo, equipamentos de segurança, limite de velocidade, mudança de faixa, ultrapassagem segura e distância segura.

RESTRIÇÕES PREVENTIVAS
As restrições (30 dias) melhoram nitidamente o comportamento de direção defensiva dos motoristas.

O QUE OFERECEMOS?

79%

dos paulistanos acreditam que a tecnologia **aumenta a segurança**, ela adiciona camadas que o transporte informal ou sem regulamentação, como acontece hoje, **não** garante.

Fonte: Instituto Locomotiva

Proteção oferecida por tipo de transporte	MotoAPP	Informal
CHECAGEM DE ANTECEDENTES	✓	✗
CNH CHECADA	✓	✗
CHECAGEM DE DADOS DOS PASSAGEIROS	✓	✗
CHECAGEM DOS VEÍCULOS	✓	✗
ALERTA DE VELOCIDADE	✓	✗
MENSAGENS EDUCATIVAS	✓	✗
SEGURO EM TODAS VIAGENS	✓	✗
MONITORAMENTO EM TEMPO REAL	✓	✗
CANAL 24H DE SEGURANÇA TODOS OS DIAS	✓	✗
RECICLAGEM OBRIGATÓRIA APÓS MÁ CONDUTA	✓	✗



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O QUE NÃO PODEMOS OFERECER

EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPIS)

01

Os Tribunais Regionais do Trabalho e o TST reconhecem, de forma majoritária, que **não há vínculo empregatício** entre as plataformas digitais e os motoristas parceiros, **afastando, portanto, a obrigação de fornecimento de EPI.**

02

A obrigação de fornecer EPI é exclusiva do empregador, conforme dispõe a NR-06 (Norma Regulamentadora nº 6) e o art. 166 da CLT, **não se estendendo às plataformas digitais**, que não se enquadram na condição de empregadoras.

03

Os arts. 421-A e 593 do Código Civil, regem os contratos de prestação de serviço autônomo e asseguram a **autonomia privada** e a **livre iniciativa** nas relações civis. Assim, o prestador assume os riscos da própria atividade, **não cabendo à empresa intermediadora** o fornecimento de EPI.

04

O princípio da **Livre Iniciativa** (CF/88, art. 1º, IV e art. 170) reforça a autonomia contratual e o trabalho autônomo, de modo que **impor às plataformas digitais obrigações típicas de empregador**, contraria tais fundamentos, já que os motoristas definem livremente suas condições de trabalho.

O QUE FERÊ A OPERAÇÃO

O QUE AS CILINDRADAS DAS MOTOS
REPRESENTAM EM TERMOS DE OPERAÇÃO:

101 e 150

52%

DA BASE DA 99

151 e 200

36%

DA BASE DA 99



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

OPORTUNIDADES



CIDADE DE
SÃO PAULO

Prefeitura de São Paulo

Durante os curtos períodos de operação na cidade de SP, com o motoapp estivemos **presentes em praticamente 100% das vias urbanas da capital.**

Chegamos aonde outros meios de transporte não chegam.

Essa inteligência de acesso e mapeamento das ruas pode estar à **disposição do poder público a partir de uma regulamentação equilibrada e inteligente.**

Obrigada.
Thank you.
谢谢.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 05/25

autuado por Kenji Ito em 08/04/2025 11:33:24.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

REQUERIMENTO

REQUEIRO, na forma regimental que seja convidada a Sra. Gabriela Barbosa, Gerente de Políticas Públicas da empresa UBER do Brasil Tecnologia LTDA, pelo contato gabriela.barbosa@uber.com, para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 5/2025. Documento assinado digitalmente por MARCIO KENJI ITO em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Kenji Ito

PODEMOS



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 05/25 – UBER



Uber Moto

Audiência Pública | Subcomissão de Regulamentação do Serviço de MotoApp e Mototáxi – Câmara Municipal de São Paulo

Novembro 2025

Uber

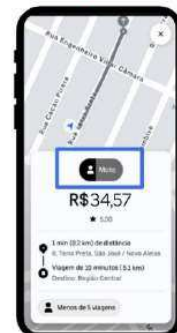
Por que Uber Moto?

Presente desde 2020 e em mais de 1400 municípios

- Lançado em 2020, em Aracaju
- Foco em atender as classes C, D e E
- Alternativa acessível e eficiente

Não estamos reinventando a roda

- Transporte de passageiros em motocicletas sempre existiu. O mototáxi, por exemplo, existe no Brasil desde os anos 1970
- Parte da mobilidade cotidiana em centenas de cidades
- Complemento do transporte público e 1ª e última milhas



Uber | Uber Moto

2

288



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Uber Moto já funciona e gera renda para milhares de brasileiros

20M

De brasileiros já utilizaram
ao menos uma vez
60% de usuárias mulheres
79% dos usuários das classes C, D e E

800k

Motociclistas já realizaram
viagens com Uber Moto



Uber | Uber Moto

Operação do Uber Moto em SP (5d + 10 dias)

- **Primeira e última perna:** 65% das viagens conectadas ao transporte público
- 59% feitas por **mulheres**
- 60% dos usuários de classes C, D e E
- Capão Redondo, Grajaú, Campo Limpo, Jabaquara e Cidade Ademar
- As áreas com maior volume de viagens, têm renda média 42% menor que a das viagens feitas de Uber X

Embarques com veículos
de quatro rodas



Renda per capita



Embarques com Uber
Moto



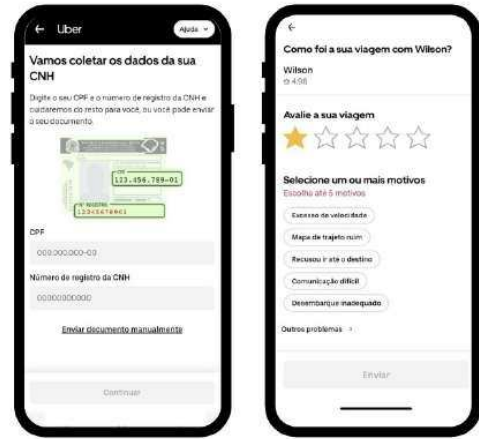


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Recursos de Segurança

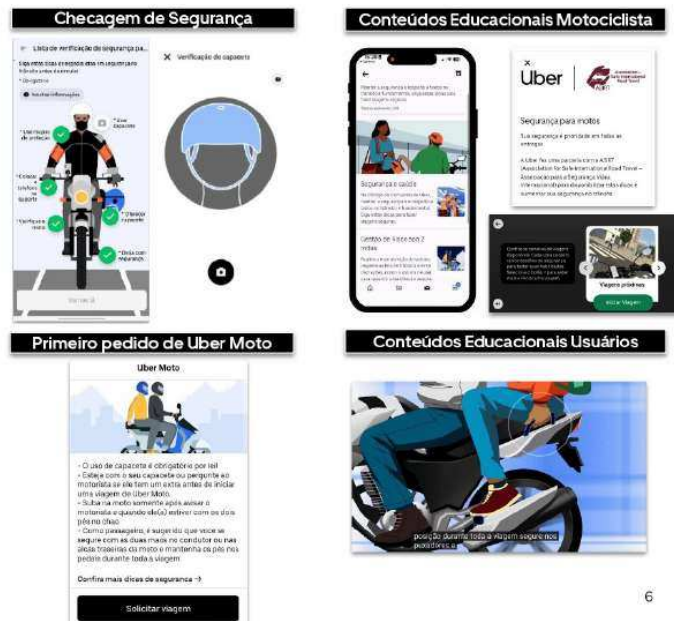
- **Checagem de antecedentes:** todos os motoristas parceiros passam por uma análise de antecedentes criminais para se cadastrar na nossa plataforma.
- **Seguro em todas as viagens:** seguro para usuários e motoristas parceiros, que cobre acidentes pessoais e despesas médicas.
- **Limite de velocidade e horas de condução:** motociclistas parceiros podem ativar alertas de velocidade e acompanhar o tempo online na plataforma.
- **Sistema de avaliação mútua:** motoristas e usuários se avaliam ao final de cada viagem. Avaliações consistentemente baixas podem levar à desativação da conta.



Uber | Uber Moto

5

Tecnologia a favor da segurança e seguro em todas as viagens para motociclistas e usuários



Uber | Uber Moto

6



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Alertas de Velocidade

Comportamentos recorrentes de excesso de velocidade e desrespeito aos limites da via podem levar à interrupção de acesso ao produto Uber Moto.

Motociclistas que apresentam esse tipo de conduta são notificados, e, caso o comportamento persista, o acesso ao produto é interrompido. Para voltar a utilizar Uber Moto, é necessário concluir um conteúdo educativo sobre segurança viária.

Uber | Uber Moto

Evidências sobre Segurança Viária

Instituto Cordial + Abramet

Levantamento realizado no Centro Hospitalar de Santo André aponta que:

- 1 em cada 5 acidentados não possuía CNH
- **90% dos sinistros foram em vias sem fiscalização eletrônica**
- **81% dos sinistros em locais sem sinalização visível de velocidade**
- **Deslocamentos diários** simples (sem relação com geração de renda) **concentraram cerca de 3 em cada 5 sinistros** de moto.
- **43% dos casos ocorreram entre 1 e 5 km** da residência da vítima
- As condições do asfalto e da sinalização são geralmente boas, sugerindo que a fiscalização, o uso das vias e o comportamento no trânsito são pontos críticos

Uber | Uber Moto

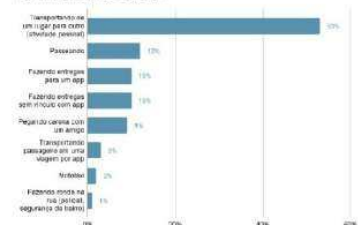


7

RELAÇÃO DE HIERARQUIA VIÁRIA X FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA (n=299)



No momento sinistro estava:





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Uber



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 06/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 08/04/2025 14:03:21.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão de Regulamentação do Mototáxi,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado um Representante da Secretaria de Mobilidade da Prefeitura de Salvador (BA), com conhecimento sobre o objeto desta Subcomissão, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema.

O objetivo é obter informações detalhadas sobre as políticas públicas adotadas, os desafios enfrentados na regulamentação e implementação das normas vigentes, bem como abordar demais questões que constituem o objeto de trabalho desta Subcomissão.

RENATA FALZONI

Vereadora

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 6/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 07/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 08/04/2025 14:03:22.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão de Regulamentação do Mototáxi,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado um representante da Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos da Prefeitura de Fortaleza (CE), com conhecimento sobre o objeto desta Subcomissão, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema.

O objetivo é obter informações detalhadas sobre as políticas públicas adotadas, os desafios enfrentados na regulamentação e implementação das normas vigentes, bem como abordar demais questões que constituem o objeto de trabalho desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 7/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

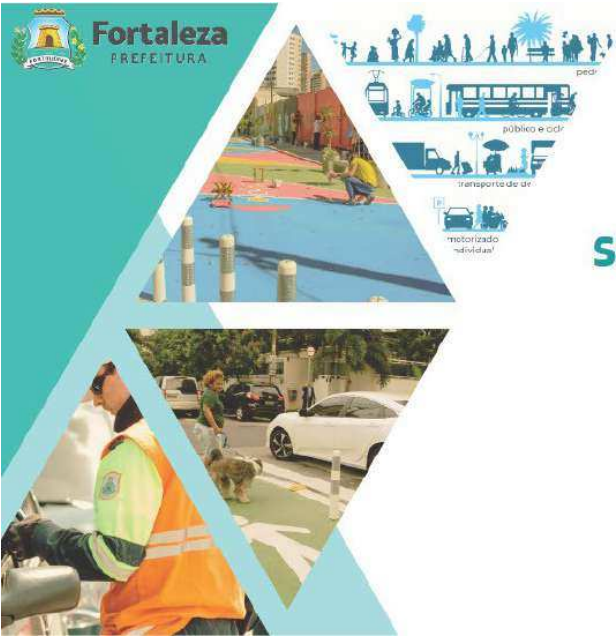
Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 07/25 – PREFEITURA DE FORTALEZA



**Avanços e desafios em
Segurança no Trânsito na
cidade de Fortaleza**

Apresentado por:
Saulo Santiago de Oliveira
Coordenador do Núcleo de
Segurança Viária | AMC





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

**9º ano consecutivo de
Redução de Mortes no
Trânsito em 2023**

6,4 mortes
100k hab.

[Link para Relatório Anual de
Segurança Viária 2023](#)

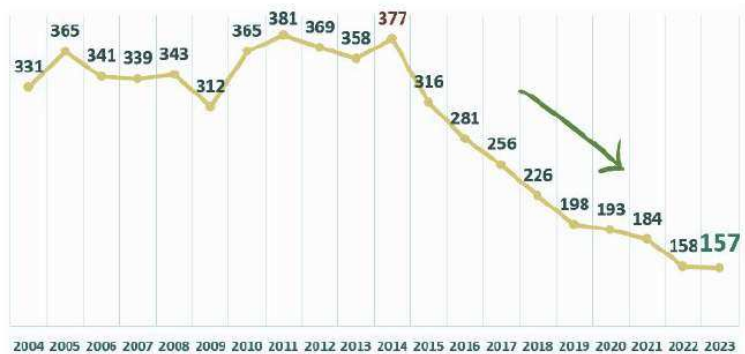


Fortaleza
PREFEITURA



AMC
TRANÍTO E CIDADANIA

Redução de 58,4%
no número de vítimas fatais entre 2014 e 2023
CERCA DE 1200 VIDAS SALVAS



Noticiário



Fortaleza
PREFEITURA



AMC
TRANÍTO E CIDADANIA

28 de March de 2018 em Saúde

IJF registra redução no acolhimento de vítimas do trânsito

15 de June de 2022 em Mobilidade

A tendência de diminuição, observada no
motociclistas

Fortaleza é citada em novo manual da OMS pelas ações de combate à prática de beber e dirigir

10 de January de 2023 em Mobilidade

Mais de 25 mil condutores foram abordados em operações da Lei Seca em Fortaleza Campanha do SVM reforça ações que previnem acidentes de trânsito

Número é referente ao ano de 2022. O álcool é um dos principais fatores
acidentes de trânsito

"Por um trânsito mais seguro" tem caráter educativo e é voltada para motoristas,
pedestres e toda a sociedade civil em prol da redução de vítimas no trânsito

Escrito por Agência de Conteúdo DN producaodiarrio@svm.com.br

15 de Março de 2023 - 07:00



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Noticiário



28 de March de 2018 em Saúde

IJF registra redução no acolhimento de vítimas do tráfego

A tendência motociclistas!

10 de Januar

Mais oper

Número é r
acidentes d

Fortaleza registra redução de mortes no trânsito pelo nono ano consecutivo

Em 2023, a capital cearense contabilizou 157 mortes nas vias da cidade.

Por g1 CE

02/05/2024 18h34 · Atualizado há 7 meses

ções
rânsito

Por um trânsito mais seguro, com maior educação e recursos para motoristas, pedestres e toda a sociedade civil em prol da redução de vítimas no trânsito

Escrito por Agência de Conteúdo DN producao@svm.com.br

19 de Maio de 2024 07:05

PONTOS CHAVES PARA TRANSFORMAÇÃO

- Por o tema segurança viária como agenda prioritária;
- Melhoria da capacidade técnica;
- Conhecimento e aplicação de boas práticas internacionais adaptadas ao contexto local;
- Amplo uso de dados e estatísticas;
- Ênfase nas atividades de comunicação social e engajamento da população;
- Aplicação de projetos pilotos.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

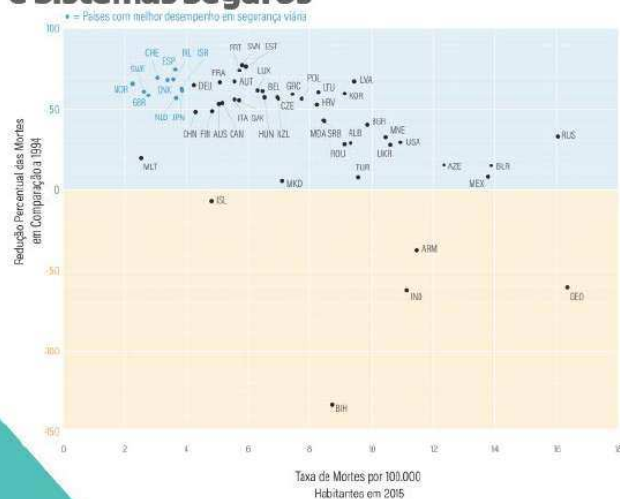
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Mudança de paradigma: Priorizar o deslocamento de pessoas



Pensar no deslocamento
de **pessoas** e não de carros,
priorizando os **meios não
motorizados** e o **transporte
público**.

Abordagem baseada em Visão Zero e Sistemas Seguros



- Nonhuma morte ou lesão grave é aceitável
- Humanos cometem erros
- Humanos são vulneráveis a lesões
- A responsabilidade é compartilhada
- Proativa vs. Reativa

FONTE: ADAPTADO DE WRI E GRSF (2018)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Abordagem baseada em Visão Zero e Sistemas Seguros (alinhamento com a política nacional PNATRANS)



Nenhuma morte no trânsito é aceitável



Os seres humanos cometem erros



Os seres humanos são vulneráveis a lesões no trânsito



A responsabilidade é compartilhada por quem projeta, constrói, gerencia, fiscaliza e usa as vias e os veículos e pelos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas

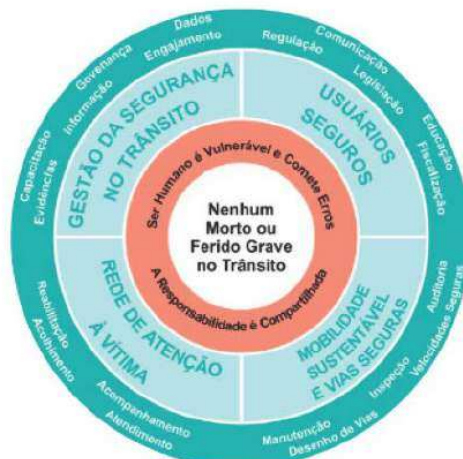


A gestão da segurança no trânsito é integrada e proativa



Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.
Desafio de reduzir em 50% o índice de mortes/ 100 mil hab.

Plano Segurança no trânsito 2022-2031



PLANO DE
SEGURANÇA
NO TRÂNSITO
FORTALEZA
2022 - 2031



Lei 11.270, de 23 de
Junho de 2022



[Link para acessar o Plano de
Segurança no Trânsito](#)

Meta: reduzir 6,8 para 3,4 vítimas fatais por 100k hab



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Indicadores de gestão - Eixo 1

EIXO	INDICADOR	META
GESTÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO	ESTRUTURAÇÃO DO ÓRGÃO TÉCNICO PARA PROMOVER A GOVERNANÇA DO PLANO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO	ATÉ UM MÊS DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PLANO
	CRIAÇÃO DO CONSELHO EXECUTIVO DE GESTÃO DO PLANO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO	ATÉ UM MÊS DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PLANO
	PUBLICAÇÃO DE RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (FREQUÊNCIA ANUAL)	ATÉ DOIS MESES DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	DEFASAGEM MÁXIMA NA CONSOLIDAÇÃO DAS INFORMAÇÕES PARA VÍTIMAS FATAIS	30 DIAS
	DEFASAGEM MÁXIMA NA CONSOLIDAÇÃO DAS INFORMAÇÕES PARA VÍTIMAS FERIDAS	60 DIAS
	REALIZAÇÃO DE PESQUISAS OBSERVACIONAIS DE FATORES DE RISCO (FREQUÊNCIA ANUAL)	ATÉ QUATRO MESES DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	ESTABELECIMENTO DE PROTOCOLO PARA INVESTIGAÇÃO IN LOCO DE SINISTROS COM VÍTIMAS FATAIS OU FERIDOS GRAVES	ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	ESTABELECIMENTO DO MÉTODO DE ACOMPANHAMENTO DO PST	ATÉ 90 DIAS DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST

Indicadores de desempenho

FATOR DE RISCO	INDICADOR	VALOR DE BASE (2021)	FATOR DE RISCO	INDICADOR	VALOR DE BASE (2021)
USO CORRETO DE CAPACETE POR MOTOCICLISTAS E PASSAGEIROS	% DE ABORDAGENS ONDE TODOS ESTÃO USANDO O CAPACETE CORRETAMENTE	99,1% USANDO, 94,9% USANDO CORRETAMENTE	VIOLAÇÃO DOS LIMITES DE VELOCIDADE EM VIAS SEM FISCALIZAÇÃO	% DE REGISTROS DE VELOCIDADE ACIMA DO PERMITIDO EM VIAS SEM FISCALIZAÇÃO	11% TODOS OS VEÍCULOS E 16% PARA AS MOTOS
USO DE CINTO DE SEGURANÇA POR CONDUTORES E PASSAGEIROS	% DE ABORDAGENS ONDE TODOS ESTÃO USANDO O CINTO DE SEGURANÇA CORRETAMENTE	TODOS OS OCUPANTES 98%, CONDUTORES 87%	CONDUÇÃO UTILIZANDO O CELULAR OU OUTRA FORMA DE DISTRAÇÃO	% DE VEÍCULOS ONDE O CONDUTOR ESTÁ UTILIZANDO O CELULAR OU DISTRAÍDO DE ALCUMA OUTRA FORMA	8,4% DIGITANDO 3,7% FALANDO
USO DE DISPOSITIVO DE RETENÇÃO POR CRIANÇAS	% DE ABORDAGENS ONDE TODAS AS CRIANÇAS DE 10 ANOS OU MENOS ESTÃO USANDO ALGUM DISPOSITIVO DE RETENÇÃO	39% MENORES DE 10 ANOS, 21% MENORES DE 6 ANOS	DIRIGIR SOB O EFEITO DE ALCOOL	% DE POSITIVOS OU RECUSAS EM TESTES DE ALCOOLEMIA	1,1% POSITIVOS, 0,6% DE RECUSAS (2019)
VIOLAÇÃO DOS LIMITES DE VELOCIDADE EM VIAS COM FISCALIZAÇÃO	% DE REGISTROS DE AUTOS DE VELOCIDADE ACIMA DO PERMITIDO EM VIAS COM FISCALIZAÇÃO	11,4% DAS INFRAÇÕES REGISTRADAS NO MUNICÍPIO	TEMPO MÉDIO DE ATENDIMENTO DE VÍTIMAS FERIDAS	TEMPO DA SOLICITAÇÃO À CHEGADA NO LOCAL DA OCORRÊNCIA	-30MIN GRAVES -45MIN MODERADAS



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Indicadores de desempenho



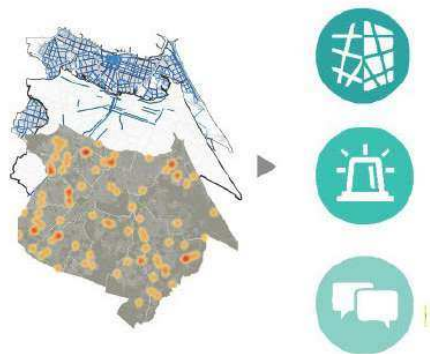
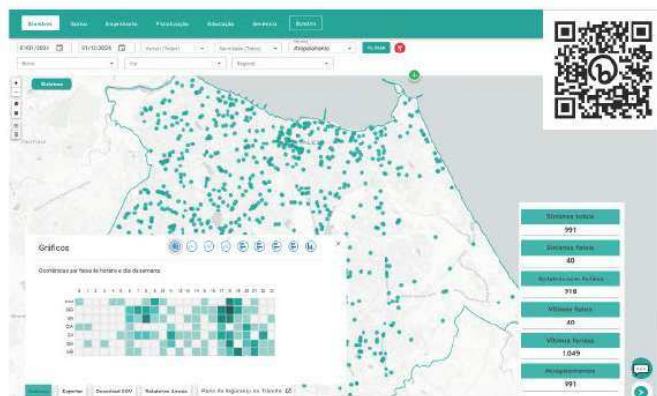
FATOR DE RISCO	INDICADOR	VALOR DE BASE (2021)	FATOR DE RISCO	INDICADOR	VALOR DE BASE (2021)
USO CORRETO DE CAPACETE POR MOTOCICLISTAS E PASSAGEIROS	% DE ABORDAGENS ONDE TODOS ESTÃO USANDO O CAPACETE CORRETAMENTE	99,1% USANDO, 9% SEM USANDO CORRETAMENTE	VIOLAÇÃO DOS LIMITES DE VELOCIDADE	% DE REGISTROS DE VELOCIDADE ACIMA DO PERMITIDO	31% TODOS OS VEICULOS E 16% PARA AS MOTOS
USO DE CINTO DE SEGURANÇA POR CONDUTORES E PASSAGEIROS	% DE ABORDAGENS ONDE TODOS ESTÃO USANDO O CINTO DE SEGURANÇA CORRETAMENTE	TODOS OS OCUPANTES 88%, CONDUTORES 87%	CONDUÇÃO UTILIZANDO O CELULAR OU OUTRA FORMA DE distração	% DE VEÍCULOS ONDE O CONDUTOR ESTÁ UTILIZANDO O CELULAR OU DISTRAÍDO DE ALGUMA FORMA	5,4% DIGITANDO, 3,7% FALANDO
USO DE DISPOSITIVO DE RETENÇÃO POR CRIANÇAS	% DE ABORDAGENS ONDE AS CRIANÇAS DE MENOS ESTÃO USANDO O DISPOSITIVO DE RETENÇÃO	100% ANOS	TESTES DE ALCOLEMIA	% DE POSITIVOS OU NEGATIVOS, TESTES DE ALCOLEMIA	0,6% DE RECUSAS (2019)
VIOLAÇÃO DOS LIMITES DE VELOCIDADE EM VIAS DE FISCALIZAÇÃO	% DE REGISTROS DE AUTOS DE VELOCIDADE ACIMA DO PERMITIDO EM VIAS COM FISCALIZAÇÃO	11,4% DAS INFRAÇÕES REGISTRADAS NO MUNICÍPIO	TEMPO MÉDIO DE ATENDIMENTO DE VITIMAS FERIDAS	TEMPO DA SOLICITAÇÃO À CHEGADA NO LOCAL DA OCORRÊNCIA	-50MIN GRAVES -45MIN MODERADAS

**+ de 50% das metas
iniciadas ou concluídas**

GESTÃO DE DADOS



Plataforma Vida vida.centralamc.com.br

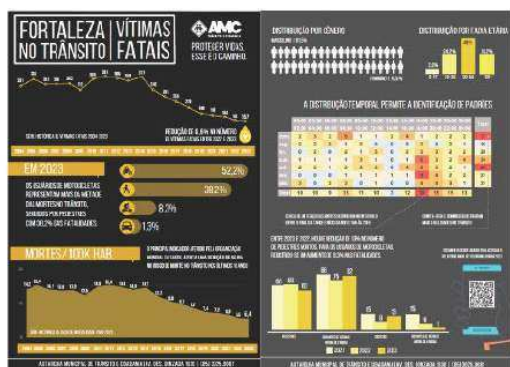




**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Relatórios e Publicações Advocacy



Comitê Interno de Segurança Viária



https://lookerstudio.google.com/u/0/reporting/c99f11f7-9a2b-476c-8d51-ce94f1587561/page/p_7mx7kez8ed





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Priorização dos modos ativos e sustentáveis



132,9 km de
faixas exclusivas



+ 500 km de
malha cicloviária



Esquina segura



Extensões de calçada



Zonas de trânsito calmo



**Readequação
de Velocidade**

**190
km de vias
com velocidade
readequada de 60
km/h para 50
km/h**

**Sinistros com
mortes
reduziram
68%**

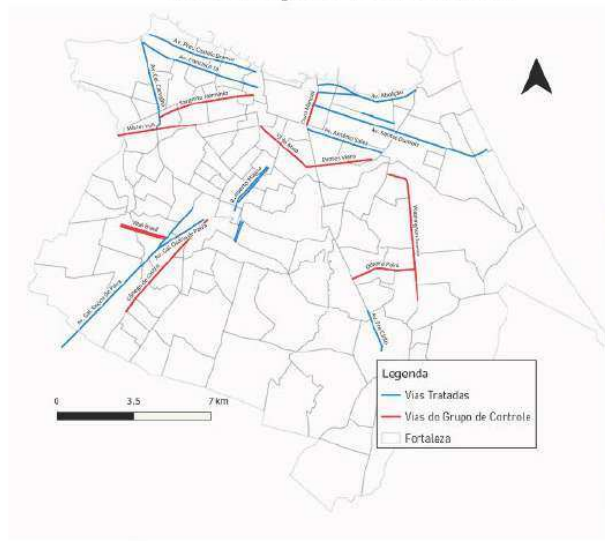
**-19% sin. c/ vítimas;
-30% atropelamentos**



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

AValiação Econômica



*Avaliação baseada nos primeiros 57 km implantados

SINISTROS FATAIS EVITADOS: 220
SINISTROS C/ FERIDOS EVITADOS: 1.897

Custos evitados: R\$ 101 milhões

Custo médio estimado: R\$ 11 milhões

Razão benefício-custo: 9,2

Razão de Custo-Efetividade: R\$ 49.613,17 (6,7 vezes menor que o custo de um sinistro fatal)

Fiscalização

Comandos com foco em motociclistas



Equipamento de segurança



Operação Lei Seca



Blitz Itinerante



Operações especiais



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Educação

Comandos
educativos



Equipamento de
segurança



Cursos de pilotagem segura



AMC nas escolas



Ações p/ ciclistas

Campanhas com foco em Fatores de Risco e Usuários Vulneráveis





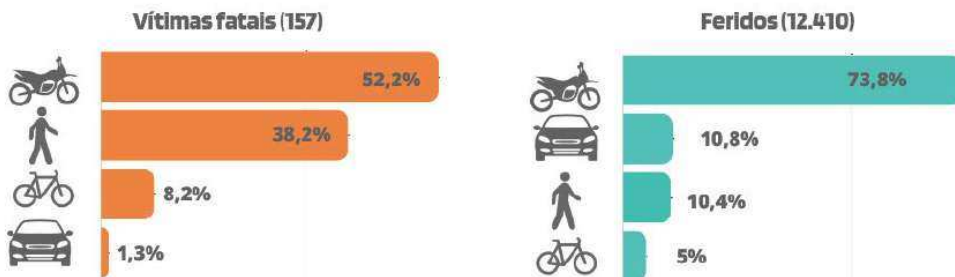
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Evolução Vítimas Feridas



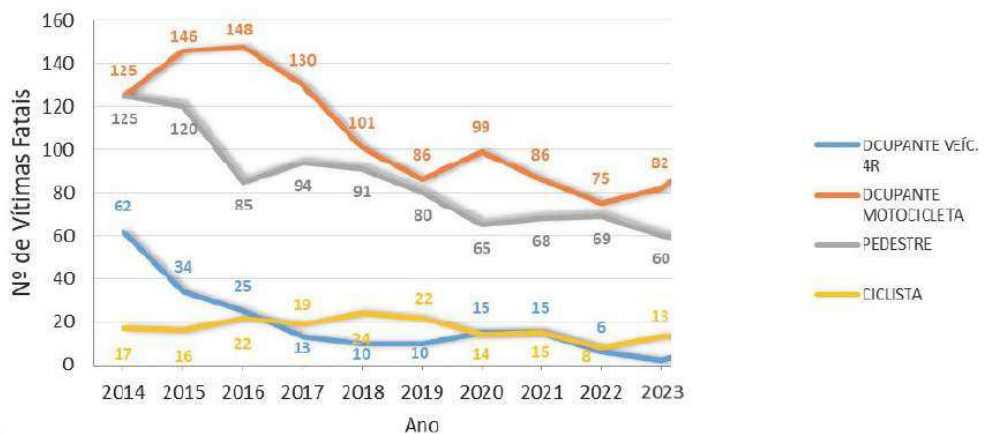
Perfil de usuários no trânsito em 2023



O perfil básico da vítima em Fortaleza é Motociclista, Homem, de 30 a 59 anos



Evolução das mortes no Trânsito por usuário

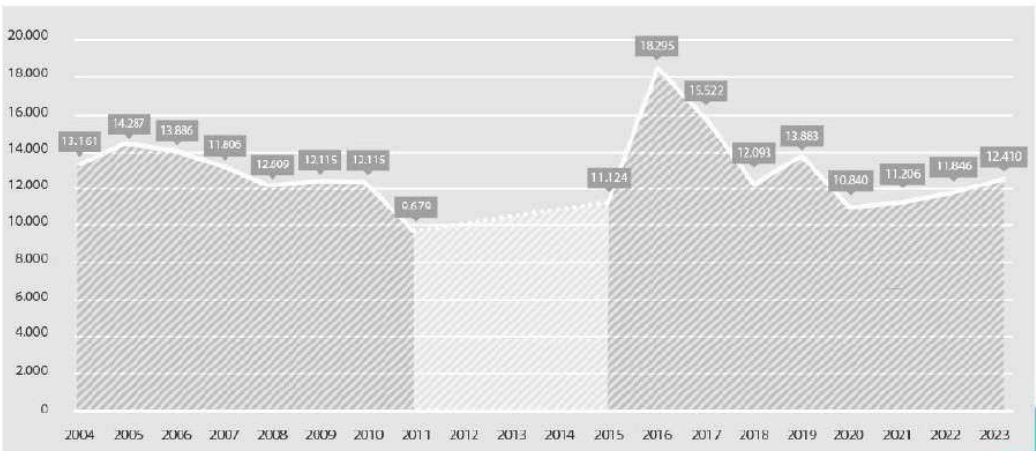




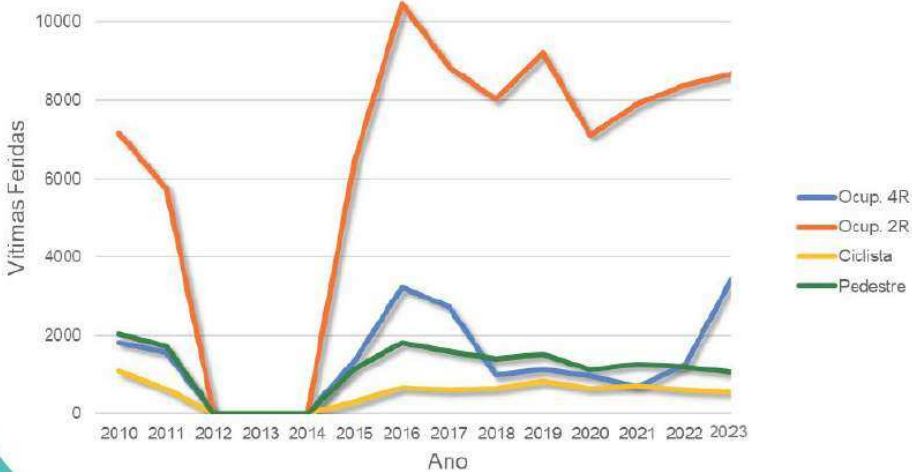
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Evolução Vítimas Feridas



Evolução dos Feridos por usuário

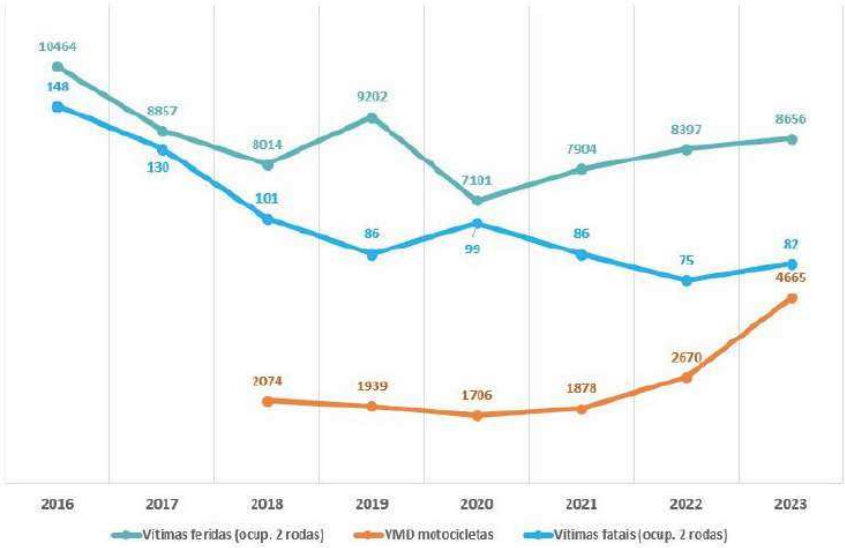




CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Evolução dos Feridos por usuário



**Comparativo taxa de mortalidade usuários motocicleta
- FORTALEZA X SÃO PAULO**



CIDADE	ANO	FROTA MOTOCICLETAS	% MOTOCICLETA NA FROTA VEICULAR	ÓBITOS OCUP. MOTOCICLETA	TAXA MORTES POR 10 MIL MOTOCICLETAS
FORTALEZA	2023	362.895	29%	82	2,26
SÃO PAULO	2023	1.231.804	15%	402	3,26



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Transporte por motocicleta em Fortaleza



Regulamentação do serviço de mototáxi em Fortaleza: Legislação:

Lei Ordinária nº 8.004/1997: Define o serviço de mototáxi e seus princípios.

Decreto nº 11.068/2001: Regulamenta a Lei Ordinária nº 8.004/1997, detalhando o processo de concessão e autorização.

Lei 13.640/2018– Regulamenta o Transporte Remunerado Privado Individual.



Fortaleza
PREFEITURA



AMC
TRÂNSITO E CIDADANIA

Obrigado!

saulo.oliveira@amc.fortaleza.ce.gov.br



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 08/25



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Daniel Guth Esteves em 08/04/2025 14:03:24.

fls. 1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão de Regulamentação do Mototaxi,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o Sr. Pedro do Carmo Baumgratz de Paula - Diretor Executivo da Vital Strategies - Organização Global de Saúde, ou quem o represente, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01318-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

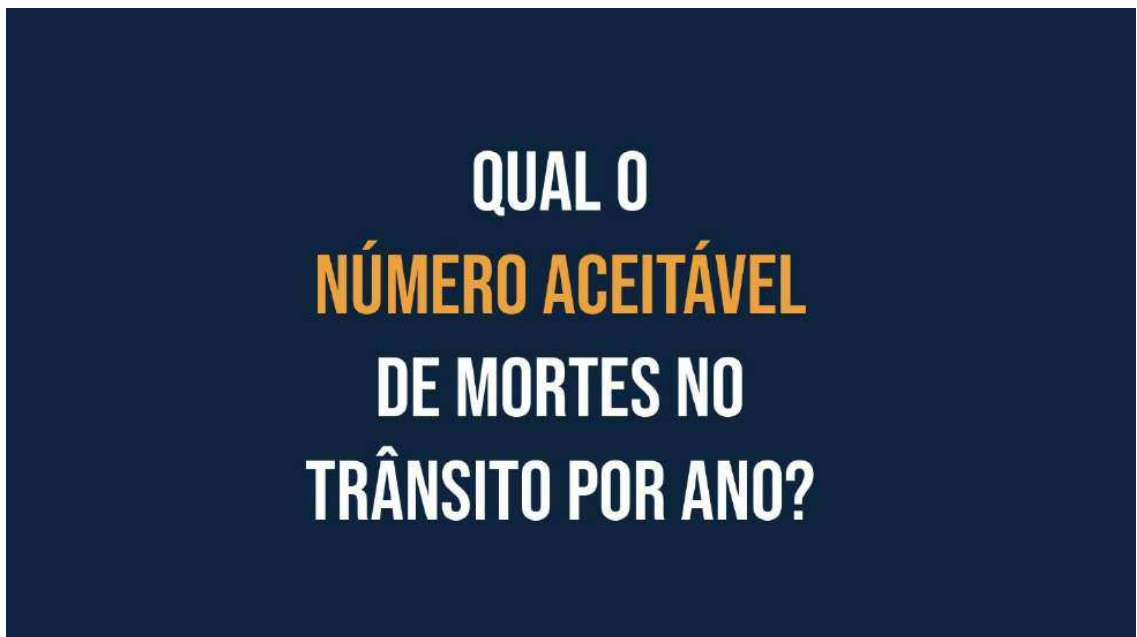
Materia RECOM SUBMOTOTAXI 8/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em: <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 08/25 – VITAL STRATEGIES



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

1,19 MILHÃO
DE PESSOAS MORREM POR ANO NO MUNDO
EM ACIDENTES NO TRÂNSITO
SINISTROS

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

Hoje, as lesões no trânsito são...

1^a **PRINCIPAL**
CAUSA DE MORTE
[TODAS AS IDADES]

Global Status Report on Road Safety (WHO, 2018)



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Mas é a
principal causa
entre crianças e
jovens adultos
[5 a 29 anos]

Global Status Report on Road Safety (WHO, 2023)



PAÍSES, CIDADES E ESTADOS

Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety

CICLO: 2020 - 2025



27
CIDADES

02
ESTADOS

14
PAÍSES



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

PRINCÍPIOS DE UM SISTEMA SEGURO



**NENHUMA MORTE
NO TRÂNSITO É
ACEITÁVEL**



**OS SERES HUMANOS SÃO
VULNERÁVEIS A LESÕES NO TRÂNSITO**



**OS SERES HUMANOS
COMETEM ERROS**



**O SISTEMA É
RESILIENTE A
FALHAS**



A RESPONSABILIDADE É COMPARTILHADA



**A GESTÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO É
INTEGRADA E PROATIVA**

MUDANÇA DE PARADIGMA

	PENSAMENTO TRADICIONAL	VISÃO ZERO & SISTEMAS SEGUROS
Problema	Sinistros	Mortes e lesões graves
Causa	O comportamento humano deve ser perfeito	Integra o erro humano ao desenho
Responsabilidade	Individual: usuários da via	Compartilhada: desenho, operação, uso e fiscalização
Recursos	Salvar vidas custa caro	Salvar vidas é custo-efetivo
Meta	Número ótimo/aceitável de mortos e feridos graves	Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável

Fonte: Adaptado de Trafikverket.se, 2013 e WRI



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

TRÂNSITO

Violência no trânsito leva um acidentado a cada 2 minutos às emergências do SUS

Motociclistas, pedestres e ciclistas são as principais vítimas, aponta estudo de associações médicas

Foi um contínuo

"O trânsito brasileiro é uma epidemia silenciosa. As emergências estão lotadas de vítimas de circunstâncias evitáveis, com um custo humano, social e econômico altíssimo", diz Antonio Meira Júnior, presidente da Abramet.

A pesquisa, a partir de bases oficiais de dados do Ministério da Saúde, aponta que nos últimos dez anos o SUS contabilizou 1,8 milhão de internações por causa de sinistros de trânsito, totalizando R\$ 3,8 bilhões em despesas hospitalares diretas.

Mas, assim como nos casos de mortes, os motociclistas são as principais vítimas entre os internados, com 60% dos casos no período analisado.

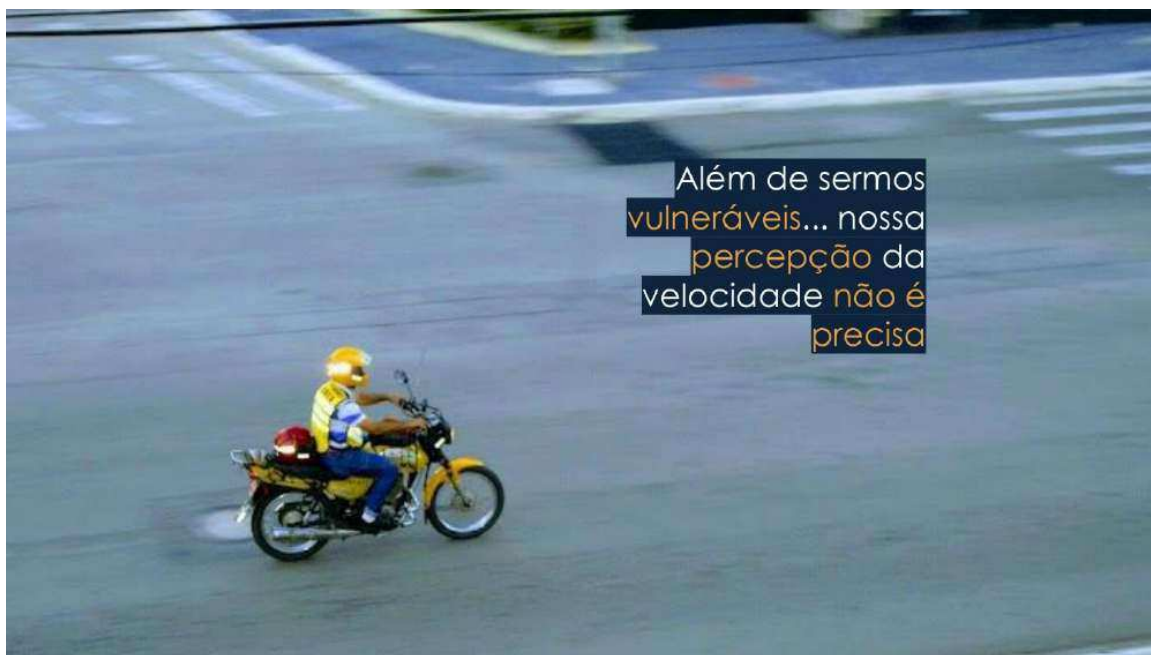
FONTE:
<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2025/05/violencia-no-transito-leva-um-acidentado-a-cada-2-minutos-as-emergencias-do-sus.shtml>





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

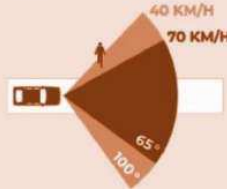
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

POR QUE A VELOCIDADE MATA?

A velocidade influencia diretamente tanto a **ocorrência** quanto a **gravidade** dos sinistros de trânsito. Quanto maior a velocidade, menor a margem de segurança para lidar com imprevistos e maior o potencial de lesões graves ou fatais.

Por isso, **controlar a velocidade** dos veículos é uma das estratégias mais eficazes para salvar vidas no trânsito.

Abaixo, estão as principais evidências que explicam essa relação:



1 Sinistros em alta velocidade são muito mais letais: à medida que a velocidade aumenta, a força do impacto cresce de forma exponencial. Ao dobrar a velocidade do veículo, a energia do impacto quadruplica: uma colisão a 60 km/h é 4 vezes mais severa do que a 30 km/h.

2 Motoristas em alta velocidade têm um campo de visão mais limitado: essa redução no campo visual prejudica a percepção do ambiente, dificultando a identificação de pedestres, ciclistas, placas ou obstáculos e aumentando o risco de não reagir a tempo.

3 Motoristas em alta velocidade percorrem uma distância maior antes de conseguirem reagir: mesmo com reflexos rápidos, quanto maior a velocidade, maior é a distância percorrida antes que qualquer ação corretiva possa ser tomada.

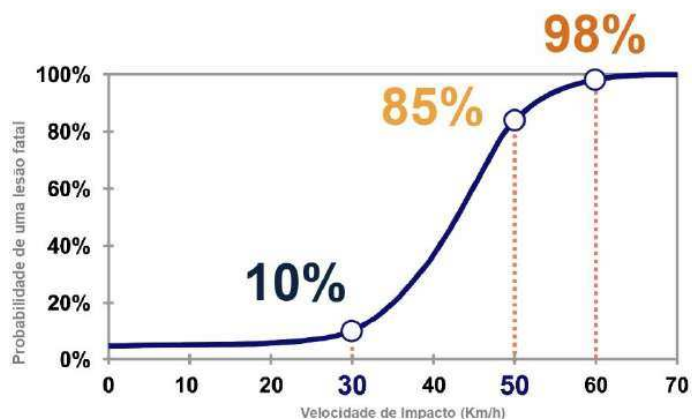
4 Veículos em alta velocidade precisam de uma distância maior para frear completamente: a frenagem torna-se menos eficiente em altas velocidades, dificultando a prevenção de colisões, especialmente em situações inesperadas ou em ambientes urbanos com grande presença de pedestres e ciclistas.

VELOCIDADE X RISCO DE LESÃO

Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety

Abaixo de **50 km/h** a probabilidade de uma lesão fatal reduz consideravelmente, atingindo **10%** em **30 km/h**

Em um atropelamento a **60 km/h** a chance de **sobrevivência** é de apenas **2%**

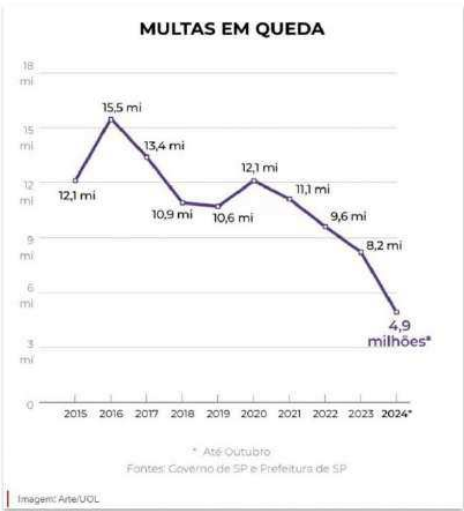


Fonte: Speeding Management Report (OECD, 2006)



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



FONTE:
https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2025/01/31/sob-nunes-mortes-no-transito-sobem-e-multas-caem-na-cidade-de-sao-paulo.htm#:~:text=SP%20atualizou%20radares%20em%20ano,at%C3%A7%C3%A3o%20entre%202020%20e%202022.&utm_source=noticias%20destacou%20a%20queda%20de%20multas%20em%20ano%20e%20as%20pec%C3%A7as%20de%20tr%C3%A1fego%20de%20s%C3%A3o%20Paulo%20s%C3%A3o%20as%20principais%20causas%20de%20mortes%20no%20transito%20na%20cidade%20de%20s%C3%A3o%20Paulo%20em%202024

A experiência de Adis Abeba



Política de controle de velocidade de serviços de motocicleta em Adis Abeba (2024)

1. Limite urbano padronizado

- O limite de velocidade para motocicletas e motocicletas elétricas em toda a cidade é de **50 km/h**, salvo exceções explícitas.
- Esse limite é considerado regra central de segurança e está integrado aos sistemas de fiscalização.

2. Tecnologia obrigatória embarcada

- Cada motociclista licenciado deve ser equipado com um **sistema de rastreamento e controle aprovado**, baseado em GPS.
- Esse sistema **monitora em tempo real a velocidade, localização e horário** de operação.
- Ao ultrapassar 50 km/h, **uma luz vermelha no veículo é acionada automaticamente** e deve permanecer piscando por no mínimo 5 segundos.
- O motorista que tiver a luz ativada por excesso de velocidade deve **pagar a multa imediatamente** e comparecer à autoridade para desativação do sistema.

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

3. Fiscalização automatizada e conectada

- A Autoridade de Gestão de Trânsito de Adis Abeba possui **acesso direto aos dados dos veículos** e pode acionar penalidades automaticamente.
- Todos os fornecedores de tecnologia devem estar homologados pelo governo e são obrigados a disponibilizar os dados às autoridades sempre que solicitado.

4. Penalidades escalonadas

- As infrações por excesso de velocidade são classificadas por gravidade e geram **multas de até 4.000 birr etíopes** (aproximadamente R\$ 360).
- Em casos recorrentes ou mais graves, pode haver **suspensão ou revogação da licença** de condução e apreensão do veículo.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Cidade do México



O que podemos aprender com outras cidades?

A Cidade do México é comparável a São Paulo em termos socioeconômicos e populacionais, mas apresenta uma taxa de fatalidade de motociclistas menor: 2,58 mortes por 100 mil habitantes, em contraste com 3,53 em São Paulo . Esse diferencial deve-se ao investimento em transporte coletivo, como metrô e BRT, que diminui a dependência de motocicletas. A capital mexicana tem cerca de 8 motocicletas por 100 habitantes, enquanto São Paulo tem 13. Esses números reforçam a importância de alternativas de mobilidade acessíveis e eficientes.



FONTE:
<https://caosplanejado.com/o-desafio-das-motocicletas-no-brasil/>



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 09/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 08/04/2025 14:03:25.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão de Regulamentação do Mototáxi,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o Sr. Gilberto Almeida dos Santos, Presidente da Sindimotos/SP, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 9/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 10/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 08/04/2025 14:03:27.

fls. 1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão de Regulamentação do Mototáxi,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o Sr. Edgar Francisco da Silva (Gringo Motoka), representante da AMABR - Associação dos Motofretistas Autônomos, para prestar esclarecimentos pertinentes ao objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 10/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 11/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 08/04/2025 14:03:28.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão de Regulamentação do Mototáxi,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o Sr. Júnior Freitas, fundador da Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos (Anea), para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Matéria REQCOM SUBMOTOTAXI 11/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 12/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 08/04/2025 14:12:00.

fls. 1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão de Regulamentação do Mototáxi,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidada a Sra. Paula Manoela dos Santos, Gerente de Mobilidade Urbana do WRI Brasil, para prestar esclarecimentos pertinentes ao objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 12/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 08/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 12/25 – WRI BRASIL

SEGURANÇA VIÁRIA E INFRAESTRUTURA URBANA PARA MOTOCICLISTAS

reflexões para políticas públicas

Reunião Ordinária da Subcomissão de SP do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

03/06/2025
BRUNO RIZZON

WRI BRASIL

Foto: ALEX SILVA/ESTADÃO CONTEÚDO

O WRI Brasil é um instituto de pesquisa que trabalha em parceria para gerar transformação.

Atua no desenvolvimento de estudos e implementação de soluções para que as pessoas tenham o essencial para viver, para proteger e restaurar a natureza, pelo equilíbrio do clima e por comunidades resilientes. Alia excelência técnica à articulação política e trabalha com governos, empresas, academia e sociedade civil.

WRI BRASIL



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Não conseguiremos alcançar a meta do PNATRANS e do Plano de Segurança Viária de SP de reduzir pela metade as mortes no trânsito **sem compreender e enfrentar o problema da segurança dos motociclistas.**



Também não podemos ignorar que é uma forma de se locomover escolhida por muitos, fonte de trabalho e de acesso a oportunidades. **O que podemos fazer é buscar maneiras de tornar seu uso mais seguro.**



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

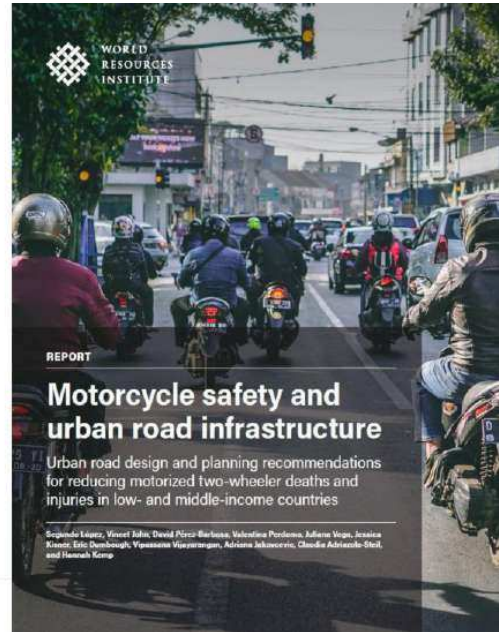
Nossa publicação

Abordar a segurança viária requer um **enfoque integral** que inclua o desenho e o planejamento das nossas ruas. Este relatório utiliza dados de 6 cidades para **entender a relação entre o ambiente urbano e as mortes e lesões de motociclistas**.



Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety



A abordagem

Este relatório tem como objetivo responder às seguintes perguntas-chave:

1. Existe uma relação entre fatores do ambiente viário — especialmente velocidade e infraestrutura — e a segurança viária de motociclistas em países de baixa e média renda?
2. Quais são os fatores do ambiente viário que impactam a segurança de motociclistas?

Foto: Nilton Fukuda

WRI BRASIL

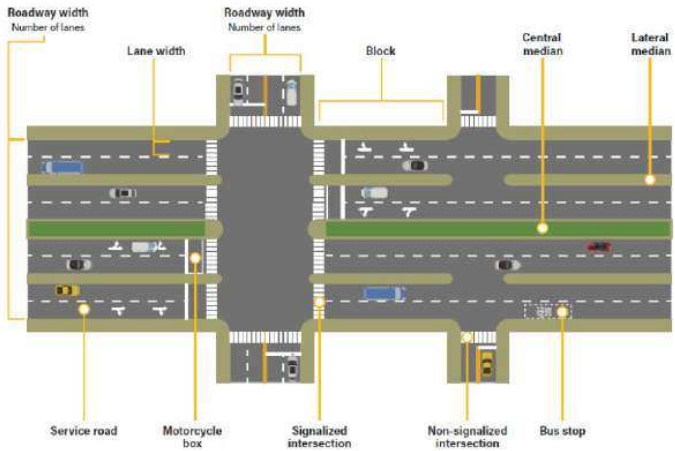


CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Dados

Características
das vias



Dados

Características
das vias

Ambiente
construído





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Dados

Características
das vias

Ambiente
construído

Velocidades



12: Footer

WRI BRASIL

Dados

Características
das vias

Ambiente
construído

Velocidades

Uso do solo



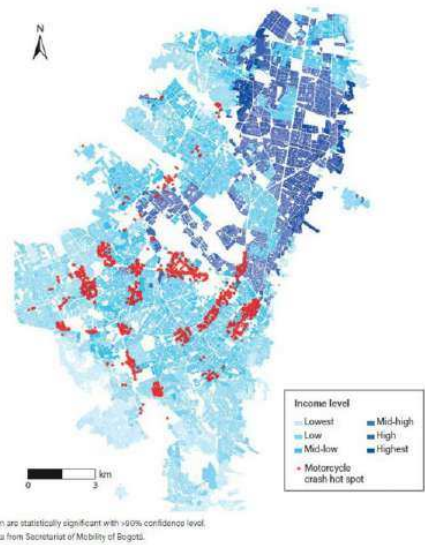
WRI BRASIL



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Dados



WRI BRASIL



5 recomendações-chave

- 1 Velocidade
- 2 Uso do solo
- 3 Interseções
- 4 Desenho das vias
- 5 Outros usuários

WRI BRASIL



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



5. Combinar as ações para a segurança dos motociclistas com as medidas direcionadas a outros usuários da via.

Um melhor desenho de interseções, cruzamentos, paradas e estações de transporte público pode minimizar os conflitos que afetam os motociclistas.



WRI BRASIL



4. Considerar a largura das vias e as aberturas dos canteiro

As aberturas incentivam a entrada e as conversões não controladas em alta velocidade. Vias mais largas podem estimular o aumento da velocidade, o ziguezague ou mudanças bruscas de faixa.



WRI BRASIL



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



3. Minimizar os conflitos em interseções.

Motociclistas são usuários intrinsecamente vulneráveis, especialmente nas interseções. Reduzir as velocidades nas interseções.



WRI BRASIL



1. Atuar sobre a velocidade dos veículos e dos limites das vias é fundamental.

O objetivo final deve ser manter as velocidades do tráfego seguras ao longo de toda a rede, não apenas em pontos específicos.



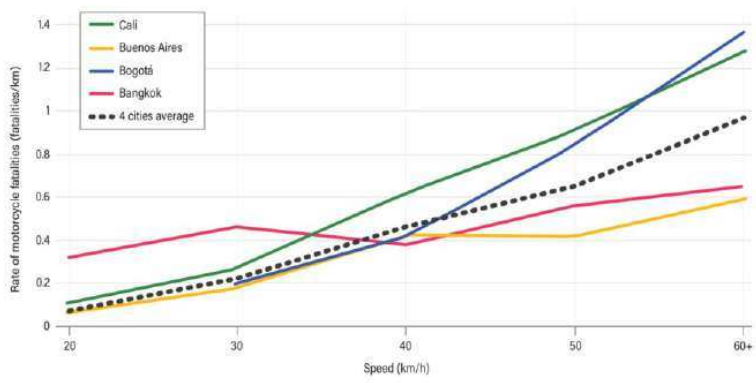
WRI BRASIL



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A velocidade é um achado importante, associada a fatalidades, lesões e colisões em todas as cidades estudadas.



Para cada aumento de **10 km/h** na velocidade de fluxo livre de uma via, há um aumento correspondente de:

- **7 - 24% nos feridos com motos**
- **20 - 31% nas fatalidades com motos**

WRI BRASIL



2. Considerar o impacto do uso do solo nos conflitos viários.

Há locais onde os conflitos têm maior probabilidade de se tornarem sinistros graves

- Altas densidades populacionais
- Zonas comerciais
- Bairros de classes baixa e média-baixa



WRI BRASIL



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

**Velocidades seguras
para vias onde há
presença de
motocicletas podem
diferir das definições
atuais de velocidades
seguras.**

22

Photo credits:Thiago Santos

A regulamentação aqui discutida não favorece o uso,
**favorece o acesso a oportunidades, mas aumenta o
risco.**

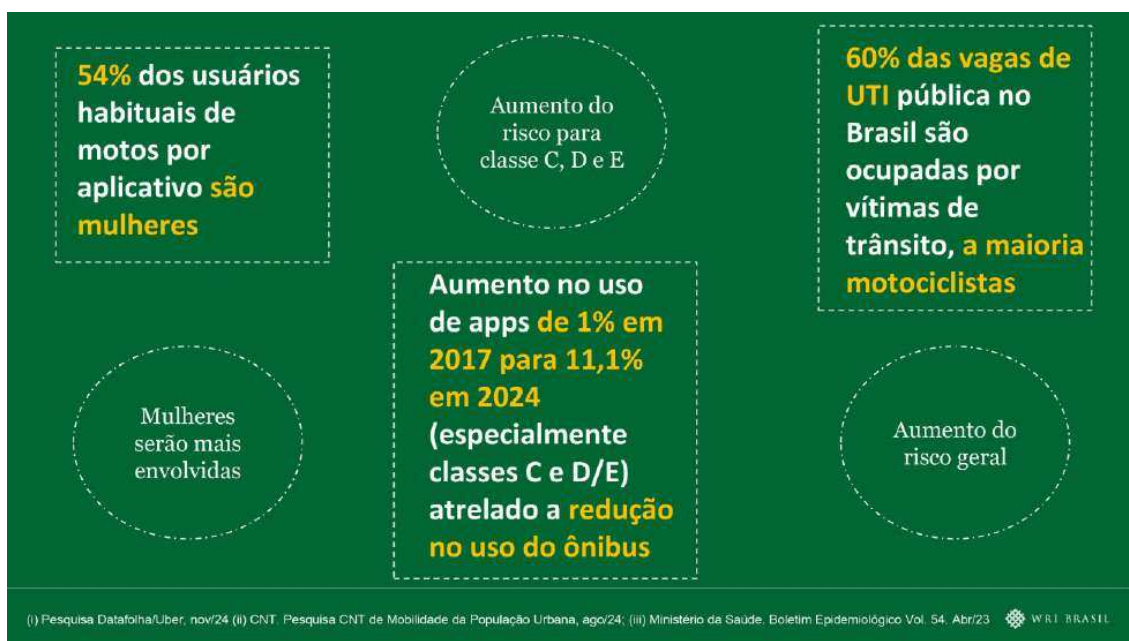
Qual compensação, de cada envolvido (governo, aplicativos
e motociclistas) pode ser feita nesse sentido?

WRI BRASIL



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Obrigado!

bruno.rizzon@wri.org





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 13/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 16/04/2025 16:31:38.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidada a Presidente Luciana Mendes Santos Servo, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), ou quem a represente, no e-mail: presidente@ipea.gov.br para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão, bem como apresentar os estudos do Instituto referentes às estimativas de custos e impactos socioeconômicos de sinistros de trânsito no Brasil, tendo como exemplos as notas técnicas n. 75 (DISET) - Impactos Socioeconômicos dos Acidentes de Transporte no Brasil no Período de 2007 a 2018 e n. 42 (Dirur) - Balanço da primeira década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a segunda década e o Texto para Discussão 2565 - Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil: Estimativa simplificada com base na Atualização das Pesquisas do IPEA sobre Custos de Acidentes nos Aglomerados Urbanos e Rodovias.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacaré, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 13/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 13/25 – IPEA



**Aumento da mortalidade no trânsito e uso da
motocicleta no Brasil**

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho

Pesquisadores do IPEA

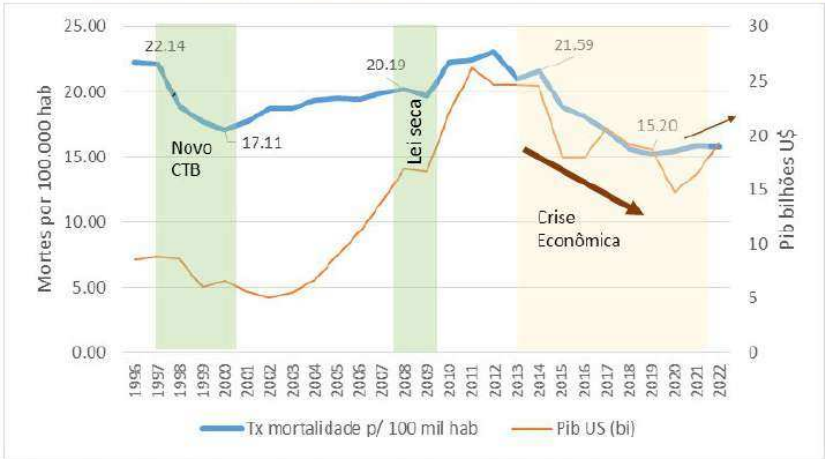


CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Mortalidade do transporte terrestre no Brasil no período de 2000 a 2019

Gráfico 1: Taxa de mortalidade por sinistros transporte terrestre - STT (mortes por 100 mil hab.) e Pib dolarizado. Brasil. 1996 a 2019.



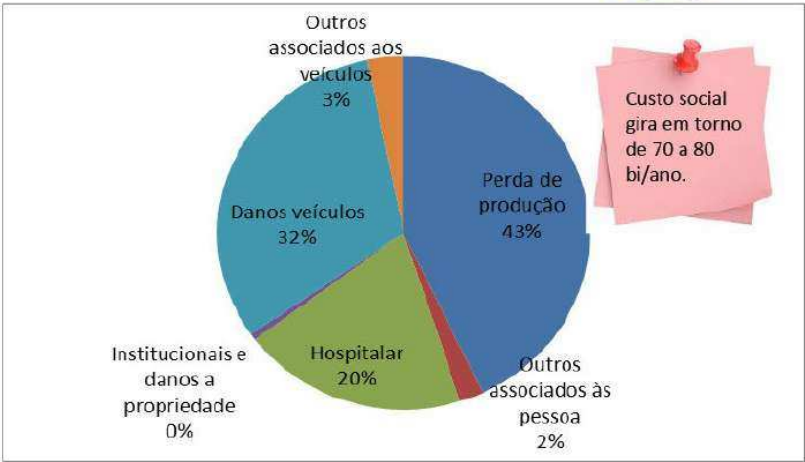
Fonte: Elaboração própria com dados de mortes do Datasus e PIB dolarizado do Ipeadata



- Considerando o início da década (2010) para o final (2019) houve redução da taxa de mortalidade (-25%)
- Motivo maior da queda da taxa neste período foi a crise econômica vivida a partir 2014
- Pós-pandemia volta a crescer a taxa

Mortalidade do transporte terrestre no Brasil no período de 2000 a 2019

Gráfico: Componentes de custo dos sinistros de trânsito no Brasil (2015) (Em %)



Fonte: Ipea 2015



Custo social gira em torno de 70 a 80 bi/ano.



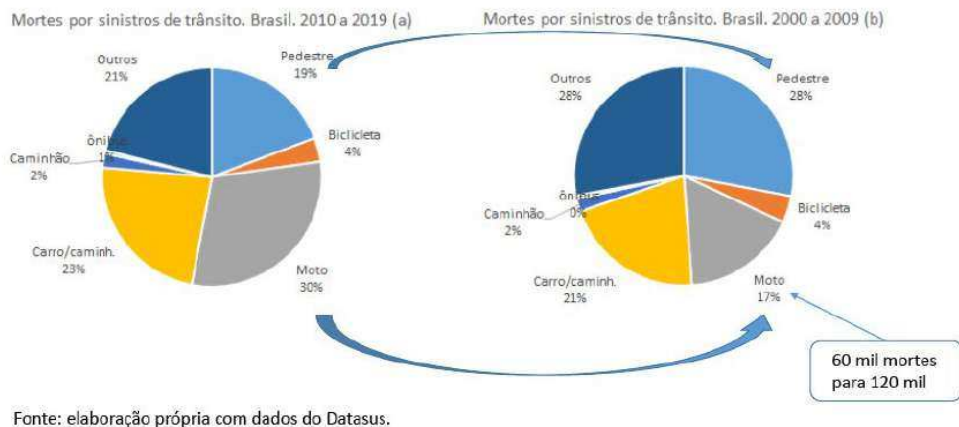
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Mortalidade do transporte terrestre no Brasil no período de 2000 a 2019



Gráfico 2: Mortes por sinistros de trânsito e modalidades de transporte. Brasil. 2010 a 2019 (a) 2000 a 2009 (b)



Mortalidade do transporte terrestre no Brasil no período de 2010 a 2019



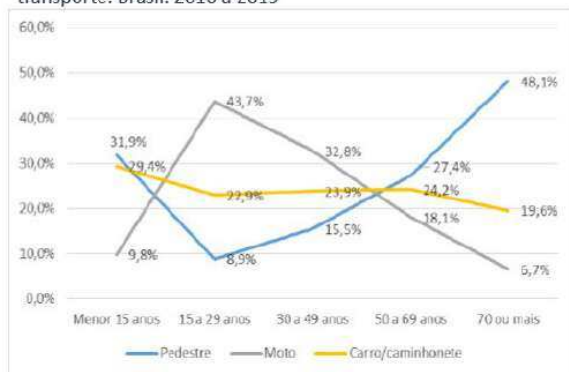
Mortalidade por idade e escolaridade

Tabela 3: Mortes SNT por faixa etária. Brasil. 2010 a 2019.

Faixa etária	Mortes	(%)
Menor 15 anos	14.696	4%
15 a 29 anos	125.293	32%
30 a 49 anos	139.746	36%
50 a 69 anos	80.893	21%
70 ou mais	29.606	8%
Ignorado	2.695	-
Total	392.929	100%

Fonte: elaboração própria com dados do Datasus.

Gráfico 3: Percentual de STT, faixa etária e modalidade de transporte. Brasil. 2010 a 2019





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Mortalidade do transporte terrestre no Brasil no período de 2010 a 2019

Mortalidade por idade e escolaridade



Tabela 4: Mortes por sinistros de trânsito e escolaridade. Brasil. 2010 a 2019.

Escolaridade	Mortes	(%)	(% ajustado)*
Nenhuma	18.786	5%	6,5%
1 a 3 anos	58.427	15%	20,3%
4 a 7 anos	95.138	24%	33,0%
8 a 11 anos	91.433	23%	31,7%
12 anos e mais	24.584	6%	8,5%
Ignorado	104.561	27%	-
Total	392.929	100%	-

- Cerca de 60% das vítimas fatais tem menos de 7 anos de estudo, ou seja não completaram o ensino fundamental e mais de 90% não completaram ensino médio
- Escolaridade como *próxi* de renda indica que a maior parte das vítimas são pessoas de extrato de renda mais baixo

Obs.: * Percentual desconsiderando os registros com escolaridade ignorada.
Fonte: elaboração própria com dados do Datasus.

Internações no SUS



Tabela 5: Ocorrências e gastos (milhões R\$) do SUS com internações das vítimas de sinistros de transporte terrestre por modalidade. Brasil. 2010 a 2019.

Modalidade	Internações*	(%)	Gastos (mi R\$)**	(%)
Pedestre	360.250	21,1%	812,44	21,3%
Ciclista	104.553	6,1%	188,60	4,9%
Motocicleta	941.610	55,2%	1.993,42	52,3%
Carro	142.685	8,4%	441,33	11,6%
Caminhão	7.398	0,4%	23,80	0,6%
Ônibus	3.925	0,2%	8,64	0,2%
Outros	144.411	8,5%	342,45	9,0%
Total	1.704.832	100,0%	3.810,68	100,0%

Obs.: *Quantidade de autorizações de internações hospitalar (AIH) ** valores atualizados pelo IPCA maio/2023. Fonte: Datasus

- N e NE mais de 60% leitos internação/UTI ocupados por vítimas sinistros motocicletas. Isso já ocorre no S e SE nas UTIs Hospitais especializados (ortopedia). Gera grande impacto para outros tratamentos pelo gargalo de atendimento.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Mortalidade do transporte terrestre – Perspectiva regional



Tabela 8: Classificação das UF's pela taxa de mortalidade e taxa de crescimento das mortes nas duas primeiras décadas do século XXI. Brasil, 2010 a 2019

	Alto crescimento	Baixo crescimento
Alta ocorrência	MA; AL; CE; PB; SE; PI; RO; TO	SC; PR; RR; ES; MS; GO; MT
Baixa ocorrência	AM; PA; AC; BA; RN; PE	SP; AP; RJ; DF; RS; MG



Obs.: Alto crescimento: taxas de crescimento acima da mediana nacional; Baixo crescimento: taxas de crescimento abaixo da mediana nacional; alta ocorrência: taxa de mortalidade acima da mediana nacional; Baixa ocorrência: taxa de mortalidade abaixo da mediana nacional.

Fonte: elaboração própria com dados do SIM (Datasus).

Fatores de impacto na mortalidade e políticas públicas

Crescimento da frota de autos e motos



Tabela 13: Relação do crescimento da frota e mortes por sinistros de motocicletas e triciclos entre duas primeiras décadas do século XXI (2000/2009 e 2010 a 2019). Brasil.

Região	Motos (variação 2000/09 e 2010/19 %)		
	Frota (A)	Mortes (B)	Relação (B/A)
Norte	255%	147%	0,58
Nordeste	271%	156%	0,58
Sudeste	145%	76%	0,53
Sul	117%	54%	0,46
Centro-Oeste	170%	86%	0,51
Brasil	175%	104%	0,59

Fonte: elaboração própria com dados da Abraciclo e Datasus

Tabela 14: Posse de automóveis e motocicletas nos domicílios brasileiros por grande região. Brasil, 2009 e 2019

Região	Posse de automóveis (%)			Posse de motocicletas (%)		
	2009	2019	Tx Variação (%)	2009	2019	Tx Variação (%)
Norte	17,5	27,7	58,3%	19,2	32,5	69,3%
Nordeste	17,2	28,9	68,0%	15,3	31,5	105,9%
Sudeste	44,3	56,7	28,0%	12	17,8	48,3%
Sul	52,1	69,3	33,0%	16,4	20,7	26,2%
Centro-Oeste	41,3	59,8	44,8%	21,1	29,6	40,3%
Brasil	36,4	49,4	35,7%	14,7	23,8	61,9%

Fonte: Pnad/IBGE 2009 e 2019



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Conclusões e recomendações



- Mortes por motocicleta são o grande desafio atualmente para redução da mortalidade no trânsito. É um problema multidimensional. Alteração dos custos compensaria externalidades mas há o problema social -> campanhas educativas, habilitação social, fiscalização, etc.
- Com o crescimento da frota, principalmente no Norte e Nordeste, há necessidade de aumento dos investimentos em campanhas educativas, estrutura de gestão e fiscalização e infraestrutura de segurança viária
- Planejamento urbano com prioridade ao transporte público coletivo e transporte ativo, com melhoria da gestão de trânsito e projetos de moderação de tráfego e prioridade total no uso do espaço urbano para TPU e transporte ativo
- Focar em políticas de transporte público Bom, rápido e barato -> mitigar o efeito "positivo" do transporte por motocicletas
- Risco grande de aumento da mortalidade e morbidade de trânsito com o serviço de mototaxi na RMSP conforme já visto em outras regiões no Brasil e países asiáticos
- Regulamentação de mototaxi em áreas restritas (com baixo conflito de trânsito), onde há restrições de deslocamentos de veículos maiores – comunidades e áreas urbanas com vias muito estreitas



Obrigado,

Carlos Henrique: carlos.carvalho@ipea.gov.br



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 14/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 16/04/2025 16:31:39.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja oficiada a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, solicitando o envio de um representante para acompanhar as reuniões e os trabalhos desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Matéria REQCOM SUBMOTOTAXI 14/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 14/25



COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

Gabinete do Presidente

Rua Barão de Itapetininga, 18, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01042-000

Telefone:

PROCESSO 6510.2025/0014926-5

Encaminhamento CET/GAB Nº 126822565

**PREF/CASA CIVIL/ATL
6510.2025/0014926-5**

Senhora Secretária Adjunta,

De ordem do senhor Chefe de Gabinete, em atenção ao solicitado pelo documento nº 124759753, restituímos o presente informando que a Diretoria de Planejamento e Projetos desta Companhia indicou o Gestor de Trânsito José Julio Rebelo, registro CET nº 01603-9, telefone: 3059-7201, e-mail: julior@cetsp.com.br, para acompanhar as reuniões e os trabalhos da Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

Atenciosamente,

EDWARD NOGUEIRA JUNIOR

Departamento de Ações Executivas 1 - DAE1

EDENIR SIMÕES

Chefe de Gabinete



Edward Nogueira Junior
Supervisor(a) de Departamento
Em 02/06/2025, às 14:05.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **126822565** e o código CRC **89C121D5**.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 15/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 16/04/2025 16:31:40.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidada a Sra. Letícia de Oliveira Cardoso, Diretor(a) do Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis, no e-mail: leticia.cardoso@saude.gov.br, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão, bem como apresentar Boletim Epidemiológico n.º 6, volume 54, do Ministério da Saúde, que trata do cenário brasileiro das lesões de motociclistas no trânsito no período de 2011 a 2021.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacaré, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 15/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 15/25

Inácio Veiga

De: Agenda DAENT <agenda.daent@saude.gov.br>
Enviado em: terça-feira, 6 de maio de 2025 12:05
Para: Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
Cc: Leticia de Oliveira Cardoso; Ludimyla dos Santos Victor Rodrigues
Assunto: RE: Convite para participar de reunião - Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta - 07/05/2025 - 10h30

Prioridade: Alta

Prezado Senhor Inácio Veiga,

Agradecemos o gentil convite para participação na **Reunião Ordinária Semipresencial da Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta**, a ser realizada no dia 07/05/2025, às 10h30, no Plenário 1º de Maio da Câmara Municipal de São Paulo e por videoconferência via Microsoft Teams.

Contudo, informamos que, em razão de sobreposição de agendas, não será possível a participação da Diretora do Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis (DAENT), Dra. Leticia Cardoso, nesta ocasião.

Reiteramos nosso apreço pelo convite e permanecemos à disposição para futuras contribuições.

Seguimos à disposição.

Atenciosamente,

Ludimyla Rodrigues.

Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis

DAENT/RVSA/MS

+55 (61) 3315-7701

agenda.daent@saude.gov.br

SRTVN, Quadra 701, Lote D, 6º andar - DAENT
Ed. PO700 - CEP: 70719-040 - Brasília-DF

SUS

MINISTÉRIO DA SAÚDE

GOVERNO FEDERAL

BRASIL

UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 16/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 16/04/2025 16:31:41.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o Sr. Victor Pavarino, Oficial Técnico em Segurança Viária e Prevenção de Lesões Não Intencionais da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), no e-mail: pavarinor@paho.org para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 16/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 16/25

Inácio Veiga

De: Pavarino, Victor (BRA) <pavarinor@paho.org>
Enviado em: terça-feira, 29 de abril de 2025 15:37
Para: Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
Cc: Peron, Tainah (BRA)
Assunto: RE: [Caution EXT] Convite para participar de reunião - Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta - 07/05/2025 - 10h30

Sinalizador de acompanhamento: Acompanhar
Status do sinalizador: Sinalizada

Prezado Inácio;
Ao tempo em que me sinto honrado pelo convite, lamento não poder participar do evento dado compromisso anteriormente assumidos.
Mas permita-me felicitá-los pela importante iniciativa e colocar-me á disposição para algo mais que eu possa ser útil à causa.
At.te

Victor Pavarino
Oficial Técnico de Segurança Viária e Prevenção de Lesões
Coordenação de Equidade, Doenças Crônicas Não Transmissíveis e Saúde Mental (NMH)
Escritório da OPAS/OMS no Brasil
Setor de Embaixadas Norte, Lote 19, Brasília, DF. CEP 70800-400
OPAS/OMS | Tel +55 61 32519460 VOIP 41460




CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 17/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 16/04/2025 16:31:42.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja oficiada a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, solicitando o envio de um representante para acompanhar as reuniões e os trabalhos desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 17/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 17/25



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE
Assessoria Jurídica**

Rua Boa Vista, 128 / 136, 4º andar - Fundos - Bairro Centro - São Paulo/SP -
CEP 01014-000

Telefone: (11) 3293-2700

PROCESSO 6510.2025/0014944-3

Encaminhamento SMT/AJ Nº 125863178

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo/Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta/Vereadora Renata Falzoni.

ASSUNTO: Ofício SGP-12 nº 82/2025 - Requerimento SUBMOTOTAXI nº 17/2025. Solicitação de envio de um representante da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT), para acompanhamento das reuniões e dos trabalhos da mencionada Subcomissão.

PREF/CASA CIVIL/ATL

Sra. Secretária Adjunta,

Em atenção do doc. 124761505 e ao Ofício SGP-12 nº 82/2025 (124689649), indicamos, como representante desta Pasta nas reuniões da Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta, o Sr. Marcelo Katsumi Imaizumi, Prontuário SPTrans 124.795-6.

Atenciosamente,



Celso Jorge Caldeira
Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte
Em 19/05/2025, às 15:29.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **125863178** e o código CRC **DEE0D137**.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 18/25



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Senival Moura em 16/04/2025 16:55:15.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 15 de Abril de 2025.

À Subcomissão de Regulamentação do Mototáxi.

REQUERIMENTO Nº /25

CONSIDERANDO que, o número de mortes no trânsito aumentou de 711 no ano de 2020 para 1.031 no ano de 2024, e é o maior em nove anos segundo dados do Infosiga;

CONSIDERANDO que, no ano de 2024 o número de mortes de motociclistas, ciclistas e pedestres representou 87% dos óbitos no trânsito da cidade de São Paulo;

Considerando que, dados do Infosiga-Detran revelou que Número de motociclistas mortos na cidade de SP em 2025 já é o maior para fevereiro desde 2015;

Considerando que, as fatalidades entre motociclistas aumentaram, e já registra 31 óbitos em janeiro de 2025 e, 31 no mês de fevereiro. No total 62 motociclistas perderam a vida na capital paulista nos dois primeiros meses de 2025;

Matéria RECOM SUBMOTOTAXI 16/2025. Documento assinado digitalmente por SENIVAL PEREIRA DE MOURA em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Senival Moura em 16/04/2025 16:55:15.

fls. 2

Considerando que, o Detran- SP através do INFOSIGA é no momento o órgão que organiza e divulga os dados referentes aos sinistros no trânsito da capital,

REQUEIRO nos termos regimentais, que seja convidado a fim de prestar esclarecimento sobre a coleta de dados referentes a sinistros no trânsito da cidade São Paulo, A Sra. Renata Mantovani- Diretora de Segurança Viária.

Sala da Comissão.

Vereador Senival Moura- PT

Matéria RECOM SUBMOTOTAXI 18/2025. Documento assinado digitalmente por SENIVAL PEREIRA DE MOURA em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Matéria RECOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 19/25

autuado por Ver. Paulo Frange em 16/04/2025 17:59:05.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que o Art. 127 da Constituição da República Federativa do Brasil, estabelece que o Ministério Público é uma instituição permanente e essencial à função jurisdicional do Estado, cabendo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis;

CONSIDERANDO que a presente Subcomissão tem como o escopo o estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados ao serviço do transporte individual de passageiro por motocicletas no município de São Paulo e seus impactos para o cidadão;

REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos o Procurador-Geral de Justiça do **Ministério Público de São Paulo**, PAULO SÉRGIO DE OLIVEIRA E COSTA, para que, se possível, designe um representante para o acompanhamento dos trabalhos desta Subcomissão.

Sala da Subcomissão, em 15 de abril de 2025.


vereador
**PAULO
FRANGE**

OBS. FORMA DE CONTATO
Tel: (11) 3119-9526 / 9818
E-mail: ogj_chefelegabinete@mpsp.mp.br

À Ilma. Presidente
Vereadora Renata Falzoni,
Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

Palácio Anchieta - Várzea Jacaré, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-900 - FONE: (11) 3299-4428
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 19/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 20/25

autuado por Ver. Paulo Frange em 16/04/2025 17:59:06.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que o Art. 134 da Constituição da República Federativa do Brasil, estabelece que a Defensoria Pública é uma instituição permanente e essencial à justiça, responsável por garantir orientação jurídica, promover direitos humanos e defender gratuitamente os necessitados em todas as instâncias, tanto judicial quanto extrajudicialmente;

CONSIDERANDO que a presente Subcomissão tem como o escopo o estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados ao serviço do transporte individual de passageiro por motocicletas no município de São Paulo e seus impactos para o cidadão;

REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos da Defensora Geral da Defensoria Pública do Estado de São Paulo, LUCIANA JORDÃO DA MOTA ARMILIATO DE CARVALHO, para que, se possível, designe um representante para o acompanhamento dos trabalhos dessa Subcomissão.

Sala da Subcomissão, em 15 de abril de 2025.


vereador
**PAUL
FRANGE**

CBS - FORMA DE CONTATO
Tel: (11) 3105-8040 ramais 801/802
E-mail: dps@defensoria.sp.def.br
Rua Boa Vista 200, 8º andar

A tina
Presidente
Vereadora Renata Falzoni
Subcomissão de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Palácio Anchieta - Várzea Jacaré 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-900 - FONE (11) 3395-4428
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 20/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plD=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 20/25

De: Adriano Rodrigues Blajone <ablajone@defensoria.sp.def.br>
Enviada em: segunda-feira, 19 de maio de 2025 17:23
Para: Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica <transito@saopaulo.sp.leg.br>
Cc: Primeira Subdefensoria <primeirasubdefensoria@defensoria.sp.def.br>
Assunto: RE: Solicitação - Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta - Câmara Municipal de São Paulo

Geralmente, você não recebe emails de ablajone@defensoria.sp.def.br. Saiba por que isso é importante

Prezado/a, sr. Inácio Voiga,

Agradecemos pelo envio do ofício e requerimento referentes à Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta da Câmara Municipal de São Paulo.

Reconhecemos a relevância dos trabalhos realizados por essa Subcomissão e o impacto positivo que podem ter na nossa comunidade.

Informamos que no momento, a Defensoria Pública não irá indicar representante para acompanhar as reuniões.

Desejamos um excelente andamento dos trabalhos e permanecemos à disposição para futuras colaborações.

Cordialmente,



Primeira Subdefensoria Pública-Geral
+55 11 3105-9040 ramal 806
primeirasubdefensoria@defensoria.sp.def.br
www.defensoria.sp.def.br
Rua Boa Vista, 200, 8º Andar- São Paulo - SP

REQCOM SUBMOTOTAXI 14/25



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Ver. Paulo Frange em 16/04/2025 17:59:07.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que o TRIBUNAL DE CONTAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (TCM) foi criado pela lei municipal 7213, de 20 de novembro de 1968 e constituído de fato em 16 de janeiro de 1969, quando aconteceu a sessão plenária inaugural no Palácio Anchieta;

CONSIDERANDO que a MISSÃO do TCM é de "Exercer o controle externo, especialmente preventiva e concomitantemente, fiscalizando, julgando e orientando a gestão dos recursos públicos do Município de São Paulo de modo a assegurar que sejam arrecadados e aplicados em conformidade com os princípios da legalidade, legitimidade e economicidade visando a melhoria dos serviços municipais em prol da sociedade." (fonte: <https://portal.tcm.sp.gov.br/>);

CONSIDERANDO que a VISÃO do TCM é a de consolidar-se como uma instituição de referência no controle ágil, eficaz e efetivo da aplicação dos recursos públicos, na produção de informações estruturadas, na avaliação de políticas públicas e no combate à corrupção e promoção da integridade, contribuindo para a qualidade e o aprimoramento da Administração Pública municipal. (fonte: <https://portal.tcm.sp.gov.br/>);

CONSIDERANDO os VALORES do TCM:

- **Institucionalidade:** Garantir o Pleno como o mais elevado órgão de deliberação da Instituição, na busca do fortalecimento das ações de controle externo, em prol do interesse público.
- **Ética:** Ter como padrão de conduta a justiça, a honestidade, o respeito e o compromisso com o interesse público, promovendo a probidade nas ações administrativas, com ênfase no combate à corrupção.
- **Transparência:** Garantir o direito de acesso às informações na forma da lei, possibilitando a participação da sociedade na gestão pública.
- **Agilidade:** Atuar de forma a conjugar rendimento e otimização de recursos com foco em resultados.

Palácio Anchieta - Votado Jacaré, 120 - sala 614 - Sala Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-900 - FONE (11) 3393-4428
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia RECOM SUBMOTOTAXI 21/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=699260>.

Matéria RECOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Ver. Paulo Frange em 16/04/2025 17:59:07.

fls. 2



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

• **Efetividade:** Alcançar os resultados planejados de forma a potencializar os impactos positivos, promovendo a tempestividade dos julgados, de modo a assegurar o atendimento da missão institucional.

• **Profissionalismo:** Atuar de forma técnica, competente, responsável, imparcial, coerente e objetiva e estar comprometido com a missão institucional.

• **Inovação Tecnológica:** promover mudanças com sentido de atualidade, usando a tecnologia da informação e da comunicação a fim de melhorar as ações institucionais do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, assim como as ações dos órgãos jurisdicionados.

• **Qualidade:** Exercer as atividades com base nas melhores práticas e padrões de excelência reconhecidos.

• **Responsabilidade:** Promover os valores democráticos e atuar com autonomia, imparcialidade, impessoalidade e coerência, com vistas ao atendimento do interesse público. (fonte: <https://portal.tcm.sp.gov.br/>)

CONSIDERANDO que a presente Subcomissão tem como o escopo o estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados ao serviço do transporte individual de passageiro por motocicletas no município de São Paulo e seus impactos para o cidadão;

REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos do Presidente do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, DOMINGOS DISSEI, para que, se possível, designe um representante para o acompanhamento desta Subcomissão.

Sala da Subcomissão, em 15 de abril de 2025.


vereador
**PAUL
FRANGE**

CBS, FORMA DE CONTATO
Tel: (11) 5080 - 1000
Endereço: Av. Professor Ascendino Reis, 1130

A fim:
Presidente
Vereadora Renata Falzoni
Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

Palácio Anchieta - Vespúcio Jacaré, 100 - sala 514 - Sala-Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-000 - FONE (11) 3350-4428
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia RECOM SUBMOTOTAXI 21/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 22/25

autuado por Ver. Paulo Frange em 16/04/2025 17:59:09.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que o Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – CEBRAP, fundado em 1969 por um grupo multidisciplinar de professores afastados da universidade, o qual tem produzido diversos trabalhos/pesquisas;

CONSIDERANDO que o Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – CEBRAP tem como foco a análise da realidade brasileira, com um estilo de trabalho que enfatiza a comparação e combina a especialização e a interdisciplinaridade, em diálogo constante entre as diferentes perspectivas teóricas e metodológicas das áreas de origem dos seus pesquisadores: sociologia, política, demografia, direito, filosofia, história, antropologia, economia e geografia;

REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos do Presidente do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento - CEBRAP, ADRIAN GURZA LAVALLE, ou quem ele indicar, para que possa trazer a essa Subcomissão, em resumo o estudo "CRESCIMENTO DO SETOR DE PLATAFORMAS DIGITAIS DE MOBILIDADE NOS ÚLTIMOS ANOS. (ANTT, 2020; ABRAS, 2020; IFOOD, 2020)" e/ou demais materiais colecionados pela instituição e seus conhecimentos relacionados ao serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.

Sala da Subcomissão, em 15 de abril de 2025.


VEREADOR
**PAULO
FRANGE**

033. FORMA DE CONTATO
Tel. (11) 5574-0369 / (11) 5574-5928
E-mail: gurzalavalle@cebrap.com.br
Rua Marquês de Melles, 615.

Àtina,
Presidente
Vereadora Renata Faltoni,
Subcomissão de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

Palácio Anchieta - Vladimir Jacórel 109 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01319-900 - FONE: (11) 3399-4430
https://www.paulofrange.com.br e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 22/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 22/25 – CEBRAP

Mobilidade urbana e logística de entregas

Um panorama sobre o trabalho de entregadores
com aplicativos

2ª Onda – Edição 2024



Metodologia: Dados primários + registros administrativos

Total de entrevistados por telefone: 1.500 pessoas

Recorte temporal: ago a nov. de 2024

Recorte dos entrevistados: aleatório

Recorte de localidade:

- (i) Norte+Centro-Oeste;
- (ii) Nordeste;
- (iii) Sudeste; e
- (iv) Sul.

A confiança dos dados é de 95% e o erro amostral é de 2,5%.

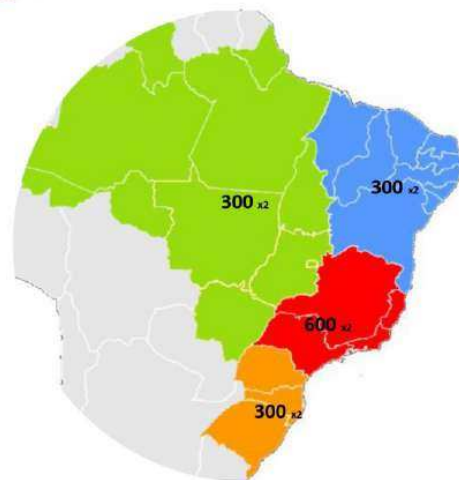


Figura 1 – Desenho amostral
(Base: Pnad 2022 módulo experimental 4º trimestre 2022)





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Metodologia: estudo temático

- 6 mini-grupos focais, com 4 participantes cada.
- Recorte dos minigrupos a partir de características sociodemográficas:
- Participantes de todas as 5 grandes regiões do país.
 - Ensino médio completo
 - Classe B2/C
 - 12 com até 45 anos, e 12 com mais de 45
- Divisão dos grupos por ocupação, raça e gênero:
- Entregadores homens brancos
 - Entregadores homens negros
 - Entregadoras mulheres
- Momento das entrevistas: setembro de 2024

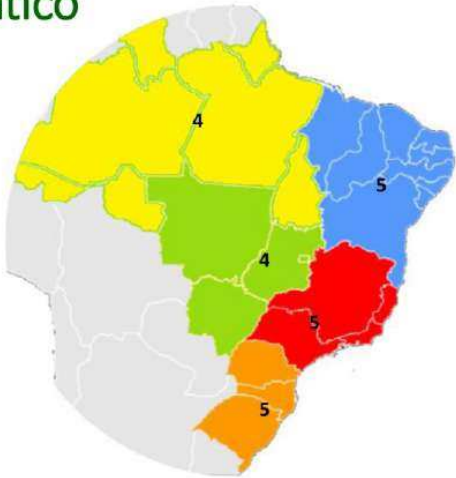
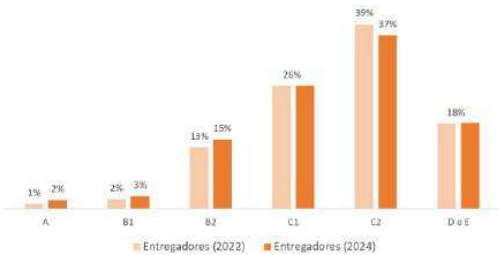


Figura 2 – Desenho dos mini-grupos focais por região (2024)

Perfil dos trabalhadores: quantos, sexo e idade

- Sexo: masculino**
- 98% dos entregadores (97% em 2022)
- Idade (média)**
- 34 anos entregadores (33 em 2022)
- Escolaridade mais alta para a maioria: o ensino médio completo.**
- Maioria se declara preto ou pardo (negros)**
- 66% entregadores



Fonte: Survey, 2022 e 2024.

- Classe com base no Critério Brasil (2024):
- Classe A/B: 20% dos entregadores
 - Classe C: 63%
 - Classe D/E: 18% dos entregadores

Fonte: Registros administrativos ponderados pelos surveys, 2022 e 2024.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Características ocupacionais atuais dos entregadores



Quase metade dos entregadores possuem outros trabalhos (46%), a outra trabalha apenas com os apps (54%).

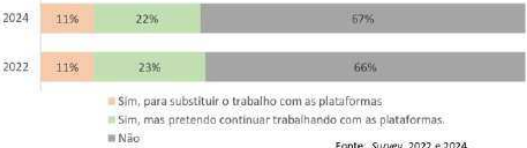
Gráfico 16 – Trabalho com as plataformas é o único ou não, no momento da pesquisa



Fonte: Survey, 2022 e 2024.

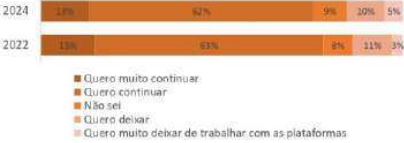
A maioria dos entregadores não está em busca de outro trabalho (67%) e 75% deles quer continuar trabalhando com as plataformas em momentos futuros.

Gráfico 17 – Você está procurando trabalho?



Fonte: Survey, 2022 e 2024.

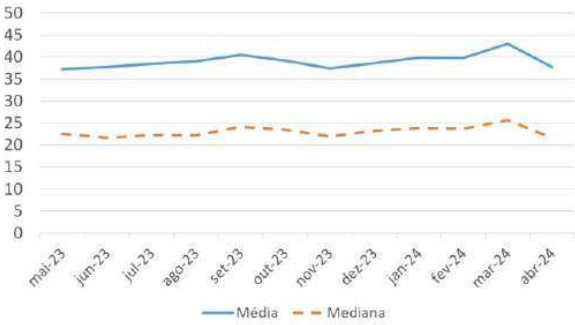
Gráfico 18 – Você quer continuar trabalhando com as plataformas?



Média de horas em corrida por mês - Entregadores



Mês	Entregadores			Tempo médio semanal considerando % de tempo sem viagem:		
	Média	Mediana	Tempo médio de viagem por semana	10%	20%	30%
mai/23	37	23	8	9	10	11
jun/23	38	22	9	10	11	11
jul/23	38	22	9	10	10	11
ago/23	39	22	9	10	11	11
set/23	40	24	9	10	11	12
out/23	39	23	9	10	11	11
nov/23	37	22	9	10	10	11
dez/23	39	23	9	10	10	11
jan/24	40	24	9	10	11	12
fev/24	40	24	10	11	12	13
mar/24	43	26	10	11	12	13
abr/24	38	22	9	10	11	11



Média de horas em viagem por mês 39 horas

No entanto, vale lembrar que o volume de horas dedicadas a este trabalho varia consideravelmente entre os entregadores, independentemente da plataforma.

Fonte: Registros administrativos ponderados pelos surveys, 2022 e 2024.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Rendimentos dos entregadores com o trabalho com aplicativo

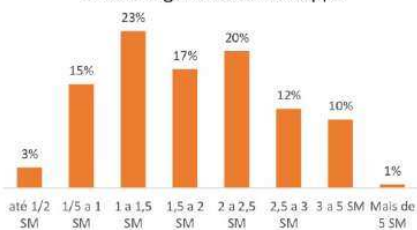
Supondo uma jornada de 20h semanais		Remuneração por hora
Remuneração por hora	R\$ 30	
Horas por semana	20	
Semanas no mês	4	
Custos médios de manutenção	R\$ 598	Por hora
Rendimento líquido mensal sem ociosidade (apenas referência)*	R\$ 1.802	R\$ 23
Rendimento líquido mensal (tempo sem corrida 10%)	R\$ 1.581	R\$ 20
Rendimento líquido mensal (tempo sem corrida 20%)	R\$ 1.359	R\$ 17
Rendimento líquido mensal (tempo sem corrida 30%)	R\$ 1.138	R\$ 14
Rendimento líquido mensal (tempo sem corrida 40%)	R\$ 917	R\$ 11

Supondo uma jornada de 40h semanais		Remuneração por hora
Remuneração por hora	R\$ 30	
Horas por semana	40	
Semanas no mês	4	
Custos médios de manutenção	R\$ 763	Por hora
Rendimento líquido mensal sem ociosidade (apenas referência)*	R\$ 4.037	R\$ 25
Rendimento líquido mensal (tempo sem corrida 10%)	R\$ 3.581	R\$ 22
Rendimento líquido mensal (tempo sem corrida 20%)	R\$ 3.125	R\$ 20
Rendimento líquido mensal (tempo sem corrida 30%)	R\$ 2.669	R\$ 17
Rendimento líquido mensal (tempo sem corrida 40%)	R\$ 2.212	R\$ 14

*Este é apenas um valor de referência, não é possível precisar o tempo que os entregadores ficam sem viagem.

Considerando os dados administrativos, o survey e a etapa qualitativa, **este é o cenário referencial mais comum entre entregadores.**

Faixa de rendimento líquido do trabalho dos entregadores com os apps

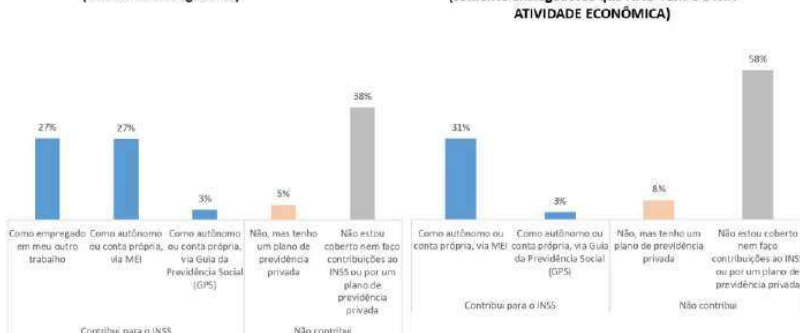


Levando em conta que os registros administrativos apontam para um tempo em corrida médio de 39 horas por mês por parte dos entregadores (cerca de 10 horas por semana), a **remuneração média estimada somente do trabalho com os aplicativos é de R\$ 984 por mês.**

Contribuição previdenciária e acesso a benefícios

Do total de entregadores que trabalham com os apps, 57% tem algum tipo de contribuição previdenciária. Entre aqueles que não tem outros trabalhos, esse número cai para 34%. Além disso, 8% dos entregadores recebe algum benefício do INSS.

Gráfico 19 – Atualmente, faz contribuições ao INSS (TODOS os entregadores)



Fonte: Survey, 2024.

Gráfico 20 – Atualmente, faz contribuições ao INSS (somente entregadores que NÃO TÊM OUTRA ATIVIDADE ECONÔMICA)

Gráfico 21 – Benefícios que recebe





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CEBRAP
centro brasileiro de análise e planejamento

 www.cebrap.org.br

 rua morgado de mateus 615
cep 04015 902 • são paulo • brasil
tel (11) 5574 0399

OBRIGADO!

Victor Callil e Monise Picanço

@ victor.callil@cebrap.org.br

@ monise@cebrap.org.br



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 23/25

autuado por Ver. Paulo Frange em 16/04/2025 18:07:00.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
24ª GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que a REDE DE REABILITAÇÃO LUCY MONTORO é um centro de excelência, de saúde destinado ao atendimento de pessoas com deficiências físicas ou doenças potencialmente incapacitantes, com a finalidade de gerar condições às pessoas com deficiência física de serem incluídas na sociedade a partir do desenvolvimento de suas habilidades e potencialidades, através da reabilitação de ponta, cirurgias para a inserção de próteses e acompanhamento psicológico, fisioterapêutico e terapêutico ocupacional, focado principalmente na população vítima de traumas por acidentes, contando com a parceria de importantes instituições, como o Hospital das Clínicas de São Paulo e a Faculdade de Medicina da USP;

CONSIDERANDO que o seu atendimento destina-se, principalmente, a pacientes com lesões medulares, amputados, com seqüelas físicas e cognitivas de traumatismo crânio-encefálico, com paralisia cerebral e hemiplegias severas – com disfunção ou interrupção dos movimentos de membros (superiores, inferiores ou ambos), e com severa restrição de mobilidade.

CONSIDERANDO que a REDE DE REABILITAÇÃO LUCY MONTORO foi criada tendo como um de seus objetivos, proporcionar o melhor e mais avançado tratamento de reabilitação para pacientes com deficiências físicas incapacitantes, motoras e sensório-motoras;

Palácio Anchieta - Viaduto Jockey, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01310-900 - FONE: (11) 3306-4438
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: versador@paulofrange.com.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 23/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Ver. Paulo Frange em 16/04/2025 18:07:00.

fls. 2



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO 24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos da Presidente do Conselho da Rede Lucy Montoro, LINAMARA RIZZO BATISTELLA, ou quem ela indicar, para que possa trazer a essa Subcomissão, os materiais colecionados pela rede, no que concerne aos pacientes oriundos dos serviços de transporte individual de passageiros por motocicleta:

- Resultados assistenciais dos programas ambulatoriais e de internação;
- Dados dos últimos três anos e seus respectivos custos.

Sala da Subcomissão, em 15 de abril de 2025.



vereador
**PAULO
FRANGE**

OBS: FORMA DE CONTATO
Tel: (11) 3061-3125/23
E-mail: linamara.rizzo@rbcfz.usp.br
Cc: ana.rencs@rbcfz.usp.br

SECRETARIA: ANA LUCIA

À Ima.
Presidente
Vereadora Renata Falconi,
Subcomissão de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por
Motocicleta.

Palácio Anchieta - Várzea Jacarai, 120 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-000 - FONE (11) 3036-4423
<http://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia RECOM SUBMOTOTAXI 23/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 16/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 24/25

autuado por Kenji Ito em 25/04/2025 15:32:46.

fls. 1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

REQUERIMENTO

REQUEIRO, na forma regimental que seja convidado o Sr. Wagner Lenhart, diretor executivo do Instituto Milenium, pelo contato, wagner.lenhart@institutomilenium.org.br para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.

Kenji Ito

PODEMOS

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 24/2025. Documento assinado digitalmente por MARCIO KENJI ITO em 25/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 25/25

autuado por Kenji Ito em 25/04/2025 15:33:47.

fls. 1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

REQUERIMENTO

REQUEIRO, na forma regimental que seja convidado o Sr. Rodrigo Saraiva Marinho, diretor executivo do Instituto Livre Mercado, pelo contato rodrigo.marinho@livremercado.org.br e pelo contato@livremercado.org.br para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.

Kenji Ito

PODEMOS

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 25/2025. Documento assinado digitalmente por MARCIO KENJI ITO em 25/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 25/25 – INSTITUTO LIVRE MERCADO

Liberdade com responsabilidade *O Caso do Transporte por Aplicativo de Motos*

Introdução





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

■ Impacto Econômico

Dados - Chave



R\$ 5 bilhões injetados na economia
(0,05% do PIB em 2023 – FGV/99,
2024);



114 mil empregos diretos/indiretos
gerados (FGV/99, 2024);



R\$ 461 milhões em impostos
arrecadados (FGV/99, 2024).

Liberdade Econômica

- Serviço criado espontaneamente pela
demanda do mercado;
- Gera renda para população de baixa
renda (83% dos usuários são
economicamente ativos – Datafolha).

• Lei 12587/2012 (Institui as diretrizes da
Política Nacional de Mobilidade Urbana)

VS

• Lei 12009/2009 (Regulamenta o exercício das atividades dos
profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em
entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e
"motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei no 9.503, de
23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de
segurança dos serviços de transporte remunerado de
mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –
estabelece regras gerais para a regulação deste serviço)





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

■ **Segurança**

Solução: Regular e fiscalizar para aumentar a segurança, não proibir.

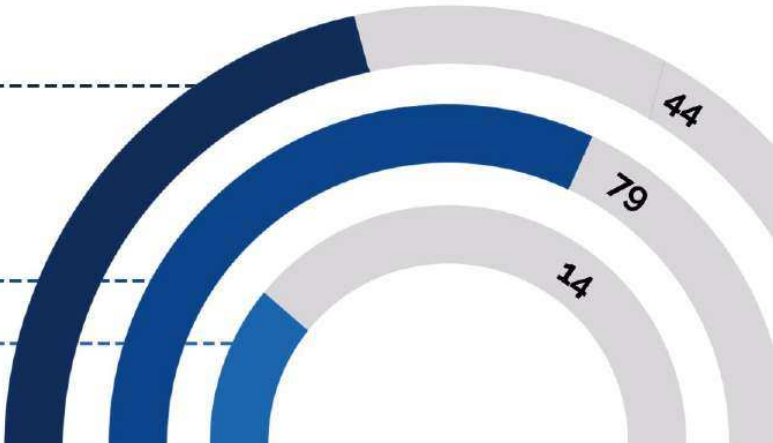
Dados de acidentes

• 44% das mortes no trânsito envolvem motos, mas sem distinção entre apps e informais (IPEA).

Motos por app x informais:

• 79% dos usuários se sentem mais seguros com CNH verificada e rastreamento (Locomotiva).

• 14x mais seguras que mototáxis não regulados (gg/DPVAT);



■ **Principais Dados da Pesquisa sobre Acidentes com Motociclistas em Santo André (SP):**



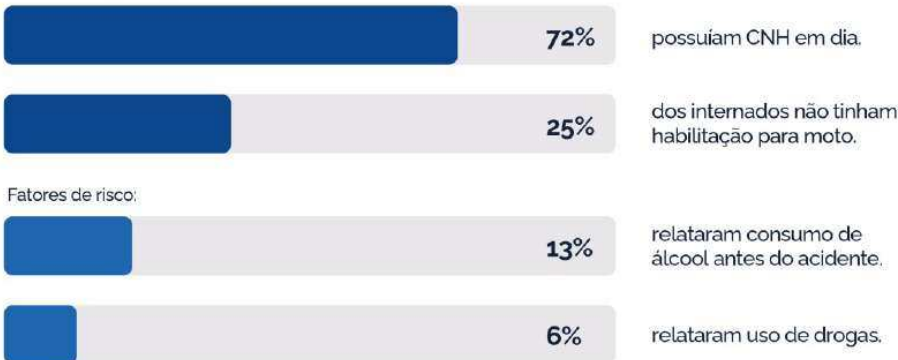


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

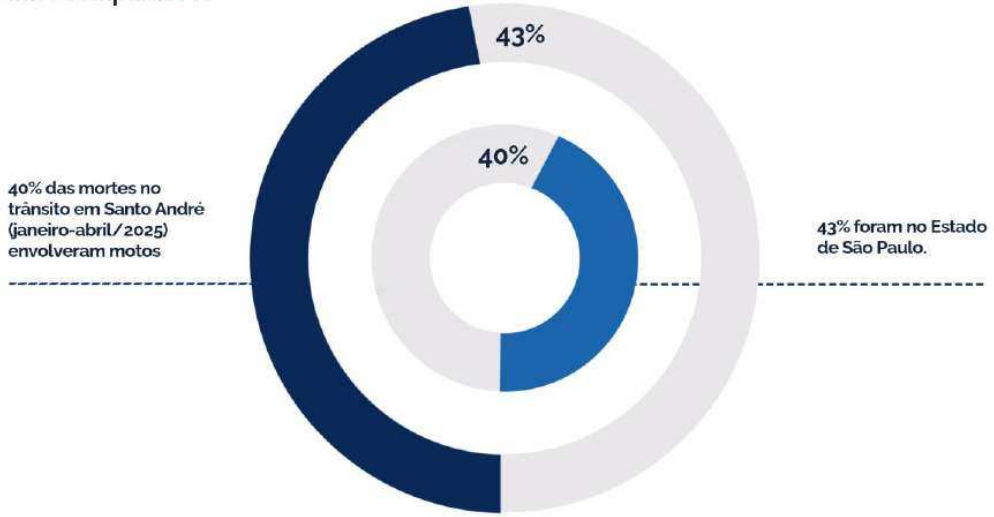
■ Perfil dos motoristas acidentados:

Perfil dos motociclistas acidentados:



Fonte: Pesquisa do Instituto Cordial e Abramet, com apoio da Uber (141 entrevistas e análise de prontuários do CMH/Samu, jan-abr/2025).

■ Dados comparativos



40% das mortes no trânsito em Santo André (janeiro-abril/2025) envolveram motos

43% foram no Estado de São Paulo.



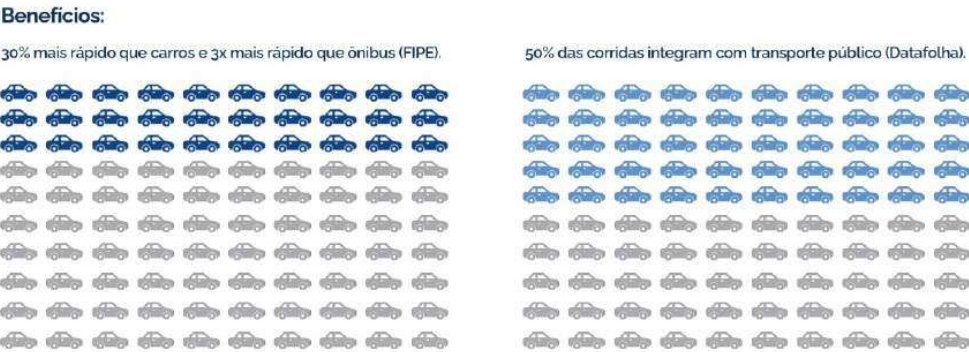
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

■ **Liberdade de Escolha**



■ **Mobilidade urbana**



Problema atual: Transporte público não atende áreas periféricas.

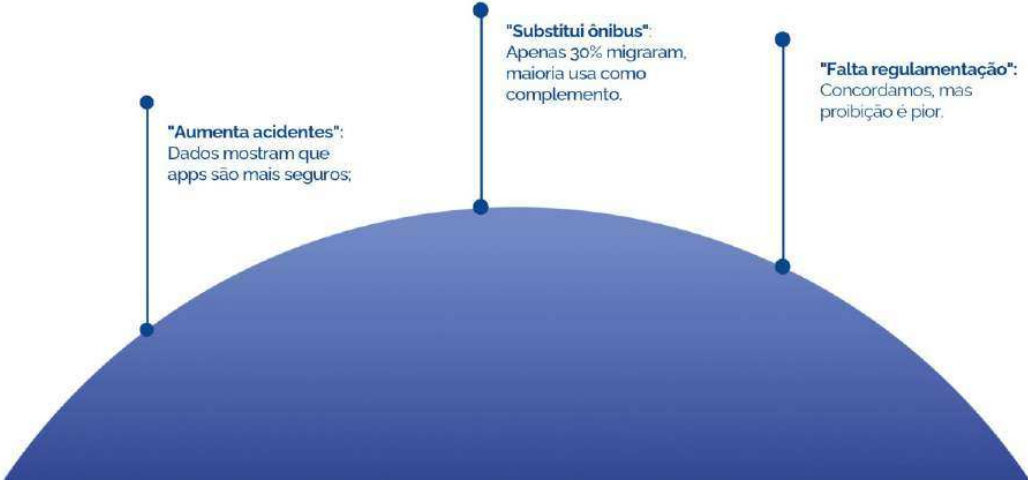
Solução: Motos por App como "transporte de última milha."



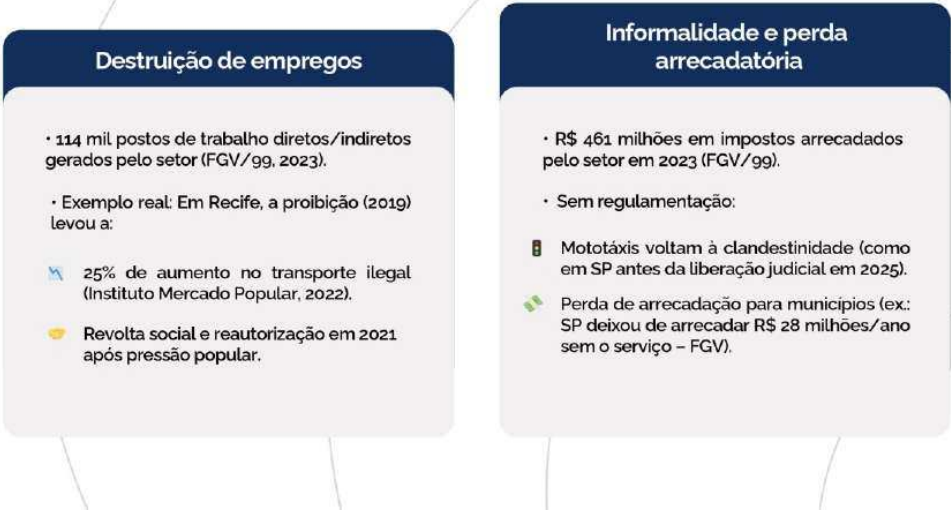
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

■ Mitos e Verdades da Regulamentação do MotoApp



■ Porque não proibir?





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

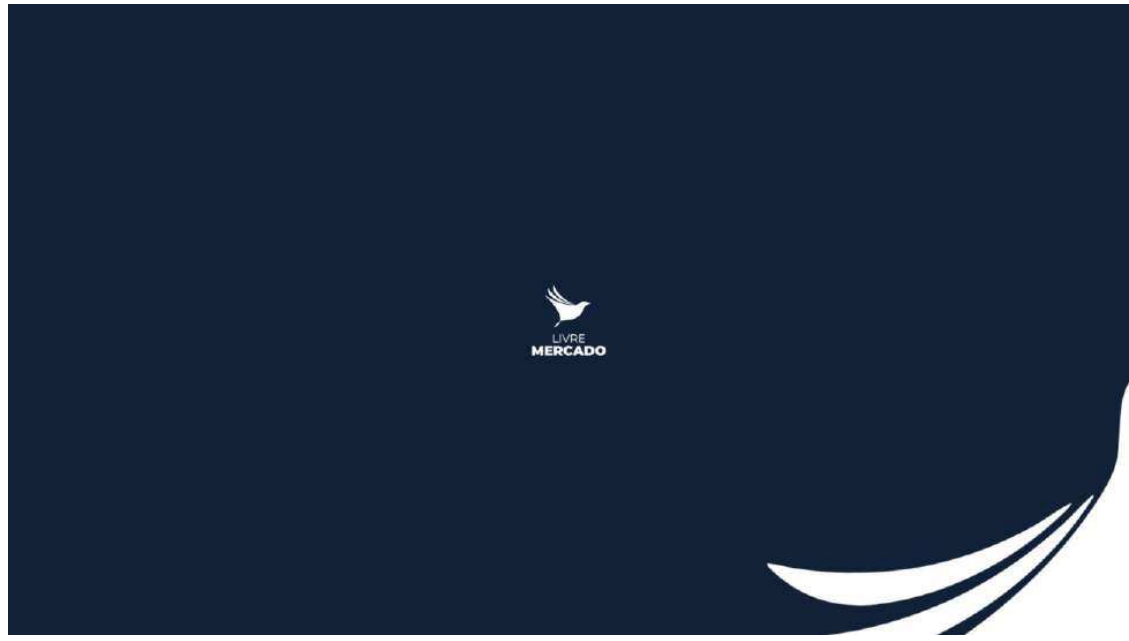
■ **Porque não proibir?**

Piora na mobilidade urbana

- 50% das corridas integram usuários ao transporte público (Datafolha/99).
- Proibir = aumento do tempo de deslocamento.
- 📍 Motoapps são 30% mais rápidos que carros e 3x mais rápidos que os ônibus (FIPE/Uber).

Contradição Legal

- Legislação já autoriza o serviço.
- Proibições municipais (como em SP) criam insegurança jurídica e conflitos judiciais.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 26/25

autuado por Kenji Ito em 30/04/2025 10:13:31.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

REQUERIMENTO

REQUEIRO na forma regimental que seja convidada a Sra. Amanda da Silva Calabretti, Especialista de relações governamentais da inDrive Brasil, pelo contato amanda.calabretti@gmail.com para prestar esclarecimentos a esta Subcomissão acerca do tema da regulamentação do modal de transporte de passageiro individual intermediado por motocicleta.

Kenji Ito

PODEMOS

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 26/2025. Documento assinado digitalmente por MARCIO KENJI ITO em 30/04/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 27/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 05/05/2025 17:36:44.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por
Motocicleta

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o Sr. Adrualdo de Lima Catão, Secretário Nacional de Trânsito ou quem o represente, nos e-mails: agenda.senatran@transportes.gov.br, adrualdo.catao@transportes.gov.br, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 27/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 05/05/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 28/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 05/05/2025 17:36:45.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por
Motocicleta

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o Sr. Silvio Médici, Presidente executivo da ABEETRANS - Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito, ou quem o represente, nos e-mails: abeetrans@abeetrans.com.br, smedici@abeetrans.com.br, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacaré, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 28/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 05/05/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 28/25 – ABEETRANS

The slide features the ABEETRANS logo at the top left, with the tagline 'Inteligência em trânsito'. The background is a light gray with a faint image of a city skyline. On the right side, there is a large graphic of a road winding through a landscape, with a blue sky and yellow ground. The text on the slide reads: 'Câmara Municipal de São Paulo', 'Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta', and the date '20/08/2025'. At the bottom left, there is a quote: 'O produto do nosso trabalho é a vida'. At the bottom right, there are two logos: 'ENTIDADE Lazo amarelo' and 'DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021 - 2030'.

EMENTA

Tecnologias de Detecção

Comportamentos do Motociclista

Velocidades na Faixa Azul

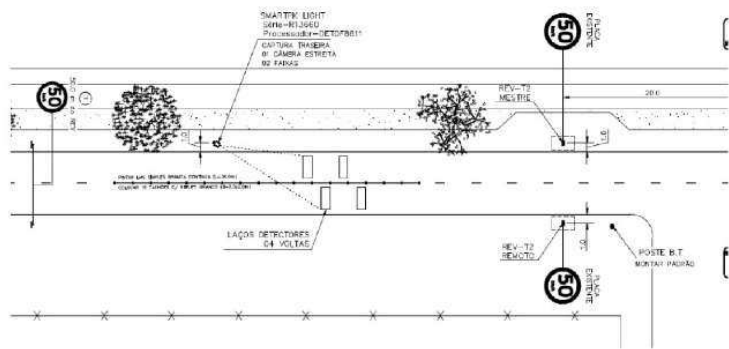


CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

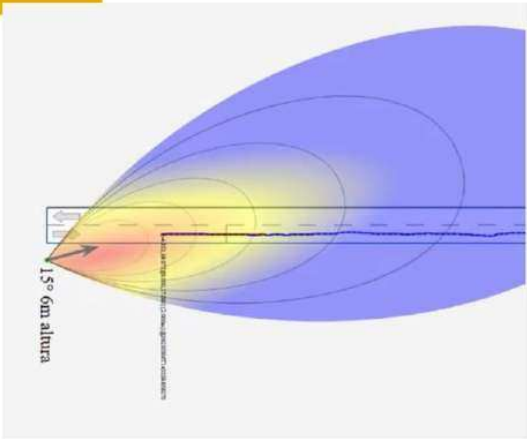
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Tecnologias de Detecção
Laços Indutivos



Tecnologias de Detecção
Microondas (Doppler)





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Tecnologias de Detecção
Lidar



Tecnologias de Detecção
Comparativo

Tecnologia	Confiabilidade para motos	Custo de implantação	Manutenção	Vantagens	Desvantagens
Laço Indutivo	Baixa a média – depende da massa metálica da moto e posição na faixa	Baixo (corte no asfalto + controlador)	Alta (asfalto danifica, exige recortes para reparo)	Tecnologia tradicional, bem difundida, baixo custo inicial	Pode falhar com motos entre as faixas, instalação invasiva no pavimento,
Micro-ondas (Radar)	Média a alta – detecta presença/movimento da moto em quase todas as situações	Médio	Baixa (equipamento aéreo, pouca intervenção na via)	Boa cobertura, funciona em várias condições climáticas	Pode ter dificuldade em diferenciar motos de pedestres
Laser (LIDAR)	Alta – detecta qualquer objeto físico com grande precisão	Alto	Médio (sensores precisam estar limpos e calibrados)	Detecta motos com precisão, permite classificação e contagem	Mais caro, pode ser afetado por chuva/neblina/sujeira





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Comportamento do Motociclista

Cobertura de Placa



Comportamento do Motociclista

Cobertura de Placa





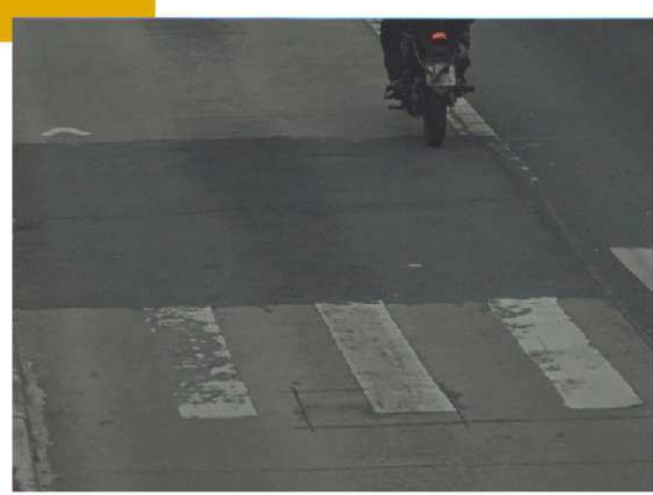
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Comportamento do Motociclista
Cobertura de Placa



Comportamento do Motociclista
Cobertura de Placa





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Comportamento do Motociclista Uso de placa decorativa



ABEETRANS

Corrigindo o Comportamento Catalogação de eventos e investigação

ID= 609 | PLACA= BBU1534 | Palavra Chave= HONDA/BIZ 125 BRANCA | DESCRIÇÃO= MÃO NA PLACA, CAPACETE VERDE, AZUL E BRANCO, TATUAGEM NO BRAÇO. | QRA= A116 | DataHora= 2024-11-24 18:09:58 | 3 img(s)





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Corrigindo o Comportamento
Catalogação de eventos e investigação

ID= 686 | PLACA= BCA1H81 | Palavra Chave= HONDA/BIZ 125 BRANCA | DESCRIÇÃO= mão na placa | QRA= A116 | DataHora= 2025-01-21 09:08:13 3 img(s)



ABEETRANS

Corrigindo o Comportamento
Catalogação de eventos e investigação

ID= 686 | PLACA= BCA1H81 | Palavra Chave= HONDA/BIZ 125 BRANCA | DESCRIÇÃO= mão na placa | QRA= A116 | DataHora= 2025-01-21 09:08:13 3 img(s)



ABEETRANS



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Corrigindo o Comportamento
Catalogação de eventos e investigação

ID= 775 | PLACA= EZF0217 | Palavra Chave= YAMAHA/YS150 FAZER SED PRETA | DESCRIÇÃO= MÃO NA PLACA, MOCHILA AZUL, CAPACETE PRETO. | QRA= A116 |
Data/hora= 2025-03-24 18:11:25 | 2 img(s)



Corrigindo o Comportamento
Catalogação de eventos e investigação

ID= 819 | PLACA= RHS4J05 | Palavra Chave= HONDA/CG 160 TITAN CINZA | DESCRIÇÃO= CAPACETE 74, MÃO
2 img(s)

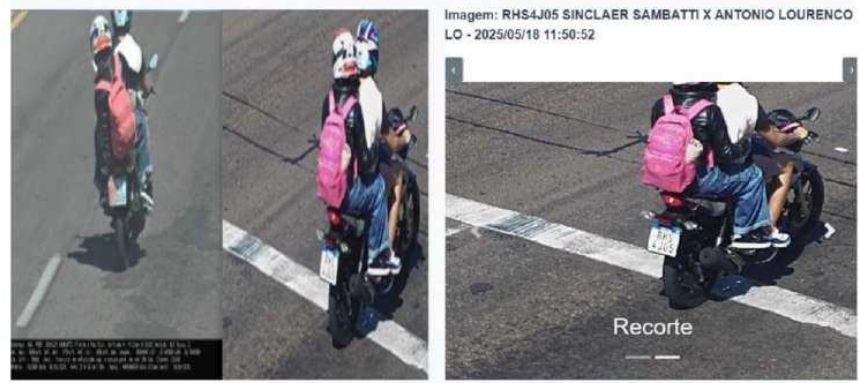


Imagem: RHS4J05 SINCLAER SAMBATTI X ANTONIO LOURENCO
LO - 2025/05/18 11:50:52





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Corrigindo o Comportamento Catalogação de eventos e investigação

RESULTADO BUSCA: 391 ANOS (MOTOS) - 100% no plano

ID= 829 | PLACA= SEU7CS8 | Palmeira Chaves- HONDA/CG 160 START VERMELHA | DESCRIÇÃO= MÃO NA PLACA, CAPACETE AMARELO. | GRA= A116 | Data/Hora= 2025-05-31 09:29:18 | 3 imagens



ABEETRANS
TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

Corrigindo o Comportamento Catalogação de eventos e investigação

ID= 359 | PLACA= SFE9G36 | Palmeira Chaves- HONDA/CG 160 TAN cinza | DESCRIÇÃO= capacete colorido, mulher com sacola na garupa | GRA= A064 | Data/Hora= 2024-06-07 16:27:34 | 3 imagens



ABEETRANS
TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Corrigindo o Comportamento
Catalogação de eventos e investigação

ID= 783 | PLACA= APL0894 | Palavra Chave= HONDA/CG 150 TITAN KS vermelha | DESCRIÇÃO= escape no centro, cupacete 01, adesivo no rabeta, sacola na placa | QRA= A064 | DataHora= 2025-04-18 17:21:59 | 3 img(s)



ABEETRANS

Corrigindo o Comportamento
Catalogação de eventos e investigação

ID= 593 | PLACA= GEZ0B10 | Palavra Chave= YAMAHA/MT07 BRANCA | DESCRIÇÃO= CAPACETE PRETO E LARANJA, MOCHILA PRETA. | QRA= A116 | DataHora= 2024-11-19 11:10:41 | 3 img(s)



ABEETRANS



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Comportamento do Motociclista Moto faixa (Faixa Azul)

Estudo da Vital Strategies e USP
aponta que:

14% dos motociclistas
excedem o limite de velocidade em locais
sem moto faixa.

73% dos motociclistas
excedem o limite de velocidade em locais
com moto faixa.

Estudo da Perkons em 6 locais de moto faixa fiscalizada:
(10/08/2025 a 16/08/2025)

0,92% dos motociclistas
excedem o limite de velocidade na moto faixa
fiscalizada.

Identificado altos índices de excesso na faixa exclusiva
de ônibus na Av. Inajar de Souza.



Comportamento do Motociclista Moto faixa (Faixa Azul)

Equipamento SMTSP0766 e SMTSP0705						Equipamento SMTSP0766 e SMTSP0705						Equipamento SMTSP0767 e SMTSP0000						Equipamento SMTSP0768 e SMTSP0001					
AV INAJAR DE SOUZA (B.O.), AMAS 60M DAR SMO DE TOLEDO C						AV INAJAR DE SOUZA (CENTRO BARRIO), AMAS 78M DAR INACIO						AV INAJAR DE SOUZA (CENTRO BARRIO), NUMERO 726						AV INAJAR DE SOUZA (BARRIO CENTRO), AMAS 211M NUMERO 282					
Eqpto (Velocidade)						Eqpto (Velocidade)						Eqpto (Velocidade)						Eqpto (Velocidade)					
Faixa	Vel. Média	Qtda Excesso	Fluxo	Índice Excesso		Faixa	Vel. Média	Qtda Excesso	Fluxo	Índice Excesso		Faixa	Vel. Média	Qtda Excesso	Fluxo	Índice Excesso		Faixa	Vel. Média	Qtda Excesso	Fluxo	Índice Excesso	
1 (Exclusiva)	43,7	211	11382	1,88%		1 (Exclusiva)	40,2	33	2216	1,49%		1 (Exclusiva)	32,9	98	8805	1,09%		1 (Exclusiva)	31,2	78	10880	0,74%	
LEVE	40,5	175	9350	2,55%		LEVE	40,5	23	1259	1,77%		LEVE	32,4	73	6504	1,11%		LEVE	32,7	70	6501	1,07%	
PESADO	43,5	1	439	0,05%		PESADO	37,7	0	890	0,00%		PESADO	34,3	7	1754	0,40%		PESADO	28,8	1	5917	0,03%	
2	38,4	238	7047	0,20%		2	37,6	35	17208	0,20%		2	40,5	196	68809	0,29%		2	33,8	123	75309	0,16%	
LEVE	38,2	111	7388	0,15%		LEVE	37,5	18	15717	0,11%		LEVE	40,5	125	68444	0,19%		LEVE	31,7	77	68154	0,11%	
PESADO	38,1	2	259	0,08%		PESADO	37,9	2	1128	0,19%		PESADO	33,8	3	2043	0,19%		PESADO	33,9	1	5921	0,03%	
2E (Azul)	41,4	114	17994	0,63%		2E (Azul)	41,6	37	3660	1,01%		2E (Azul)	42,3	224	14000	1,51%		2E (Azul)	38,5	83	16380	0,51%	
LEVE	40	4	3455	0,12%		LEVE	39,9	2	965	0,39%		LEVE	41,1	15	2550	0,58%		LEVE	35,3	3	2241	0,13%	
MOTO	41,6	119	14219	0,77%		MOTO	41,6	35	2592	1,17%		MOTO	42,5	228	11841	1,76%		MOTO	38,1	80	13756	0,59%	
PESADO	40,5	0	320	0,00%		PESADO	41,2	0	113	0,00%		PESADO	42,2	1	394	0,29%		PESADO	37,6	0	353	0,00%	
3	35,1	61	91831	0,05%		3	35,7	145	70017	0,21%		3	39,2	165	73000	0,22%		3	32,8	142	60366	0,21%	
LEVE	35	33	81679	0,04%		LEVE	35,5	80	51269	0,10%		LEVE	39,2	92	63628	0,14%		LEVE	32,7	65	57729	0,11%	
MOTO	37,2	27	3329	0,74%		MOTO	41,0	32	2516	3,19%		MOTO	40,6	64	2797	2,20%		MOTO	31,1	74	3805	1,94%	
PESADO	34,7	1	853	0,02%		PESADO	37	3	6130	0,09%		PESADO	38,9	9	7225	0,12%		PESADO	34,4	3	4831	0,06%	
4	29,2	14	2143	0,69%		4	37,4	67	18991	0,39%		4	38,3	30	17960	0,20%		4	31,9	44	27507	0,16%	
LEVE	30,5	7	1232	0,59%		LEVE	37,8	28	16228	0,17%		LEVE	39,2	27	13997	0,17%		LEVE	32,2	25	25143	0,10%	
MOTO	28,9	6	782	0,77%		MOTO	39,8	38	1707	2,11%		MOTO	28,3	9	1459	0,61%		MOTO	28,8	19	1587	1,20%	
PESADO	30,5	1	129	0,75%		PESADO	37,6	3	916	0,33%		PESADO	38,5	0	894	0,00%		PESADO	31,5	0	1207	0,00%	
Total Geral	37,7	628	20997	0,31%		Total Geral	37,2	317	111992	0,28%		Total Geral	39,6	714	98392	0,39%		Total Geral	33,4	420	190332	0,34%	





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Comportamento do Motociclista Moto faixa (Faixa Azul)

Equipamento SMITSP9329						Equipamento SMITSP9338					
AV DOUTOR GASTÃO VIDIGAL (PINHEIROS VI LIALEOPOLDINA),						AV DOUTOR GASTÃO VIDIGAL (MARG TIETE/ PINHEIROS), OPOS					
Eqpto 9329						Eqpto 9338					
Faixa	Vel. Média	Qtd Excesso	Fluxo	Índice Excesso		Faixa	Vel. Média	Qtd Excesso	Fluxo	Índice Excesso	
1	32,6	15	24608	0,06%		1	38,9	76	40750	0,19%	
LEVE	32,7	13	22295	0,06%		LEVE	39,1	65	37736	0,17%	
MOTO	33,3	1	954	0,10%		MOTO	34,9	10	1328	0,75%	
PESADO	30,7	1	1369	0,07%		PESADO	38,3	1	1686	0,06%	
1E (Azul)	37,7	23	5395	0,43%		1E (Azul)	41,6	33	6213	0,53%	
LEVE	34,9	3	820	0,37%		LEVE	35,4	6	1293	0,46%	
MOTO	38,4	18	4376	0,41%		MOTO	43,4	27	4709	0,57%	
PESADO	33,8	2	199	1,01%		PESADO	39,6	0	211	0,00%	
2	32,1	95	58461	0,16%		2	40,1	192	69515	0,28%	
LEVE	32,1	58	48695	0,12%		LEVE	40,2	137	58621	0,23%	
MOTO	35,3	31	4279	0,72%		MOTO	42,4	46	2730	1,68%	
PESADO	29,8	6	5467	0,11%		PESADO	38,5	9	6164	0,11%	
3	31,5	22	7546	0,23%		3	39,2	73	36481	0,20%	
LEVE	30,8	9	3837	0,23%		LEVE	38,4	49	27249	0,18%	
MOTO	28,7	10	1286	0,78%		MOTO	37,1	20	3078	0,65%	
PESADO	34	3	2423	0,12%		PESADO	39,4	4	6154	0,06%	
Total Gerç	32,5	155	96010	0,16%		Total Gerç	39,6	374	152969	0,24%	



OBRIGADO!



Régis Nishimoto

✉ regis@perkons.com

in <https://www.linkedin.com/in/regis-nishimoto-0518a826/>





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 29/25

autuado por Ver. Paulo Frange em 05/05/2025 17:55:20.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que, conforme o decreto nº 59.665 de 13 de agosto de 2020, o qual define a finalidade da Secretaria Municipal da Saúde do município de São Paulo como sendo a realização de ações de promoção, proteção e recuperação da saúde da população, por meio do Sistema Único de Saúde - SUS;

CONSIDERANDO que a presente Subcomissão tem como o escopo o estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados ao serviço do transporte individual de passageiro por motocicletas no município de São Paulo e seus impactos na população;

REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos da Secretaria Municipal da Saúde (SMS), na figura de seu representante, Luiz Carlos Zamarco, ou quem ele indicar, para que possa trazer a essa Subcomissão, os materiais colecionados pela Secretaria, no que concerne os pacientes que deram entrada pelos sinistros/acidentes através do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.

Sala da Subcomissão, em 29 de abril de 2025.



vereador
**PAUL
FRANGE**

ORÇ. FORMA DE CONTATO
Tel: (11) 3461-5900
E-mail: gabinete@cam.mpsp.gov.br

A lma
Presidência
Vereadora Renata Falzon.
Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacaré, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-900 - FONE (11) 3396-4426
<http://www.paulofrange.com.br> e-mail: yzamarco@paulofrange.com.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 29/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 05/05/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 29/25 – SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE



Secretaria Executiva de Regulação, Monitoramento, Avaliação e Parcerias - SERMAP
Coordenadoria de Informação em Saúde - CIS
Coordenação de Epidemiologia e Informação - CEInfo



Quantidade de Atendimento em Cons Médica em Especialidade Cir com o CBO Med Ortopedista. MSP. Jan/2020-Abr/2025

Nome Procedimento	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Consulta Médica Em Especialidade Cirurgica	353	266	543	1.579	1.157	232	4.130
Consulta Médica Em Especialidade Cirurgica II	2.545	3.748	5.415	7.071	13.459	2.765	35.003
Total	2.898	4.014	5.958	8.650	14.506	2.997	39.133

Fonte: SMS/SIGA-BI

*Dados sujeitos a atualização

Dados atualizados em 14/05/2025



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

 CIDADE DE SÃO PAULO SAÚDE		Secretaria Executiva de Regulação, Monitoramento, Avaliação e Parcerias - SERMAP Coordenadoria de Informação em Saúde - CIS Coordenação de Epidemiologia e Informação - CEInfo									
Internações Hospitalares, valores, permanência, diárias de UTI e óbitos ocorridas em estabelecimentos SUS segundo gestão apresentadas em decorrência de Motocic traum em acid transporte (CID-10 V20-29). Município de São Paulo, 2020-2025 (jan-mar).											
Gestão SMS	Ano processamento	Nº AIH	Valor Total	Valor Serv.Hospit.	Valor Serv.Profis.	Valor UTI	Óbitos	Permanência	Diárias de UTI	Diárias Acompanh	
	2020	2.145	R\$ 2.202.422,18	R\$ 1.802.996	R\$ 399.427	R\$ 224.958	21	10.067	470	341	
	2021	2.541	R\$ 2.663.512,50	R\$ 2.208.543	R\$ 455.369	R\$ 157.990	19	12.325	323	337	
	2022	3.208	R\$ 3.621.793,94	R\$ 2.993.229	R\$ 628.565	R\$ 404.334	33	13.829	689	416	
	2023	3.432	R\$ 4.287.955,37	R\$ 3.556.318	R\$ 730.021	R\$ 561.600	33	16.716	936	437	
	2024	4.084	R\$ 4.932.899,30	R\$ 4.035.522	R\$ 853.898	R\$ 673.200	36	17.792	1.122	423	
	2025	1.026	R\$ 1.198.591,13	R\$ 975.595	R\$ 210.129	R\$ 162.600	5	4.419	271	122	
Gestão SES	Ano processamento	Nº AIH	Valor Total	Valor Serv.Hospit.	Valor Serv.Profis.	Valor UTI	Óbitos	Permanência	Diárias de UTI	Diárias Acompanh	
	2020	3.695	R\$ 6.634.755,04	R\$ 5.431.221	R\$ 1.203.534	R\$ 1.079.802	47	17.876	1.626	1.529	
	2021	4.149	R\$ 8.196.560,80	R\$ 6.725.073	R\$ 1.471.488	R\$ 1.623.846	69	21.925	2.537	1.402	
	2022	4.062	R\$ 8.442.699,59	R\$ 6.939.904	R\$ 1.502.796	R\$ 2.116.798	64	23.605	2.615	1.655	
	2023	4.588	R\$ 9.254.951,11	R\$ 7.594.553	R\$ 1.660.246	R\$ 2.325.656	72	29.056	2.699	2.105	
	2024	4.796	R\$ 10.120.146,56	R\$ 8.276.508	R\$ 1.839.542	R\$ 2.734.065	77	27.789	3.305	2.167	
	2025	1.328	R\$ 2.622.806,41	R\$ 2.159.042	R\$ 462.574	R\$ 718.966	20	7.410	807	539	
Fonte: Ministério da Saúde/DATASUS/Sistema de Informação Hospitalar - SIH											
Internações Hospitalares ocorridas em estabelecimentos SUS segundo gestão apresentadas em decorrência de V02 Pedestre traum colis veic motor 2 3 rodas . Município de São Paulo, 2020-2025 (jan-mar).											
Gestão	2020	2021	2022	2023	2024	2025					
Gestão SMS	120	97	152	257	332	79					
Gestão SES	293	322	327	433	451	101					
Fonte: Ministério da Saúde/DATASUS/Sistema de Informação Hospitalar - SIH											



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Secretaria Executiva de Regulação, Monitoramento, Avaliação e Parcerias - SERMAP
Coordenadoria de Informação em Saúde - CIS
Coordenação de Epidemiologia e Informação - CEInfo



Quantidade de Atendimento com Diagnóstico V20-V29 em Unidade de Urgência e Emergência. MSP. Jan/2020-Abr/2025

Estabelecimento	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Ama 12h Jardim São Luiz		2	2	14	9	10	37
Ama 12h Presidente Juscelino Kubitschek	5	5	10			1	21
Ama 24 Horas Eng Goulart - Jose Pires	10	21	36	54	32	33	186
Ama 24h Parque Figueira Grande					80	129	209
Ama Boracea Dr. Luiz Bacalla	3	3	6	7	6	4	29
Ama Capão Redondo	194	230	214	190	178	63	1.069
Ama Complexo Prates	4	5	5	8	1	1	24
Ama Jardim Nordeste	4	10	63	92	123	45	337
Ama Jardim Peri Peri	3	8	13	34	68	13	139
Ama Jardim Pirajussara	25	26	103	226	120		500
Ama Maurice Pate	3	7	2	7	11	6	36
Ama Paraisópolis	79	74	121	155	142		572
Ama Parque Novo Santo Amaro					270	150	420
Ama Sapopemba	2	10	51	85	79	26	253
Ama Se	1	5	12	17	16	2	53
Ama Sorocabana	4	3		10	11	4	32
Pa Mun Dra Gloria Rodrigues Dos Santos Bonfim	10	9	20	44	62	23	168
Pa Mun Jardim Macedonia	138	99	209	234	259	110	1.049
Pronto Atendimento Municipal São Mateus II	8		4	2	6	3	23
Ps Mun Balneario São Jose	8	3	2	20	72	5	110
Ps Mun Bandeirantes - Caetano Virgilio Netto	57	21	1				79
Ps Mun Dr Alvaro Dino De Almeida	8	4	8	11	11	6	48
Ps Mun Santana Lauro Ribas Braga	29	51	49	78	91	22	320
Unidade De Pronto Atendimento Campo Limpo - Dr. Fernando Pro	60	58	193	63			374
Upa Cidade Tiradentes		7	92	163	114	6	382
Upa City Jaraguá			9				9
Upa Dona Maria Antonieta Ferreira De Barros			46	53	18	11	128
Upa Dr Atualpa Girao Rabelo			3	3			6
Upa Ermelino Matarazzo	34	46	22		6	53	161
Upa Iii - 21 De Junho	827	1.273	1.015	741	962	211	5.029
Upa Iii Dr Jose Mauro Del Rolo Correa	2	10	3	21	73	45	156
Upa Iii Jardim Peri	31	56	64	105	169	82	507
Upa Iii Lapa Prof Joao Catarin Mezomo	7	1	11	13	19	10	61
Upa Iii Rio Pequeno					2	26	28
Upa Iii Sacoma	13	7	9	28	39	5	101
Upa Jabaquara				6	8		14
Upa Jacana	15	69	71	40	80	15	290
Upa Jardim Angela	142	196	179	246	287	123	1.173
Upa Jardim Elisa Maria I			45	69	62	31	207
Upa Jardim Helena				14	35	18	67
Upa Jardim Icarai Quintana		23	15	28	17	16	99
Upa Julio Tupy	63	107	24	26	71	15	306
Upa Parelheiros			262	324	278	75	939
Upa Parque Doroteia					2	60	62
Upa Pedreira Dr Cesar Antunes Da Rocha	31	60	57	48	71	44	311
Upa Perus	33	73	186	120	84	36	532
Upa Pirituba	78	199	189	223	173	58	920
Upa Santo Amaro Dr Jose Sylvio De Camargo	48	53	33	38	47	28	247
Upa Tito Lopes	115	71		1			187
Upa Vera Cruz	138	172	180	252	255	106	1.103
Upa Vergueiro		1	137	166	87	15	406
Upa Vila Mariana			1	1	2		4
Total	####	####	####	####	####	####	19.523

Fonte: SMS/SIGA-3i

*Dados sujeitos a atualização

Dados atualizados em 14/05/2025



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 30/25

autuado por Ver. Paulo Frange em 05/05/2025 17:55:21.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que o Instituto Cordial atua como um centro de articulação e pesquisa independente, tendo repertório consistente de estudos referentes ao assunto de mobilidade urbana no Brasil, inclusive por transporte individual de passageiros em motocicleta;

CONSIDERANDO que a presente Subcomissão tem como o escopo o estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados ao serviço do transporte individual de passageiro por motocicletas no município de São Paulo e seus impactos na população;

REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos do Instituto Cordial, na figura de seu representante, Luis Fernando Villaza Meyer, ou quem ele indicar, para que, possa vir apresentar a essa Subcomissão, em resumo o estudo "Fatores de risco para motociclistas no Brasil", no que concerne ao serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.

Sala da Subcomissão, em 30 de abril de 2025.


VEREADOR
**PAULO
FRANGE**

OBS. FORMA DE CONTATO
e-mail: sistemado@institutocondial.com.br

À lma
Presidente
Vereadora Renata Falsoni.
Subcomissão de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01319-900 - FONE: (11) 3395-4428
<http://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 30/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 05/05/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 30/25 – INSTITUTO CORDIAL

Subcomissão do Serviço de
Transporte Individual de
Passageiros por Motocicleta

Reunião Ordinária 04/06/2025

Luis Fernando Villaça Meyer
Diretor de Operações

Instituto
cordial



O Instituto Cordial é um centro de articulação e pesquisa
independente (Think and do Tank) dedicado à implementação dos
Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Os Usos da Motocicleta no Contexto Urbano

cordial



Clientes e parceiros, do público ao privado

Acordos de cooperação técnica com
04 Capitais + Rede sendo ampliada
para as **155 maiores cidades do Brasil**,
com mais de 200 mil habitantes



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Resultados de 2 Projetos selecionados

Realização

Instituto **cordial**

Patrocínio

Uber

+ observadores

2023/2024

Segurança viária de motociclistas com passageiros no Brasil

2024/2025

Causas de sinistros envolvendo motociclistas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Segurança viária e transporte de passageiros em motocicleta em quatro capitais do Brasil

Fortaleza, São Paulo, Rio de Janeiro e Manaus

Instituto
cordial

Objetivos do projeto

Segurança viária de motociclistas no Brasil

Compreender o quadro geral de **fatores de risco para segurança viária de motociclistas com passageiro** em cidades com características e históricos distintos de transporte de passageiros por motocicleta: Fortaleza, Manaus, Rio de Janeiro e RMSP

- 1 **Revisão de literatura e legislação**
 - Nacional
 - Municipal
- 2 **Análise de dados**
 - Datasus
 - Dados municipais
- 3 **Aproximação qualitativa**
 - Grupos focais
 - Observação de campo em pontos de embarque/desembarque



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Resultados

- Os fatores de risco associados à condução com passageiros possuem **diversas especificidades** em comparação com outros usos da motocicleta, como por lazer ou para delivery;
- “Bom garupa”**. O comportamento e EPIs dos passageiros e a forma como influenciam na segurança mostraram-se aspectos essenciais para pensarmos a segurança viária nessa atividade.
- Necessário pensar em **especificações para os veículos** que podem cumprir este trabalho. Ou seja, existem limites de altura (pelo equilíbrio) e peso (pela capacidade) que uma motocicleta pode aguentar



Resultados

- Fiscalização surte efeito** para que os motociclistas respeitem as leis de trânsito;
- Geometria da via e o relevo são inibidores** de condução perigosa;
- A **flexibilidade da moto** como veículo que pode se acomodar a qualquer espaço pode ocasionar **comportamentos que colocam em risco** condutores e passageiros;
- Segurança pública importa**: casos nos quais os motociclistas precisam mudar a conduta de circulação em função de regras estabelecidas pelo crime organizado;
- O serviço é especialmente acessado por **mulheres, inclusive por uma percepção de segurança pública**. Há destaque para a higiene em cidades muito quentes.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Resultados

- O mototáxi trata-se de um serviço focado em públicos de **classes baixas ou médias baixas**. Essas pessoas tendem a habitar locais onde a oferta de serviços públicos e a infraestrutura urbana estão menos presentes ou mesmo ausentes.
- **Sentimento de profissionalização**, de reconhecimento, costumava ser externado como um ponto positivo de ter participado da formação;
- O público pesquisado deseja maior **compartilhamento de riscos** por parte dos aplicativos.
- Ausência do Estado, associado a uma sensação de impotência dos condutores e de falta de representatividade da categoria levou aos **grupos organizados**.



Causas de Sinistros com Motociclistas





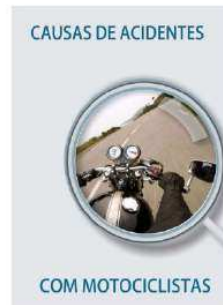
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Pesquisa Causas de sinistros com motociclistas

Atualizar e aprofundar a compreensão das causas, perfis e contextos de sinistros com vítimas envolvendo motociclistas em uma pesquisa multidisciplinar de fontes primárias na Região Metropolitana de **São Paulo** e na Região Metropolitana de **Fortaleza**, com base na perspectiva dos Sistemas Seguros de Mobilidade.

O projeto tem como referência inicial uma [pesquisa semelhante desenvolvida em 2013](#) pela FMUSP+IOT e projetos anteriores desenvolvidos pelo Instituto Cordial sobre fatores de risco em sinistros envolvendo motociclistas.



Objetivos do projeto

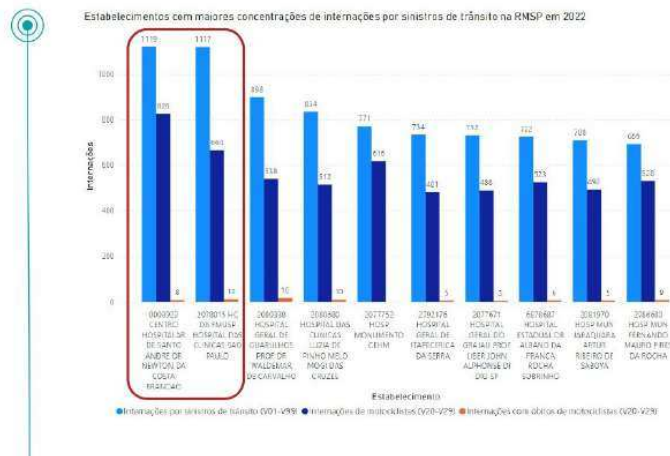
- **Acompanhar e documentar a jornada de sinistros** que geraram internações hospitalares envolvendo motociclistas;
- **Avaliar as causas e a severidade dos sinistros** tendo por base a matriz de fatores de risco e suas relações (fatores humanos, veiculares e ambientais - pré, durante e após o sinistro - modificáveis ou não);
- Estabelecer e documentar um **protocolo e rotinas de coleta sistemática de dados primários de sinistros e avaliação de causalidades**, buscando viabilizar monitoramentos longitudinais de causas e fatores de risco;
- **Comparar os dados** oficiais relacionados aos sinistros acompanhados, avaliando a qualidade do dado entregue, **delineando recomendações de aprimoramento** e novos atributos a serem coletados.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Coleta de dados



Processo de coleta de dados





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Recrutamento dos entrevistados

1. Análise dos prontuários com filtro (com análise do CID):
 - a. Cirurgia Geral
 - b. Neurocirurgia
 - c. Ortopedia
2. Identificação dos internados em decorrência de sinistro envolvendo motocicleta.
3. Abordagem para a entrevista:
 - a. Motociclista
 - b. Acompanhante (em caso de internado inconsciente)
 - c. Passageiro de motocicleta
 - d. Pedestre atropelado
4. Coleta de dados do SAMU (quando anexado ao prontuário do paciente)

1ª fase de coleta (3 meses)

13/01/2025 a 24/04/2025 | Hospital Municipal de Santo André

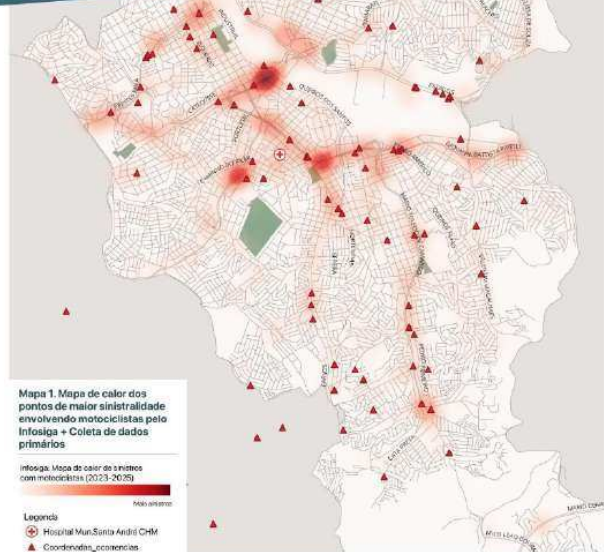
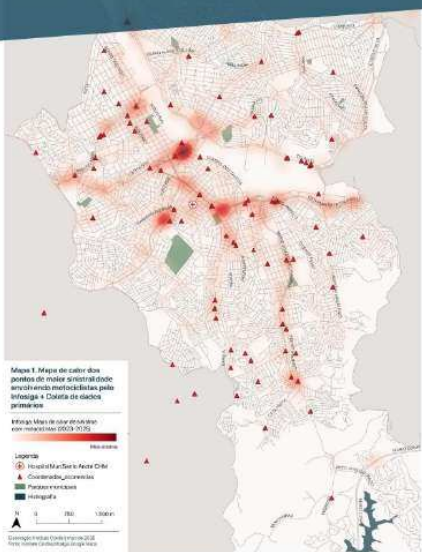
- 141 entrevistas no total, sendo:
 - Motociclistas: 116
 - Motociclista (acompanhante): 6
 - Pedestres atropelados por motocicleta: 11
 - Passageiros: 8
- Prontuários SAMU: 31



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Georreferenciamento dos sinistros

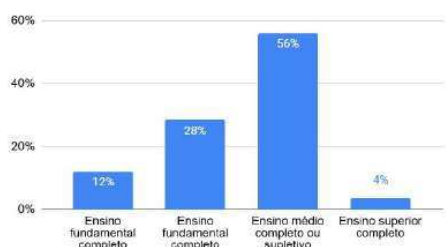


Perfil dos entrevistados

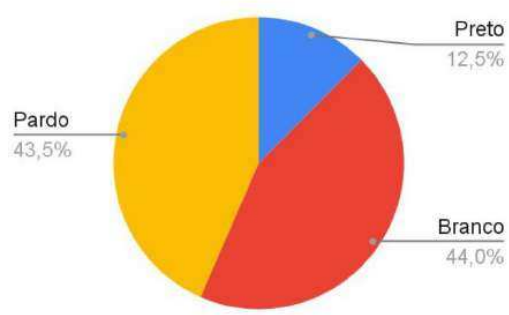
130 homens, 11 mulheres

Idade média: 32,3 anos
Altura média: 1,73
Peso médio: 78 Kg

Escolaridade



Cor / Raça





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

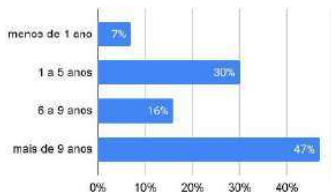
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Perfil dos motociclistas

→ Em média, pilotam motocicleta
há **12 anos**

Um em cada 4
motociclistas
internados no CHM não
tem habilitação para
dirigir motocicleta

Há quanto tempo pilota motocicleta?

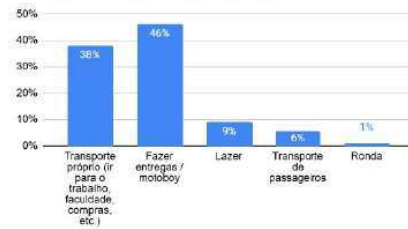


São motociclistas experientes, mais de 80% dos
entrevistados pilota motocicleta 6 ou 7 dias por semana.

Tem habilitação?

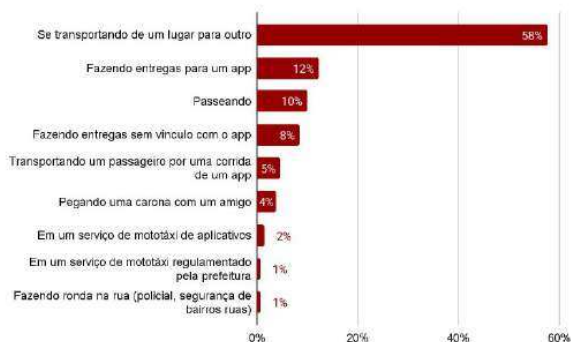


Qual o uso principal que faz da motocicleta?



Uso da motocicleta no momento da ocorrência

No momento do sinistro estava:



No momento da ocorrência:

Se distraiu com alguma coisa fora da via	5%
Se distraiu olhando o celular	3%
Estava cansado	12%
Havia consumido álcool (mesmo que em pequenas doses)	13%
Havia consumido alguma droga (mesmo que em pequenas doses)	6%

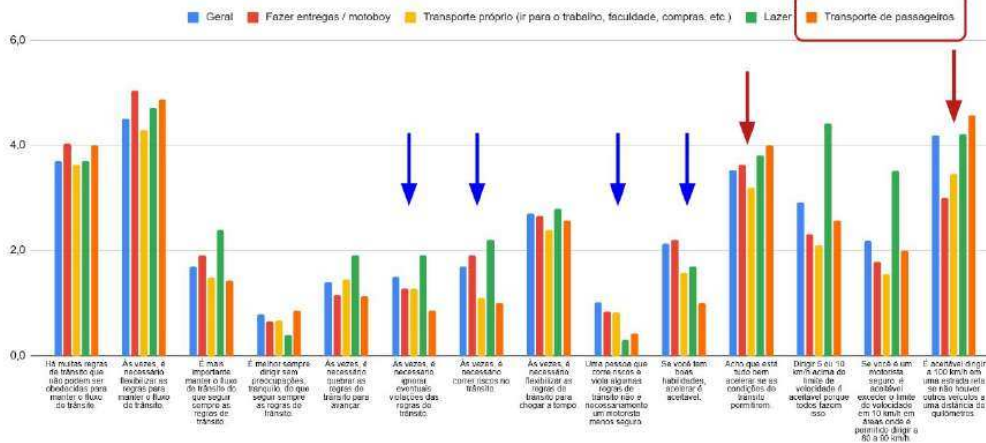


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Percepção sobre as regras de trânsito

Em uma escala de 0 a 7, onde 0 significa “discordo totalmente” e 7 “concordo totalmente”, diga o seu grau de concordância com as seguintes frases (média):



Percepção sobre as regras de trânsito

Variável	Grupo	Nota
Gênero	Feminino	1,96
	Masculino	2,26
Escolaridade	Fundamental incompleto	3,11
	Fundamental completo	2,36
	Médio completo	2,09
	Superior completo	2,19
Tem CNH?	Não	2,56
	Sim, e está em dia.	2,15
	Sim, mas preciso renovar/está vencida;	3,31
Uso predominante da motocicleta	Fazer entregas / motoboy	2,31
	Transporte próprio (ir para o trabalho, faculdade, compras, etc.)	2,06
	Lazer	2,71
	Transporte de passageiros	2,23
Nota total		2,25

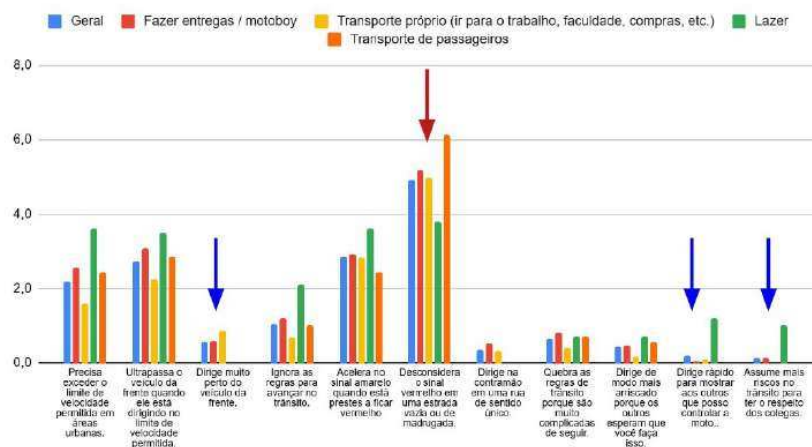


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Comportamento sobre as regras de trânsito

Em uma escala de 0 a 7, onde 0 significa “nunca” e 7 “muito frequentemente”, com que frequência você (média):



Comportamento sobre as regras de trânsito

Variável	Grupo	Nota
Gênero	Feminino	2,23
	Masculino	1,48
Escolaridade	Fundamental incompleto	1,79
	Fundamental completo	1,73
	Médio completo	1,34
	Superior completo	1,78
Tem CNH?	Não	1,63
	Sim, e está em dia.	1,47
	Sim, mas preciso renovar/está vencida;	1,58
Uso predominante da motocicleta	Fazer entregas / motoboy	1,61
	Transporte próprio (ir para o trabalho, faculdade, compras, etc.)	1,26
	Lazer	1,84
	Transporte de passageiros	1,47
Nota total		1,50

Mas atenção! O N de transporte de passageiros ainda é baixo na pesquisa



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Uma regulamentação tem de estar integrada à abordagem dos **Sistemas Seguros** e dialogar com as medidas do Plano de Segurança Viária do município



Voltar a implementar uma **política abrangente e integrada**

	Gestão integrada e proativa	Engajamento político e compromissos locais cumprindo metas e legislações orientadas à redução de mortes e lesões graves de trânsito.		Desenho de ruas e engenharia	Urbanismo tático, intervenções simples e de baixo custo, privilegiando o transporte público e ativo, bem como um urbanismo sustentável e acessível.
	Capacitação técnica	Expertise para fomentar políticas públicas baseada em evidências.		Fiscalização	Ações de fiscalização (educativas e punitivas), inibindo comportamentos de risco.
	Planejamento	Metodologia de trabalho articulado e coordenado com atores e instituições (inter)nacionais e (não) governamentais.		Informação e Tecnologia	Tecnologias e recursos humanos capazes de registrar, processar, qualificar e analisar informações viárias sensíveis, possibilitando formular políticas públicas baseada em evidências.
	Oportunidades	Prospecção recursos, oportunidades e parcerias (inter)nacionais para fomentar ações político-estratégicas orientadas ao trânsito seguro.		Comunicação e participação	Políticas públicas de segurança viária democráticas e inclusivas, capazes de sensibilizar a opinião pública sobre a importância da agenda da segurança viária.
	Responsabilidade compartilhada	Compartilhar responsabilidades no uso seguro da via e privilegiar os usuários vulneráveis.		Gestão e Educação	Prescindir do paradigma da fluidez e da velocidade para privilegiar a vida e a segurança no trânsito



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



E já temos o nosso PSV
na cidade de São Paulo

Decreto 58.717/2019
2019 - 2028

Instituto
cordial

- Os fatores de risco **variam de acordo com o uso** da motocicleta, de forma que algumas medidas de segurança são comuns e outras específicas;
- De forma geral, os motociclistas parecem conduzir **com maior cuidado e menor velocidade** quando estão com passageiro;
- A **percepção de risco** no transporte de passageiros é maior que a média, mas o tempo de exposição dos profissionais na rua é maior do que no uso pessoal;
- Pensar em transporte de passageiros com motocicleta passa por **pensar no "garupa"**: EPI e comportamento de segurança;

Em síntese





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



- Há diferenças relevantes na coleta e disponibilidade de **dados e nas medidas de segurança** que podem ser promovidas pelo Motoapp versus no Mototáxi, onde há menos acompanhamento dos motociclistas;
- A falta de experiência do motociclista e o comportamento **não são as únicas explicações** para a sinistralidade, mas a formação inicial ainda é um grande problema;
- O uso cada vez mais variado da motocicleta implica a necessidade de regulamentações atreladas a **medidas robustas de segurança viária** baseadas nos Sistemas Seguros, como de fiscalização, sinalização, gestão de velocidade e desenho viário;

Em síntese



Teremos **dois novos estudos** sobre o tema para apresentar em breve:

Dia 12/06 (quinta que vem), lançaremos os resultados iniciais da pesquisa **“Segurança Viária e o Motoapp: Análise do 99Moto no contexto dos Sistemas Seguros de Mobilidade”**

Semana que vem iniciaremos a coleta no **Hospital das Clínicas de São Paulo os dados da pesquisa Causas de Sinistros com Motociclistas**. Em agosto poderemos trazer os resultados preliminares da cidade de São Paulo.

Novidades em breve





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 31/25

autuado por Ver. Paulo Frange em 05/05/2025 17:55:22.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que o Instituto Locomotiva de Pesquisa atua em pesquisas de mercado e de opinião pública; com foco em comportamento social e consumo, investigando dados com metodologias e ferramentas próprias, auxiliando empresas e instituições a compreenderem melhor o público brasileiro, inclusive em levantamentos que analisam a cidade de São Paulo e seus municípios;

CONSIDERANDO que a presente Subcomissão tem como o escopo o estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados ao serviço do transporte individual de passageiro por motocicletas no município de São Paulo e seus impactos na população;

REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos do Instituto Locomotiva de Pesquisa, na figura de seu representante, Renato Meirelles, ou quem ele indicar, para que venha apresentar a essa Subcomissão, um resumo dos estudos "Moto por aplicativo em SP" e "Paulistanos e seus deslocamentos", no que concerne ao serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.

Sala da Subcomissão, em 25 de abril de 2025.


vereador
**PAULO
FRANGE**

OBS. FORMA DE CONTATO
Tel: (11) 3881-2551

À tma.
Presidente
Vereadora Renata Falzoni,
Subcomissão de serviço de transporte individual de passageiros por
Motocicleta.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacaré, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01319-900 - FONE: (11) 33396-4425
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Matéria REQCOM SUBMOTOTAXI 31/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 05/05/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 32/25



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Ver. Paulo Frange em 05/05/2025 18:20:09.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que, conforme o regimento da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB), delimitado pelo Decreto nº 28.416 de 28 de abril de 2017 do Município de Salvador (BA), esta pasta tem por finalidade planejar, coordenar, executar e controlar a política municipal dos transportes públicos, a engenharia de tráfego e a regulação e controle dos serviços municipais de transportes públicos de passageiros;

CONSIDERANDO os apontamentos trazidos em resposta aos questionamentos dos membros desta Subcomissão pelos convidados, Jair Soares da Silva, coordenador da COTAE (Coordenação de Táxis e Transportes Especiais) de Salvador (BA) na Reunião Ordinária de 23/04/2025;

REQUEIRO, nos termos regimentais, os préstimos da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB), na figura de seu representante, Pablo Souza, para que possa enviar a esta Subcomissão, informações detalhadas sobre os sinistros que envolvem o transporte individual de passageiros de motocicletas no município de Salvador.

Sala da Subcomissão, em 29 de abril de 2025.



vereador
**PAULO
FRANGE**

OBS. FORMA DE CONTATO
Tel: (71) 3202-9200
E-mail: semob.gabinete@salvador.ba.gov.br

Àtma,
Presidente
Vereadora Renata Falzon,
Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

Polônio Anchieta - Viaduto Jacaré, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP: 01319-900 - FONE: (11) 3395-4428
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia RECOM SUBMOTOTAXI 33/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 05/05/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=699260>.

REQCOM SUBMOTOTAXI 33/25



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Senival Moura em 15/05/2025 13:36:19.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 15 de maio de 2025.

REQUERIMENTO Nº /25

À subcomissão Temporária destinada ao estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados à regulamentação do serviço de transporte por motocicleta no município de São Paulo

Considerando o contexto de transformação do mundo do trabalho, impulsionado pelos avanços tecnológicos, o qual, apesar de representar grandes expoentes de inovação, também reproduz as formas mais primitivas de exploração da força de trabalho, jornada e remuneração;

Considerando que a "uberização" do trabalho constitui uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho, refletindo-se na remuneração dos trabalhadores, no acesso à proteção social, à saúde e à segurança;

Considerando que, atualmente, os motoboys que atuam na cidade de São Paulo para empresas de plataformas digitalizadas enfrentam penalizações caso não cumpram os parâmetros estabelecidos, além de arcarem integralmente com custos de manutenção, seguro e cuidados diversos;

Materia RECOM SUBMOTOTAXI 332025. Documento assinado digitalmente por SENIVAL PEREIRA DE MOURA em 15/05/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Matéria RECOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Senival Moura em 15/05/2025 13:36:19.

fls. 2

Considerando que, eventualmente, a atividade de mototáxi/motoapp venha a ser regulamentada na cidade de São Paulo, é imprescindível que a proteção e os direitos desses trabalhadores estejam contemplados em um eventual projeto de lei;

Considerando ainda que, o Grupo de Atuação Especial Trabalhista (GAET) Plataformas Digitais do Ministério Público do Trabalho (MPT) vem atuando para combater fraudes e a precarização nas relações de trabalho na área de entregas por aplicativos, especialmente no que tange à subnotificação de acidentes envolvendo esses trabalhadores;

Diante do exposto, **REQUEIRO**, nos termos regimentais, que seja convidada a participar de audiência pública as seguintes autoridades, a fim de prestar esclarecimentos sobre a relação de trabalho dos motociclistas e das empresas plataformas digitalizadas:

- **Dr. Rodrigo Castilho**, Procurador que coordena o grupo de trabalho do MPT dedicado às Plataformas Digitais;
- **Professora Ludimila Abílio**, pesquisadora do Instituto de Estudos Avançados da USP, vinculada ao Programa Eixos Temáticos USP - ProETUSP, além de colaboradora do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT);
- **Professora Cibele Saliba Rizek**, do Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos, da Universidade de São Paulo;
- **Professor Marcelo Manzano**, pesquisador do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT) da Unicamp.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica.

Vereador Senival Moura

PT

Matéria RECOM SUBMOTOTAXI 332025. Documento assinado digitalmente por SENIVAL PEREIRA DE MOURA em 15/05/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=699260>.

Matéria RECOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 33/25 – PROFª CIBELE SALIBA RIZEK

Dimensões de pesquisa: Trabalhadores, plataformas, viração

Cibele S. Rizek

O enigma brasileiro como ponto de partida

Francisco de Oliverira: evolução truncada como destino que reproduz e agrava desigualdades historicamente constituídas combinando modernidade a atraso.

Resultados de pesquisa:

detectar práticas e formas de trabalho plataformizado local based no centro econômico do país, atualizando o enigma brasileiro;

Atualizar esse enigma percebendo interações que produziram reproduziram as desigualdades que estão no coração desse enigma.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Como elementos constitutivos dessa atualização:

Desigualdades sociais e regionais

Concentração extrema da propriedade e da riqueza

Um modo específico de dominação política que se assenta sobre a proximidade, a familiaridade, o « horror às distâncias » numa combinação entre cordialidade e violência

A proeminência da fratria sobre a polis, da domesticidade privada sobre a esfera pública

Promiscuidade visível produzida pelos atores e interesses dominantes que se estendem e modelam as ações das instituições do Estado (executivo, legislativo e judiciário)

Essas dimensões e aspectos historicamente contituídos em mutação e em adaptação vem sendo atualizados constantemente

Esse complexo de dimensões passa pela constituição das formas moduladas de trabalho utilizadas pelas empresas de plataforma o que permite perceber os seguintes elementos:

- Um mix de autogestão subordinada (Abílio) e concepções êmicas de autonomia e liberdade:
- Continuidade e ao mesmo tempo modulação de um conjunto de modos de utilizar e explorar os modos e formas de trabalho
- A discussão sobre o trabalho plataformizado acaba por isso a remeter constantemente à chamada informalidade brasileira como exceção permanente transformada em regra geral (Benjamin)
- Importância e centralidade da comparação entre os contextos e as significações das transformações nas relações de trabalho no Sul e Norte – no caso da pesquisa em curso Brasil e França, regiões metropolitanas de SP e Paris



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Um dos mais importantes traços das diferenças entre Norte e Sul: a viração

- Como característica das formas de inserção no mundo do trabalho no Brasil, a viração se tornou um elemento permanente das trajetórias profissionais dos trabalhadores que nunca foram linearmente inseridas no assalariamento formal.
- Como inserção desde sempre múltipla que se caracteriza pela combinação de atividades que implicam um grande número de horas em jornadas duplas ou triplas; Essa combinação foi reconhecida como elemento normalizado por uma literatura latino americana que a denominou como « pragmática vitalista » (Gago, 2018)

A pesquisa em São Paulo entre 2022 e 2025 (REGREYZ & CO) e seus resultados:

Entregadores com motos e bicicletas: grupo majoritariamente jovem, do sexo masculino, com escolaridade compatível com a conclusão do ensino médio. Parte significativa desses trabalhadores entre para o mercado de trabalho pós 2013 – como ano que marca forte crise econômica no Brasil com seus impactos sobre o mercado de trabalho

Trajetória similares: quando tiveram postos de trabalho formalizado: Call centers, supermercados, atividades comerciais 6x1 com remuneração em torno dos 2 salários mínimos. Na sua grande maioria, moradores de territórios urbanos periféricos com níveis elevados de precariedade

São majoritariamente negros (auto identificação) e mobilizam muito frequentemente a escravidão como descrição das situações que vivem ou como metáfora das condições de trabalho e de vida.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

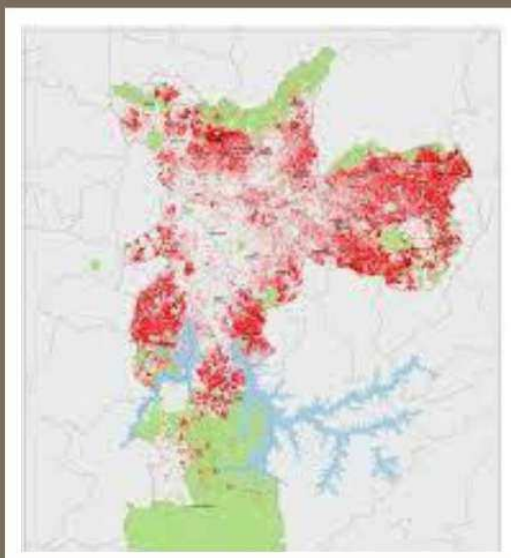
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

As linhas de demarcação entre modos de entrada no mercado de trabalho no Brasil seriam então bastante específicas em relação às situações do Norte global.

A primeira linha é a juventude como categoria sócio demográfica (Pires e Rizek, 2025) cujas significações e conformações devem ser desnaturalizadas já que incidem muito diferentemente no contexto brasileiro e francês.

A juventude, o gênero e o estatuto racial e étnico constituem clivagens muito importantes como marcadores nos bairros periféricos e nos bairros brancos e de alta renda ou nos condomínios e loteamentos fechados. Haveria assim uma interstitorialidade entre jovens negros e periféricos cujas trajetórias estão marcadas por níveis de escolaridade que constituem um patamar de inserção no mercado de trabalho.

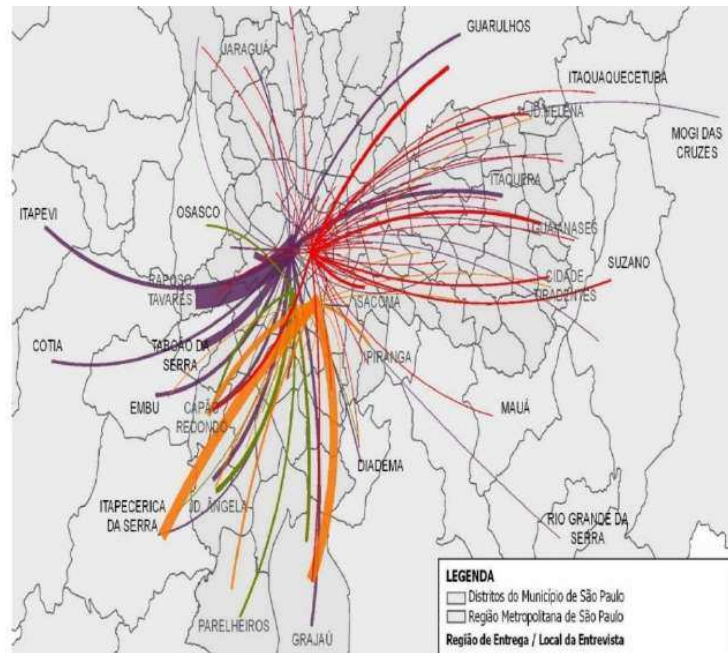
As perspectivas de carreira e de futuro estariam assim fortemente ancoradas no contexto socio histórico das condições precárias de vida, truncadas pelo acesso à educação que conformam um número expressivo de trabalhadores. Essas condições constituem um pressuposto e um ponto de partida para o modo de operação das empresa plataformizadas como a UBER ou IFOOD.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Os modos de utilização da força de trabalho que caracterizam essas empresas de plataforma pressupõem uma grande quantidade de trabalhadores disponíveis para as tarefas da entrega nos fluxos urbanos (o desafio do último km, a preeminência do tempo sobre o espaço). No caso brasileiro essas práticas acabam por integrar um conjunto de atividades informais que foram e são exercidas nas ruas: a venda ambulante, o e-commerce, os homens que portam cartazes publicitários, a venda de comida (salgados, pipoca e marmitas), o pequeno comércio de drogas (Pires e Rizek 2025)

Os trabalhadores plataformizados de entrega e suas múltiplas relações e formas de sociabilidade constituem uma constelação de relações continuamente rearranjadas pelos novos « bicos », por novas camadas de viração, que ao mesmo tempo mantêm e modulam as formas clássicas de inserção nas formas de obtenção de renda. Ver Perin, 2023

No curso da pesquisa de Perin, identificamos e nomeamos essas práticas e relações como uma « rede da rua » que acabou assimilando a plataformização das entregas sobretudo por bicicletas no centro de São Paulo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Nos relatos de campo: autonomia e liberdade como contraponto nativo ao que se pode identificar como uma « gramática dos direitos ligados à CLT como quadro jurídico que emoldurou o que foi identificado como uma espécie de cidadania jurídica no Brasil (Werneck Vianna)

As reformas sucessivas do trabalho cujo ápice foi a reforma de 2017 legalizaram a condição precária dos trabalhadores « independentes » ou « autônomos ». Simultaneamente a reforma foi acompanhada por programas governamentais ou não de difusão do auto empresariamento, do empreendedorismo ou da condição de micro empreendedor rebatizadas e normalizadas pela nova legislação ou pelo reconhecimento de uma pragmática vitalista nos contextos da América Latina.

Permanência e modulação se conjugam nessas configurações.

Positivção e legitimação dessas perspectivas enquanto horizontes fortemente remodelados pelo investimento individualizado em um conjunto de soluções práticas relativas às urgências vinculadas à sobrevivência lado a lado com um forte investimento simbólico realizado pelo Estado e por seus programas, pelas mídias e pelas redes sociais

Lembrar o endividamento como condição do empresariamento de si mesmo.

É preciso sublinhar as **significações e sentidos atribuídos à experiência dos trabalhadores** para além das supostas distorções ideológicas ou da atribuição do caráter alienado em relação às próprias condições de trabalho.

Esses jovens trabalhadores são conscientes de sua condição, de seus limites e vantagens comparativas, sobretudo face às **práticas humilhantes que caracterizaram as relações salariais no Brasil** (o que se pode nomear como despotismo nas relações de trabalho) marcadas pela proximidade como elemento presente em um **modo de dominação historicamente constituído**, como teria sublinhado Oliveira (2012) a partir das observações e conceituação elaboradas por S. B. de Holanda (1936) entre outros autores.

Essas práticas de **humilhação também estão presentes no modo como se estabelecem as relações de trabalho nas empresas de plataforma** (cancelamentos arbitrários, alterações constantes dos locais de pouso e nas formas de utilização de recursos como bicicletas ou baterias das bicicletas elétricas, necessidade de contornar essas condições e-ou elementos em mutação assim como normas e modos de operação em condição de ilegibilidade permanente tanto no âmbito do trabalho prescrito como no âmbito do trabalho real).

Mas não há humilhação pública – na presença de clientes e outros trabalhadores e tampouco a figura do patrão ou de um encarregado ou gerente que imponha sanções e ameaças o que é lido como « **ser seu próprio patrão** », numa recusa de um modo de dominação específico que deu forma a uma subalternidade extrema muito pouco regulada no país.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Nas experiências de trabalho plataformizadas não há humilhação pública – na presença de clientes e outros trabalhadores e tampouco a figura do patrão ou de um encarregado ou gerente que imponha sanções e ameaças o que é lido como «**ser seu próprio patrão**», numa recusa de um modo de dominação específico que deu forma a uma subalternidade extrema muito pouco regulada no país.

O relato das experiências de trabalho formal, anterior ao trabalho de entregas, sua natureza e sua qualidade: situações de extrema subordinação e humilhação personalizadas e em público.

A segunda dimensão presente nos relatos sobre o trabalho plataformizado é qualificada como liberdade – cujo sentido se refere ao não enclausuramento assim como a possibilidade de « fazer seu corre », « fazer seu próprio salário ». Liberdade significa ausência de controle personalizado e direto, em arranjos sempre precários e incertos mas com margens de negociação que permitiriam uma variação de horários maior do que as situações formalizadas, que manteriam a experiência de viração já experimentada (possibilidade de ter mais de um « emprego », extensão das jornadas se necessário, trabalhar mais se for preciso diante das urgências da sobrevivência pessoal ou familiar)

Esses arranjos são ao mesmo tempo permanência e modulação da viração clássica subsumida à plataformização como aponta Abílio, devidamente legitimada e justificada por meio da noções êmicas de liberdade e autonomia. Les limites et les frontières entre formalité et informalité, subordination et autonomie compris comme des zones qui ont toujours été grises dans le contexte des relations de travail et d'emploi au Brésil.

Trabalho plataformizado: no âmbito do discurso permite certo controle sobre o tempo de trabalho, além de menor exposição direta às hierarquias personalizadas. Esse discurso permite a esse segmento de jovens confinado em situações de trabalho formal marcadas pela opressão institucionalizada ou não justificar e legitimar sua disponibilidade para o trabalho plataformizado de entrega.

A interseccionalidade entre condição etária, racial e de gênero é fundamental para compreender as trajetórias escolares e profissionais

Sob os governos do PT: reforço das políticas de acesso à educação (o que raramente é mencionado nos textos sobre o trabalho de entrega plataformizado) compõe um quadro das alternativas e-ou de sua ausência que dá corpo a um conjunto de representações e expectativas dessa parcela de trabalhadores. Pires e Rizek (2025) 455 mil entregadores com bicicletas e motos, índice provavelmente subestimado



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O argumento de que o trabalho plataformizado permite uma margem maior de autonomia é comum às pesquisas sobre os entregadores em diferentes países. No Brasil o sentido dessa categoriaêmica está impregnado da recusa de um modo de dominação enraizado nas relações sociais.

As variações presentes no contexto brasileiro face aos contextos internacionais parecem indicar que essa disponibilidade de trabalhadores é condição para o modus operandi dessas empresas: população pobre, negra, jovem, periférica, confinada a formas de inserção compatíveis com a viração historicamente instituída e recentemente subsumida pela dívida e pela limitação do acesso a postos de trabalho mais qualificados.

Se esse contingente de trabalhadores disponíveis é formado por imigrantes indocumentados em contextos do Norte Global, no Brasil ele se compõe a partir das camadas da população caracterizadas pela condição de subcidadania, como elemento estruturante das relações sociais e das relações de trabalho no Brasil (ver Kowarick 2013 entre outros autores)

Recentemente, representados por seus dirigentes (líderes constituídas por associações e muito ativos nas redes sociais) os trabalhadores plataformizados formularam suas demandas no quadro de um grupo de trabalho constituído no Ministério do Trabalho do Governo Lula. Foram acompanhados por juristas nessa iniciativa.

Por um lado rejeitam veementemente a CLT, assim como os dirigentes sindicais vistos como responsáveis por formas pouco transparentes de negociação com as empresas, inclusive sobre faixas exclusivas para motos e aprovação legal de transporte de passageiros por motocicletas. Esses trabalhadores e suas lideranças legítimas reivindicam crescentemente o estatuto de trabalhadores e enfrentam as empresas em mobilizações com os Breques dos Apps



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

A partir da instabilização e do encolhimento dos direitos do trabalho, sob a ofensiva da constituição e da legitimação do fim da delimitação das jornadas de trabalho que captura o tempo e a vida dos trabalhadores, é possível reconhecer, com Thompson, um processo de formação de uma « luta de classes sem classes », de uma « economia moral » que reconhece e se opõe às formas de exploração e de dominação históricas assim como das empresas de plataforma como expressão desse momento de acumulação sob dominância financeira (Paulani 2024) com suas configurações transversais de uso e de relações de trabalho que se estabelecem nos contextos do Norte e do Sul.

As perdas e reconfigurações, as novas conexões e significações, os novos repertórios mobilizados nos conflitos e enfrentamentos constituem assim um grande desafio tanto para a ação política quanto para a compreensão no quadro das ciências sociais



Breque dos APPs em São Paulo in <https://www.brasildefato.com.br/2025/04/02/breque-dos-apps-saiba-como-foi-a-greve-nacional-dos-motoboys-contra-a-precarizacao-do-trabalho/> accés juin 2025



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Referências

- Oliveira, F - Crítica à Razão Dualista/ Ornitorrinco. São Paulo, Boitempo, 2003
- Oliveira, F. Jeitinho e jeitão Uma tentativa de interpretação do caráter brasileiro por FRANCISCO DE OLIVEIRA Matéria da revista "Piauí" n 73, outubro de 2012
- Kowarick, L in VULNERABILIDADE E (SUB)CIDADANIA NA SOCIEDADE BRASILEIRA, in https://www.researchgate.net/publication/321142881_Vulnerabilidade_e_SubCidadania_na_sociedade_brasileira_-_Entrevista_com_Lucio_Kowarick_acesso_mai_2025
- Perin, João Pedro F. Viração Juventude e Trabalho. Mestrado em Sociologia, UFSCAR, 2024
- SANTOS, W. G. dos. Cidadania e Justiça: a política social na ordem brasileira. 3. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1994. E SANTOS
- VIANNA, Luiz Werneck et al. A judicialização da política e das relações sociais no Brasil. Rio de Janeiro: Revan, 1999.
- Buarque de Holanda, S. *Raízes do Brasil*. Editora José Olympio, Rio de Janeiro 1936
- Gago, V. *A razão neoliberal: economias barrocas e pragmática popular*, Elefante, SP, 2018
- Telles e Hirata, *Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito*. Revista IEA USP 2007.
- FELTRAN, Gabriel. Trabalhadores e bandidos: categorias de nomeação, significados políticos. Temáticas (UNICAMP), v. ano15, 2007
- Pires, Aline e Rizek, C. S. Jovens entregadores plataformizados: trajetórias educacionais e laborais (no prelo)
- Fioravanti, L. Rangel, F, Rizek, C. Plataformas digitais e fluxos urbanos: dispersão e controle do trabalho precário (2023) Cadernos Metrópole, 26(59)
- Rangel, F. M. A Empresariização dos Mercados Populares: trabalho e formação excludente. Fino Traço, Belo Horizonte, 2021



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 34/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 02/06/2025 17:53:13.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Considerando o escopo desta Subcomissão, que tem por objetivo discutir e propor diretrizes para a regulamentação do transporte individual de passageiros por motocicleta no município de São Paulo;

Considerando a importância da participação da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET para o fornecimento de informações técnicas relacionadas à segurança viária, à fiscalização e à circulação de motocicletas na cidade;

Requeiro nos termos regimentais, o convite a representante da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET para participar de reunião desta Subcomissão, a fim de prestar esclarecimentos sobre a atuação da Companhia no que se refere à fiscalização de motocicletas e à fiscalização de comportamentos de risco no trânsito por videomonitoramento.

Sala das Comissões,

RENATA FALZONI
Vereadora

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 34/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 02/06/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 35/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 02/06/2025 17:53:14.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Considerando que a Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN é o órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito, responsável por formular diretrizes da política nacional de trânsito e regulamentar a legislação federal aplicável;

Considerando os debates em curso nesta Subcomissão sobre a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta, incluindo aspectos legais, normativos e de segurança viária;

Considerando a importância da atuação articulada entre os entes federativos para a construção de uma regulamentação municipal compatível com a legislação nacional e com as diretrizes da política pública de mobilidade;

Requeiro, nos termos regimentais, o envio de convite à Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, para que indique representante a fim de participar de reunião desta Subcomissão e prestar esclarecimentos sobre o objeto dessa subcomissão, diretrizes nacionais sobre fiscalização de motocicletas, eventuais regulamentações federais em andamento e fiscalização de comportamentos de risco no trânsito por videomonitoramento.

Sala das Comissões,

RENATA FALZONI

Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900.

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 35/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 02/06/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 35/25

De: Agenda SENATRAN <agenda.senatran@transportes.gov.br>
Enviado: segunda-feira, 17 de novembro de 2025 08:55
Para: Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica <transito@saopaulo.sp.leg.br>
Assunto: RES: Audiência Pública: Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Senhor Secretário,

Em atenção ao Ofício SGP12 nº 915/2025, que convida representante desta Secretaria a participar da audiência pública sobre "**Regulamentação e Segurança no Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta no Município de São Paulo**", agradecemos o convite e informamos que, em razão de compromissos de agenda assumidos anteriormente, não será possível participar do referido evento.

Atenciosamente,
Gabinete da Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN
Ministério dos Transportes



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 36/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 02/06/2025 17:53:15.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Considerando os trabalhos desta Subcomissão voltados à análise e proposição de diretrizes do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta no município de São Paulo;

Considerando a relevância de estudos acadêmicos e institucionais que tratam das condições de trabalho nas plataformas digitais no setor de transporte;

Considerando o papel do projeto Fairwork Brasil na produção de conhecimento e avaliação de práticas de plataformas digitais;

Requeiro, nos termos regimentais, o convite à Dra. Julice Salvagni, integrante da coordenação do Fairwork Brasil, para que participe de reunião desta Subcomissão a fim de apresentar contribuições, pesquisas e perspectivas sobre os impactos trabalhistas e sociais dos serviços de transporte de passageiros por motocicleta mediados por aplicativos.

Sala das Comissões,

RENATA FALZONI

Vereadora

Matéria REQCOM SUBMOTOTAXI 36/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 02/06/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://sp.legisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 37/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 02/06/2025 17:53:16.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta,

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o Sr. Sergio Avelleda, Coordenador do Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper Cidades, ou quem o represente, para prestar esclarecimentos pertinentes ao tema objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI

Vereadora

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 37/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 02/06/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 38/25

autuado por Senival Moura em 03/06/2025 17:17:02.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 02 de junho de 2025.

À subcomissão Temporária destinada ao estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados à regulamentação do serviço de transporte individual por motocicleta no município de São Paulo

REQUERIMENTO Nº /25

CONSIDERANDO que, o número de mortes no trânsito aumentou de 711 no ano de 2020 para 1.031 no ano de 2024, e é o maior em nove anos segundo dados do Infosiga;

CONSIDERANDO que, no ano de 2024 o número de mortes de motociclistas, ciclistas e pedestres representou 87% dos óbitos no trânsito da cidade de São Paulo;

Considerando que, dados do Infosiga-Detran revelou que Número de motociclistas mortos na cidade de SP em 2025 já é o maior para fevereiro desde 2015;

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 38/2025. Documento assinado digitalmente por SENIVAL PEREIRA DE MOURA em 03/06/2025. Sua validade pode ser conferida em: <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em: <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Senival Moura em 03/06/2025 17:17:02.

fls. 2

Considerando que, as fatalidades entre motociclistas aumentaram, e já registra 31 óbitos em janeiro de 2025 e, 31 no mês de fevereiro. No total 62 motociclistas perderam a vida na capital paulista nos dois primeiros meses de 2025;

Considerando que, o Detran- SP através do INfosa é no momento o único órgão que coleta, organiza e divulga dados referentes a sinistros no trânsito da capital,

REQUEIRO nos termos regimentais, que seja convidado a fim de prestar esclarecimento em relação a metodologia utilizada para tratar a coleta e tratamento dos dados referentes a sinistros de trânsito na cidade São Paulo as seguintes autoridades:

- O Exmo. Presidente do Detran-SP- Sr. Eduardo Aggio ;
- A Exma. Diretora de Segurança Viária do Detran-SP- Sra. Roberta Mantovani.

Sala das Comissões.

Vereador Senival Moura- PT

Matéria RECOM SUBMOTOTAXI 38/2025. Documento assinado digitalmente por SENIVAL PEREIRA DE MOURA em 03/06/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 39/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 11/06/2025 13:26:20.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Requeiro, nos termos regimentais, o envio de convite à São Paulo Transporte/SA – SPTRANS, para que indique representante a fim de participar de reunião desta Subcomissão e prestar esclarecimentos sobre o objeto de estudos dessa subcomissão, sobretudo no que se refere à capilaridade, à cobertura, ao conforto e à eficiência do transporte público coletivo, com especial enfoque no Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo (IPTC), abordando todos os seus respectivos critérios, dados utilizados para sua composição e resultados de análise.

Sala das Comissões,

RENATA FALZONI

Vereadora

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 39/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 11/06/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 39/25 – SPTRANS



30 anos de idade, 80 anos de história



1946

Por Decreto Lei Estadual nº 15.958, de 15 de agosto e complementado pelo Decreto Lei Municipal nº 365, de 10 de outubro, foi constituída a **Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC**, empresa responsável pelo transporte público.



1995

Em 08 de março a CMTC deu lugar a **São Paulo Transporte - SPTrans**, empresa responsável pela gestão do Transporte coletivo na cidade de São Paulo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

SÃO PAULO TRANSPORTE - SPTrans

Gestora de um dos maiores sistemas de transporte público por ônibus do mundo

- **Planejamento Estrutural do Sistema**
Planos e estudos para organização, integração e compatibilização dos serviços, infraestruturas e modos de transporte público coletivo na cidade de São Paulo.
- **Programação de linhas e frota**
Definição dos horários de operação das linhas, itinerários e a quantidade de veículos necessários, horários e recursos necessários para atender a demanda.
- **Fiscalização dos serviços e terminais**
Atividade de monitoramento e verificação do cumprimento das normas e regulamentos pelos operadores do transporte público.
- **Controle da receita e remuneração das operadoras**
Gestão financeira dos recursos, auditoria dos ganhos e pagamento às empresas operadoras.
- **Fomento do desenvolvimento tecnológico orientado ao conforto, acessibilidade e preservação do meio ambiente**
Incentivo e apoio às novas tecnologias para melhorar a eficiência, conforto, acessibilidade e a sustentabilidade ambiental dos serviços do transporte público.



DADOS GERAIS



Base: agosto/2025

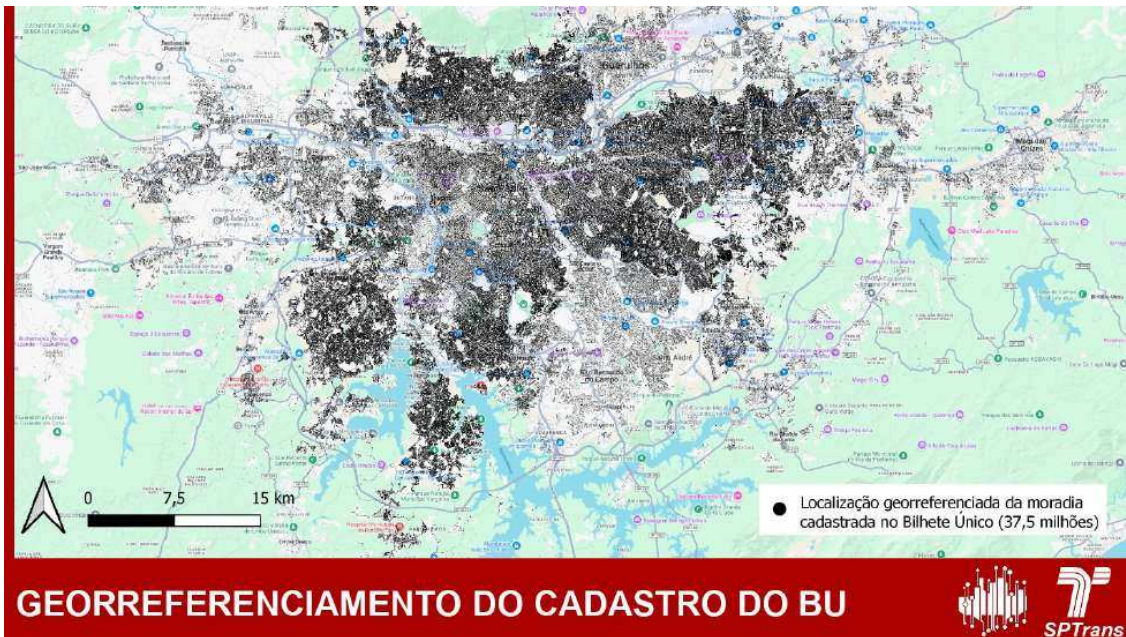
*bilhetes com pelo menos uma utilização durante o ano





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





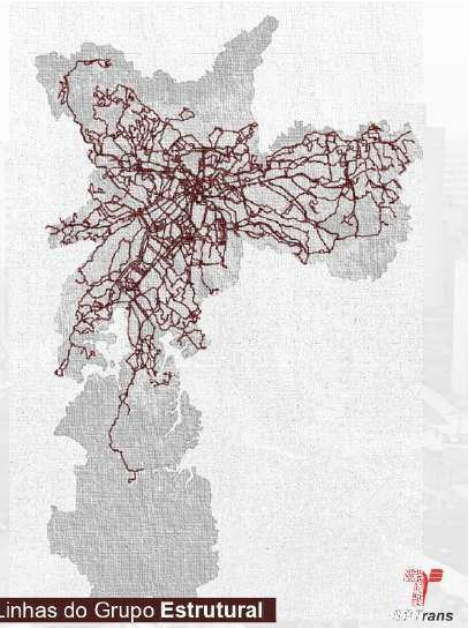
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CONTRATOS | A PARTIR DE 2019

O **Grupo Estrutural** reúne preferencialmente as Linhas Estruturais Radiais, as Linhas Estruturais Perimetrais do Subsistema Estrutural e, em condições específicas, as Linhas de Reforço de Pico, sendo composto por **9 contratos** de serviços.

Ônibus maiores que utilizam as principais vias da cidade (avenidas e corredores) até o centro.



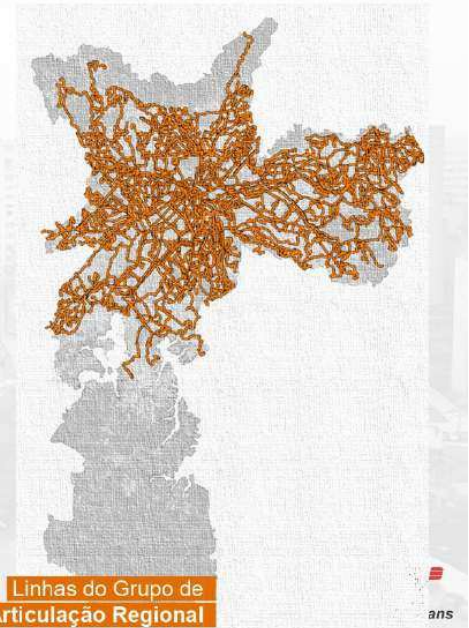
Linhas do Grupo Estrutural



CONTRATOS | A PARTIR DE 2019

O **Grupo Local de Articulação Regional** reúne preferencialmente as Linhas Locais de Articulação Regional do Subsistema Local e as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local, sendo composto por **1 contrato especial**, associado à tecnologia Trólebus, sem área operacional específica, em razão de sua vinculação com a rede aérea de alimentação elétrica, e **mais 9 contratos**.

Ônibus de porte médio que ligam o bairro aos grandes corredores e outras regiões.



Linhas do Grupo de Articulação Regional





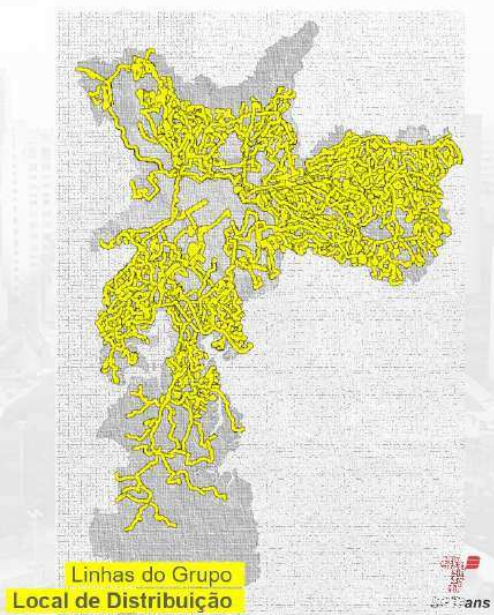
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

CONTRATOS | A PARTIR DE 2019

O **Grupo Local de Distribuição** reúne preferencialmente as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local, sendo composto por **13 contratos** de serviços.

Ônibus de pequeno porte que circulam dentro dos bairros e alimentam terminais, estações do Metrô/CPTM e subcentros regionais.

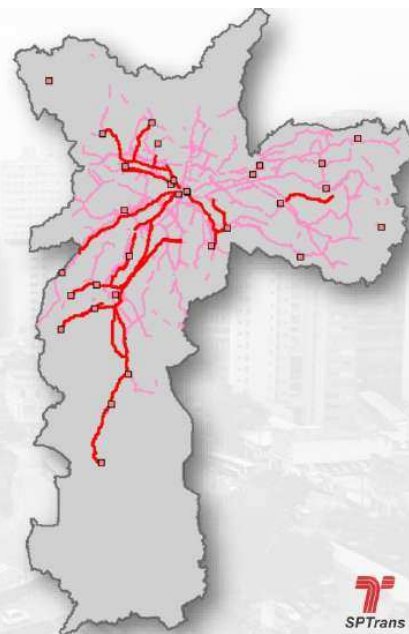


Priorização do Viário para o Ônibus

725,6 quilômetros de vias com prioridade para Ônibus, que representam 3,6% das vias da Cidade.

O maior percentual de vias dedicadas do país!

- 590,3 quilômetros de Faixas Exclusivas
- 135,3 km de Corredores de Ônibus





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

ODS – Agenda 2030

Meta Municipal

Até 2030, proporcionar o acesso para todos a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços módicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência, pessoas negras e de regiões periféricas, notadamente por meio da expansão do transporte público, de forma que 70% das viagens realizadas por veículos motorizados sejam em modos coletivos, e do transporte ativo, de forma que as viagens por bicicleta cheguem a pelo menos 3,2% do total.



Indicadores Relacionados à SPTrans

Participação dos modos coletivos de transporte dentro da matriz dos transportes motorizados (%)
Média diária de passageiros transportados pelo transporte público sobre pneus em dias úteis (número absoluto)
Índice de atendimento do transporte público municipal por ônibus
Percentual de veículos da frota de transporte público com energia limpa (%)
Índice de Qualidade do Transporte (IQT)
Percentual do viário da cidade com infraestrutura dedicada aos ônibus (corredores de ônibus) (%)
Percentual do viário da cidade com infraestrutura priorizada aos ônibus (faixas exclusivas) (%)
Percentual de terminais e estações de média e alta capacidades com bicicletários com zeladoria (%)
Percentual de terminais urbanos de ônibus da SPTrans com acessibilidade plena (%)
Número de passageiros transportados ao ano com Bilhete Único Especial da Pessoa com Deficiência (número)
Percentual de ônibus dos grupos estrutural e de articulação regional do transporte público municipal com piso
Percentual de ônibus dos modelos básico, padron ou de 23 metros que possuem mais de uma vaga destinada a
Número de passageiros transportados pelo serviço de transporte especial com veículos adaptados para pessoas
Tempo de deslocamento dos(as) cidadãos(ãs) no trajeto casa - atividade principal (minutos)
Tempos de viagem de acordo com o monitoramento da frota dos ônibus do transporte público municipal (tempo
Tempos de viagem de acordo com o monitoramento da frota dos ônibus do transporte público municipal (tempo
Percentual de pontos de parada de ônibus com abrigo para os passageiros (%)
Percentual de transações de embarque no transporte público municipal com Bilhete Único da pessoa com
Percentual de transações de embarque no transporte público municipal com Bilhete Único do estudante
Percentual de transações de embarque no transporte público municipal com Bilhete Único do idoso (%)
Percentual de transações de embarque no transporte público municipal com Bilhete Único de gestantes (%)



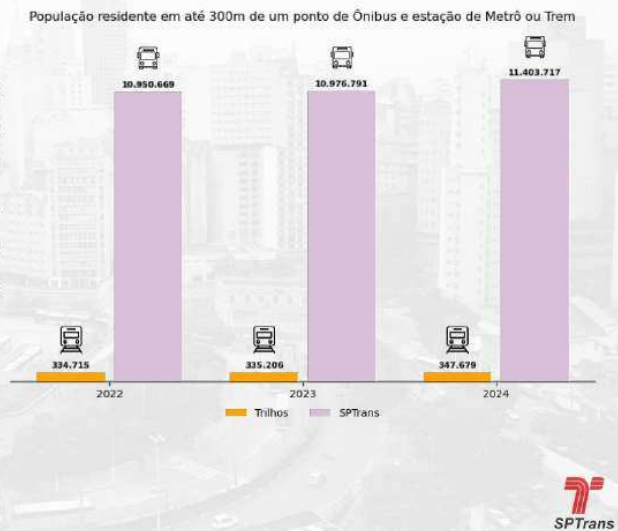


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Atendimento da Rede de Transporte por Ônibus

Aproximadamente 11,4 milhões de pessoas têm acesso à rede de transporte por ônibus em até 300 metros de sua residência, o que representa 95,9% da população da cidade. Esse resultado reforça o entendimento da elevada capilaridade do sistema de ônibus e sua relevância para a população da cidade.



IPTC - Objetivo

- Caracterizar espacialmente a qualidade da oferta dos serviços do transporte e sua distribuição pela cidade
- Apresentar distribuição no espaço de variáveis importantes para os usuários, como tempo de espera, lotação e acesso a empregos proporcionada pelo transporte público
- Subsidiar e auxiliar decisões de melhoria de serviços por região focando em atributos específicos a serem melhorados
- Permitir avaliação histórica e monitoramento mês a mês dos indicadores para acompanhar evolução/melhorias





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Composição do indicador

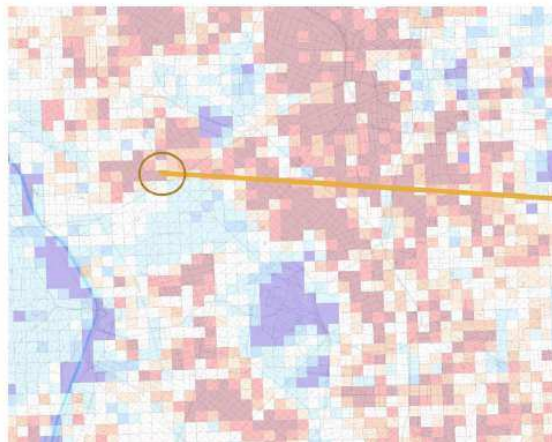
- **Atendimento Diurna:**
 - Percentual da população atendida pela rede Diurna
- **Atendimento Noturna:**
 - Percentual da população atendida pela rede Noturna
- **Intervalo Médio BC/PM**
 - Intervalo médio das linhas sentido bairro-centro no pico da manhã
- **Frequência Média nos Pontos BC/PM**
 - Frequência de ônibus nos pontos de parada sentido bairro-centro no pico da manhã
- **Ocupação Média dos Veículos BC/PM**
 - Lotação média ponderada pelo carregamento das linhas sentido bairro-centro no PM
- **Idade Média da Oferta:**
 - Idade média da oferta considerando os veículos das partidas das linhas que atendem o distrito
- **Acessibilidade a Empregos:**
 - Quantidade de empregos acessíveis em 60 minutos
- **Declividade**
 - Declividade média das vias



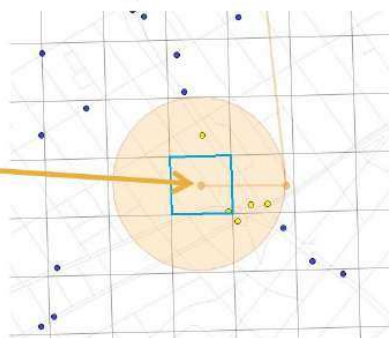
Base: Grid Estatístico

▪ **Grid Estatístico do IBGE:**

- População detalhada em grid de 200 x 200 metros



Raio de 300 metros de cada GRID
Para filtrar os pontos de parada
próximos



Considera proximidades de cada quadrícula
para precisão dos indicadores





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

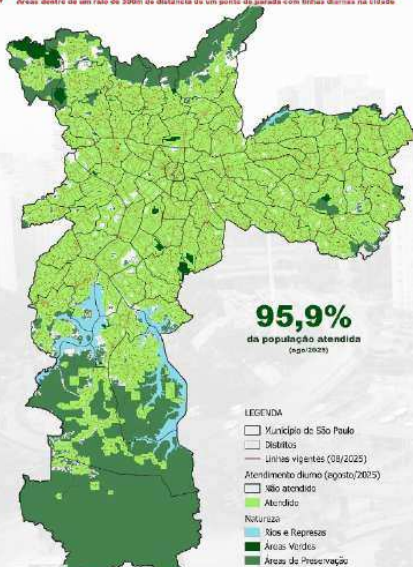
Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo

Indicador	Peso
Ocupação Média dos Veículos BC/PM	3
Atendimento da Rede Diurna	2
Frequência Média nos Pontos BC/PM	
Atendimento da Rede Noturna	1
Intervalo Médio das Linhas BC/PM	
Idade Média da Oferta de Viagens	
Acesso a Empregos	
Declividade	

Tabela 10 - IPTC - indicadores e suas ponderações
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte



7º ATENDIMENTO DIURNO EM SÃO PAULO



95,9%
da população atendida
(ago/2025)

Atendimento da rede diurna

Verifica o percentual da população com um ponto de ônibus em até 300 metros de sua residência.

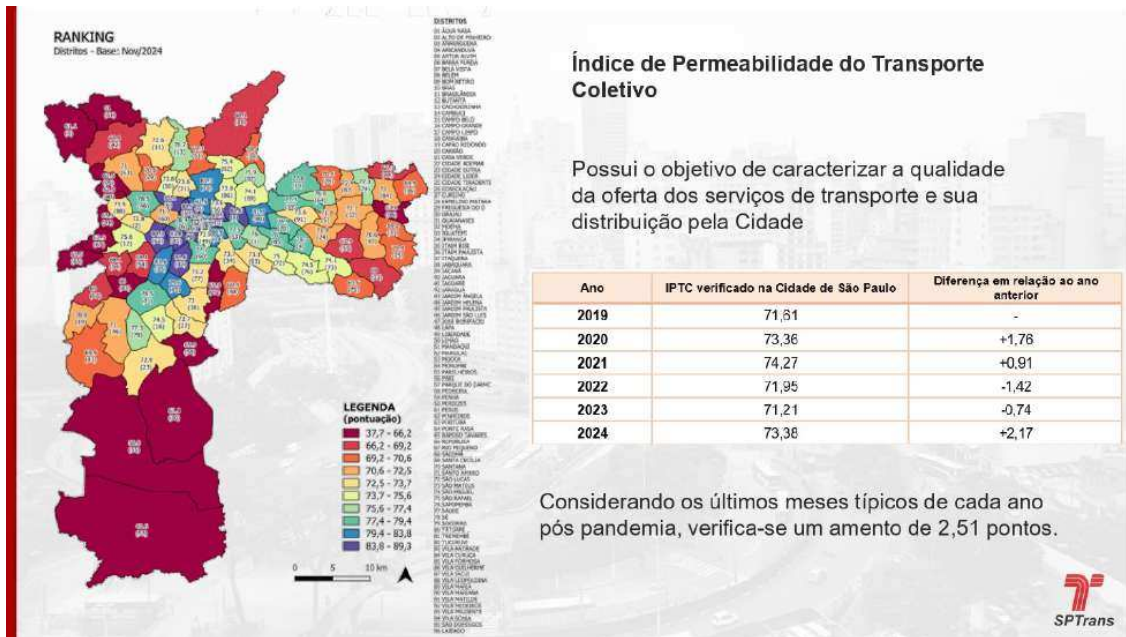
- Índice 11.2.2: Atendimento do transporte público municipal por ônibus
- População não atendida por transporte coletivo está localizada, majoritariamente, em regiões consideradas como área de Preservação.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Adequações na rede de transporte

Atividades - 2024	Áreas																								TOTAL				
	1			2			3			4			5			6			7			8							
	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D		
Criação de Linhas	0	1	2	0	1	2	0	0	0				1	3	0	0	0	0	4	2	12	4	0	0	4	0	12	15	9
Alteração de Itinerários	22	6	27	36	36	7	69	35	13				64	33	23	18	63	13	4	9	33	28	21	14	38	14	210	229	187
Alteração de Denominação	0	0	0	0	3	0	0	0	0				1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	4	2
Reativação operação de Linha	0	0	0	0	1	0	3	0	1				3	0	0	0	1	0	0	0	3	2	0	0	0	0	3	7	4
Cancelamento de Linhas	0	0	0	0	0	0	0	0	0				2	0	0	3	0	0	0	0	11	2	0	0	1	0	11	8	0
Alteração de TP / TS	6	3	1	10	24	17	15	12	2				9	2	7	10	10	9	3	11	18	17	20	2	4	2	67	82	65
Reprogramação Horária	318	125	260	505	788	191	372	330	140				417	466	73	55	359	463	120	846	418	187	331	138	250	195	2.287	2.270	2.788
Seccionamento de Linhas	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Alteração de Frota	103	32	58	287	403	66	225	174	102				312	324	65	50	345	397	91	621	354	116	318	91	159	146	1.522	1.337	1.980
Transferência de Linhas	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	0	0	0	0	2	4	0	0	7	1	0	0	0	2	11	1
DOP's	34	24	13	54	56	17	38	35	17				88	65	18	21	61	77	35	59	79	34	37	17	77	37	317	370	306
OSO's	6	7	3	15	15	6	6	6	6				17	11	4	4	12	23	11	18	20	9	10	1	19	8	75	88	74
Anexos da OSO	407	178	346	496	824	183	369	326	173				474	480	105	85	557	480	127	883	477	244	495	148	335	210	2.482	2.593	3.327

Legendas:
D = Grupo Local de Distribuição
AR = Grupo Local de Articulação Regional
E = Grupo Estrutural
TP = Terminal Principal
TS = Terminal Secundário
DOP = Dados Operacionais Previstos
OSO = Ordem de Serviço Operacional

Fonte: <https://www.sptrans.com.br/relatorio-integrado-da-administracao-2024/>

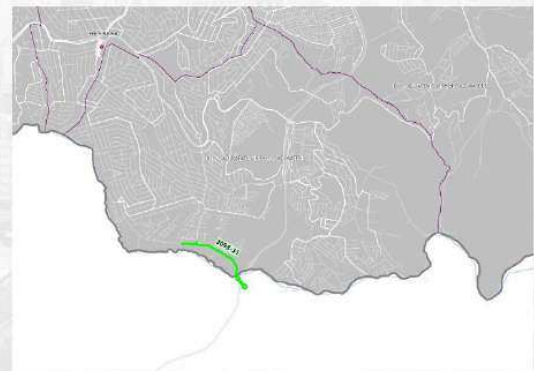
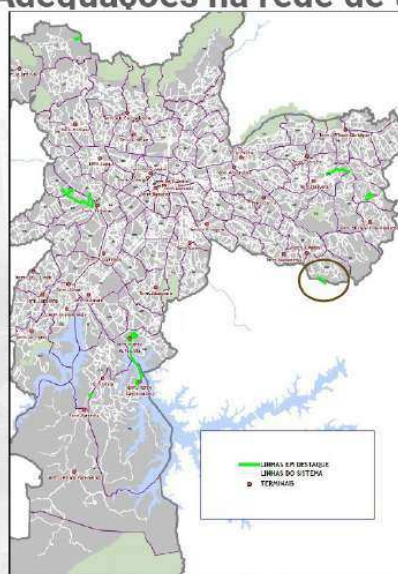




CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

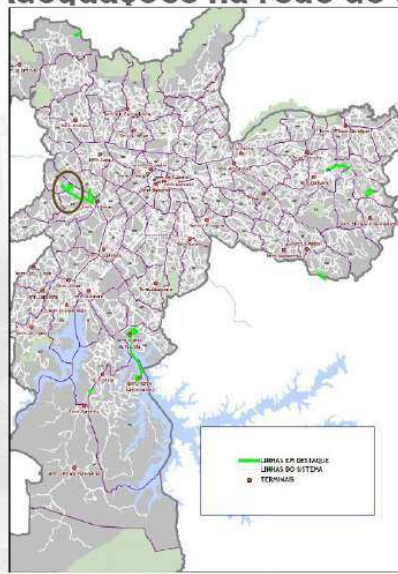
Adequações na rede de transporte - Exemplos



3098-31 - JD. ELIZABETH – SÃO MATEUS



Adequações na rede de transporte - Exemplos



8086-10 – JAGUARÉ - PINHEIROS

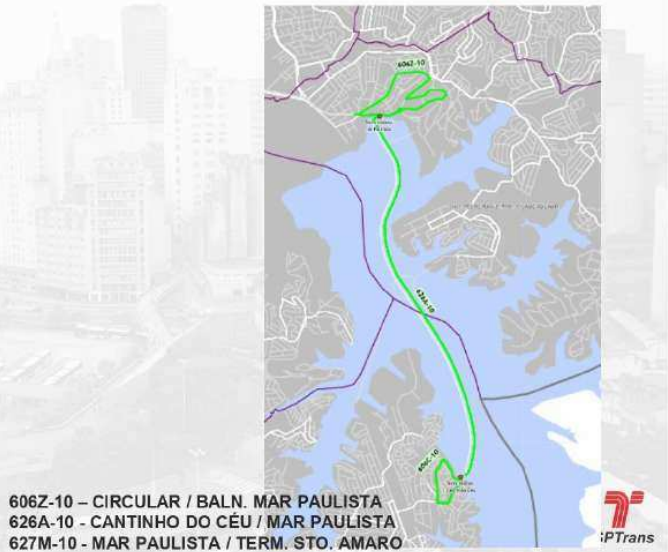
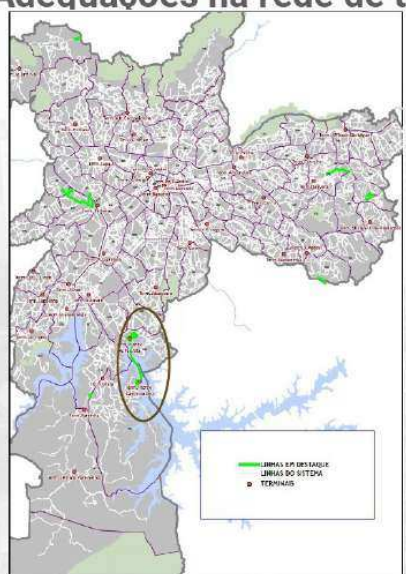




CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Adequações na rede de transporte - Exemplos



606Z-10 – CIRCULAR / BALN. MAR PAULISTA
626A-10 - CANTINHO DO CÉU / MAR PAULISTA
627M-10 - MAR PAULISTA / TERM. STO. AMARO



CIDADE DE
SÃO PAULO

 www.sptrans.com.br

 156

Sobre esta apresentação, contate:
Diretoria de Planejamento de Transporte
Assessoria Técnica - DT/AST



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 40/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 11/06/2025 15:45:32.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Considerando que a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte – SMT é responsável pela formulação e execução da política de mobilidade urbana no município;

Considerando a necessidade de alinhamento institucional e de compreensão das diretrizes adotadas pela SMT no tocante à regulamentação e viabilidade do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta;

Requeiro nos termos regimentais, o convite ao Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte – SMT para participar de reunião desta Subcomissão, com o objetivo de prestar esclarecimentos sobre estudos, normativas em elaboração e posicionamento institucional sobre o objeto de estudo desta Subcomissão, em especial sobre a cobertura, capilaridade, conforto e eficiência do transporte público no território paulistano.

RENATA FALZONI
Vereadora

Patício Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900.

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 40/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 11/06/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 41/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 11/06/2025 15:45:33.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Requeiro que a Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta passe a se reunir semanalmente, e não mais quinzenalmente, a partir desta data.

A alteração se justifica em razão da complexidade do tema, da necessidade de aprofundamento das discussões e da grande demanda de convidados e pautas relevantes que vêm sendo apresentadas. A realização de reuniões semanais permitirá maior agilidade nos trabalhos, otimização dos debates e avanço mais célere nas deliberações deste colegiado.

Sala das Comissões,

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bela Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900.

Matéria REQCOM SUBMOTOTAXI 41/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 11/06/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/Abri/Documento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/Abri/Documento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 42/25



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

autuado por Ver. Paulo Frange em 18/08/2025 12:26:45.

fls. 1

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO a publicação da edição bimestral de jan/fev de 2025 (ed. 73) da revista institucional da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), a revista "NTUrbano", a qual versa sobre temas do transporte público coletivo e da mobilidade urbana nacional;

CONSIDERANDO que "Ilegalidade sobre duas rodas" foi o tema da matéria de capa e um dos assuntos abordados no periódico, que fez abordagem acerca dos problemas enfrentados por cidades, como o município de São Paulo, em face do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta irregular;

CONSIDERANDO que o artigo da revista "NTUrbano", demonstrou que a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU Brasil), a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), reforçam a preocupação acerca dos riscos da segurança e saúde pública que o serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta representa;

REQUEIRO, nos termos regimentais, que sejam convidadas as seguintes entidades na figura de seus representantes, ou quem possam indicar, para trazer a essa Subcomissão, os materiais por eles colecionados no que concerne ao serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta:

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-900 - FONE (11)3365-4428
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: versados@paulofrange.com.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 42/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 18/08/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



autuado por Ver. Paulo Frange em 18/08/2025 12:28:45.

fls. 2

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

01. FETPESP - Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo

Sr. Mauro Herszkowicz
Cargo: Presidente
Telefone: 11 3262-2319
E-mail: fetpesp@fetpesp.org.br
Endereço: Av. Paulista, 2073 - Horsa II - 13º - Consolação, São Paulo - SP, CEP 01311-300

02. NTU Brasil - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

Sr. Francisco Armando Noschang Christovam
Cargo: Diretor Executivo
Telefone: (61) 21.03-5293
E-mail: ntu@ntu.org.br
Endereço: SAUS Quadra 1, Bloco J, Ed Clésio Andrade (Antigo CNT), 9º andar, CEP 70070-944, Brasília/DF

03. ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

Sr. Ailton Brasiliense Fires
Cargo: Presidente e Superintendente
Telefone: +55 11 3253-8095, +55 11 3259-1930, +55 11 3259-7115
Endereço: Rua Marconi nº 34, 2º andar, conjuntos 21 e 22, Centro São Paulo/SP - CEP 01047-000

04. CNT - Confederação Nacional do Transporte

Sr. Vander Francisco Costa
Cargo: Presidente
Telefone: (61) 2196-5700 (Contato Geral) e (61) 2196-7140 (Assessoria de Imprensa)
E-mail: imprensa@cnt.org.br (Assessoria de Imprensa)
Endereço: SAUS Q.1 - Bloco J - Ed. Clésio Andrade, Brasília/DF - CEP 70070-944

Sala da Subcomissão, em 17 de agosto de 2025.


vereador
**PAULO
FRANGE**

À Ilma.
Presidente
Vereadora Renata Falzoni,
Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por
Motocicleta.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacaré, 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-900 - FONE: (11) 3395-4428
<https://www.paulofrange.com.br> e-mail: vereador@paulofrange.com.br

Materia RECOM SUBMOTAXI 42/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 18/08/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 42/25 – ANTP



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**9ª Reunião Ordinária da Subcomissão do Serviço de
Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta**

10 de setembro de 2025



Panorama Preocupante



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Nota: INFOSIG – 10% das mortes no Estado foram de caronas



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

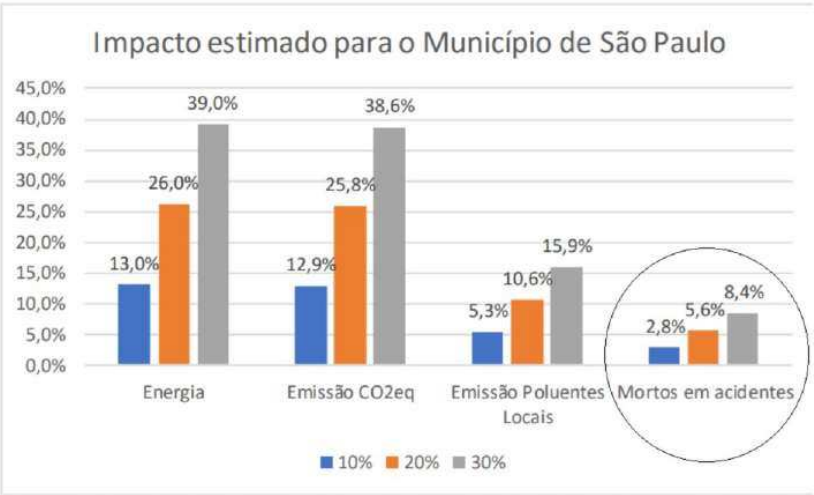
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

IMPACTO DOS APLICATIVOS DE AUTOMÓVEIS NO TRANSPORTE PÚBLICO



Cidade	Cenários de Migração	Redução de passageiros equivalentes	Aumento da Tarifa de Remuneração
São Paulo	10%	15,0%	30,5%
	20%	30,0%	74,0%
	30%	45,0%	141,4%
Belo Horizonte	10%	11,0%	22,1%
	20%	22,0%	50,4%
	30%	33,0%	88,1%

Fonte: ESTUDO DO IMPACTO POTENCIAL DO TRANSPORTE POR APLICATIVO NO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS – ANTP 2019



Fonte: ESTUDO DO IMPACTO POTENCIAL DO TRANSPORTE POR APLICATIVO NO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS – ANTP 2019



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Limitações dos instrumentos de gestão



Limitações técnicas para garantia da segurança no trânsito de motocicletas

Habilitação: aprendizado NÃO contempla vivência no trânsito real das ruas

Engenharia: a sinalização já está prevista nos Manuais de Sinalização do CONTRAN para todo o tipo de veículo. Para moto, é muito difícil estabelecer novidades. O máximo são políticas restritivas de circulação.

Fiscalização: a aplicação de multas e de pontuação na CNH tem pouca eficácia de coerção e pouca eficácia pedagógica. Há muitas motocicletas não licenciadas e que, portanto, não pagam as multas. Por outro lado, há um número não desprezível de condutores circulando sem CNH ou com ela cassada ou desatualizada.

Educação: Não se educa no caos. O sistema está muito desorganizado. A monetização do tempo prevalece sobre regras de trânsito.



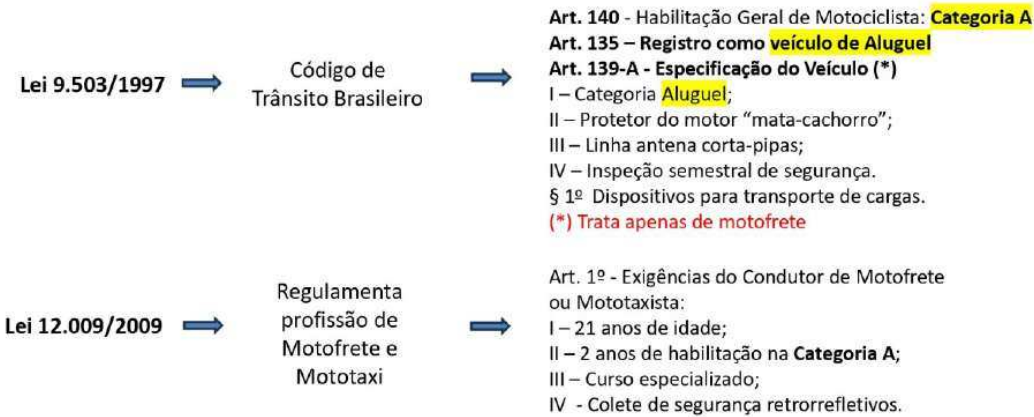
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Arcabouço Legal Confuso
(apresenta contradições, ambiguidades ou lacunas)

Arcabouço Legal do Transporte por Motocicleta

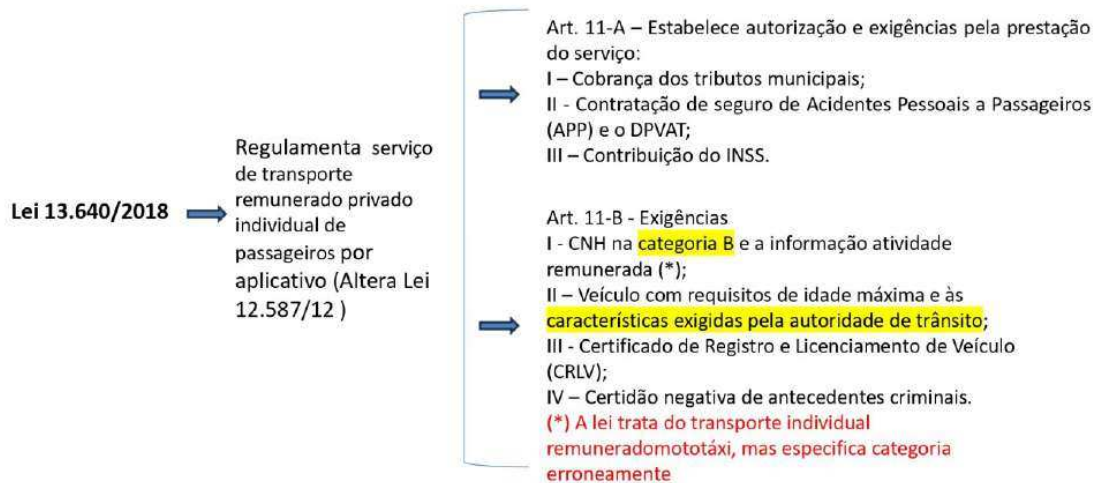




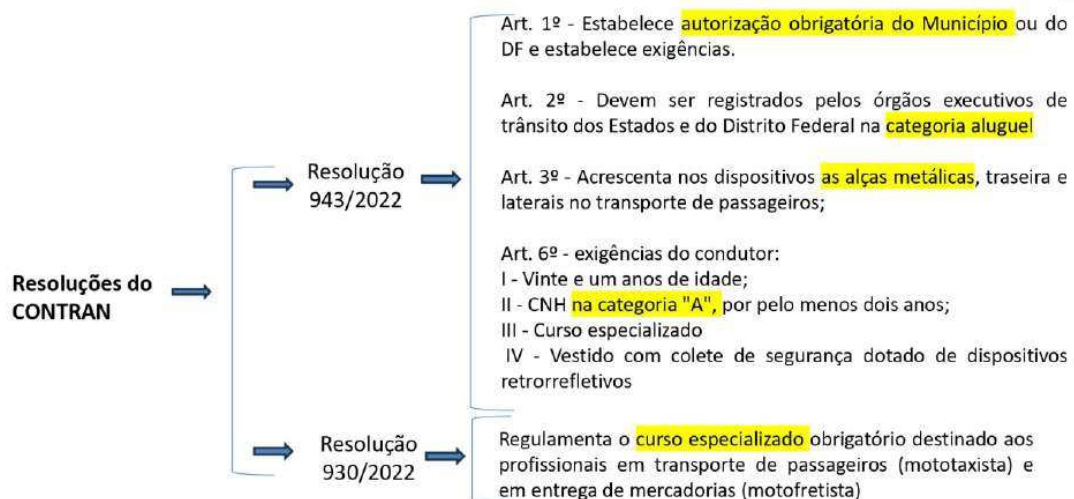
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Arcabouço Legal do Transporte por Motocicleta



Arcabouço Legal do Transporte por Motocicleta





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Arcabouço Legal do Transporte por Motocicleta



Lei Estadual
18.156/2025



serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros fica condicionada à autorização e regulamentação dos municípios.



Art. 1º, Parágrafo Único:

Entende-se como transporte individual privado remunerado de passageiros a atividade cuja utilização seja intermediada por plataformas digitais ou outros meios de contratação de serviços de transporte individual pago

Art. 2º - Facultado aos municípios a autorização e regulamentação. Requisitos para regulamentação

- I. CNHG na categoria A;
- II. Veículo com requisitos de idade máxima e às características exigidas;
- III. Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV. Certidão negativa de antecedentes criminais.

Art. 3º

- I – Cobrança tributos municipais;
- II - Seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP);
- III – Cadastro contribuinte individual INSS.



Condicionantes para uma regulamentação municipal



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Atendimento às normas de Trânsito (CTB e Resoluções do CONTRAN)



Condutor



- 21 anos de idade;
- Mínimo de 2 anos de habilitação na **Categoria A;**
- Curso especializado, segundo CONTRAN
- Certidão negativa de antecedentes criminais;



- Vestimenta de segurança;
- Colete de segurança retrorrefletivos;
- Capacete para condutor e passageiro;

Motocicleta



- Registro como veículo de Aluguel;
- Certificado de Registro e Licenciamento (CRLV) vigente;
- Equipamentos obrigatórios: mata-cachorro, antena contra pipas, alças metálicas laterais.

Atendimento à lei da Prestação do Serviço (Lei 13.640/2018)



Prestação de Serviço



- Cobrança tributos municipais;
- Seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP);
- Cadastro contribuinte individual INSS.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Atendimento às regras da autoridade pública municipal



Circulação em via pública



- Limites de velocidade da via e limitada a 50 km/h;
- Proibir circulação em vias expressas e em todas as faixas das marginais do rio Pinheiros e do rio Tietê;
- Proibir circulação entre carros;
- Proibir circular fora dos locais autorizados pela autoridade de trânsito;
- Proibir porta celular afixado ao guidão da motocicleta.

Transporte



- Prestar serviço apenas em viagens de características locais internas aos bairros;
- Prestar serviço complementar de alimentação do transporte público de passageiro – primeira milha.

Limitações do Aplicativo de Chamadas



Algoritmo



- A empresa de aplicativo só deve cadastrar motociclistas que atendam a legislação de trânsito e a de prestação do serviço;
- Proibir a empresa de aplicativo de usar algoritmo de incentivo monetário que comprometa a segurança no trânsito;
- Algoritmo do APP deve restringir chamadas cuja origem e destino estejam fora dos limites de área especificados pelo Município;
- Algoritmo do APP deve restringir chamadas fora da jornada de trabalho do condutor estabelecida pelo Município.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Luiz Carlos M. Néspoli
Superintendente
contato@antp.org.br





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 42/25 – FETPESP



A FETPESP

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo, desde 2014 é a entidade sindical que representa as empresas operadoras de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros rodoviários, intermunicipais, metropolitanos e urbanos no Estado de São Paulo.

Congrega 9 sindicatos representantes da categoria.

SETPESP
INTERURBANO
SETMETRO

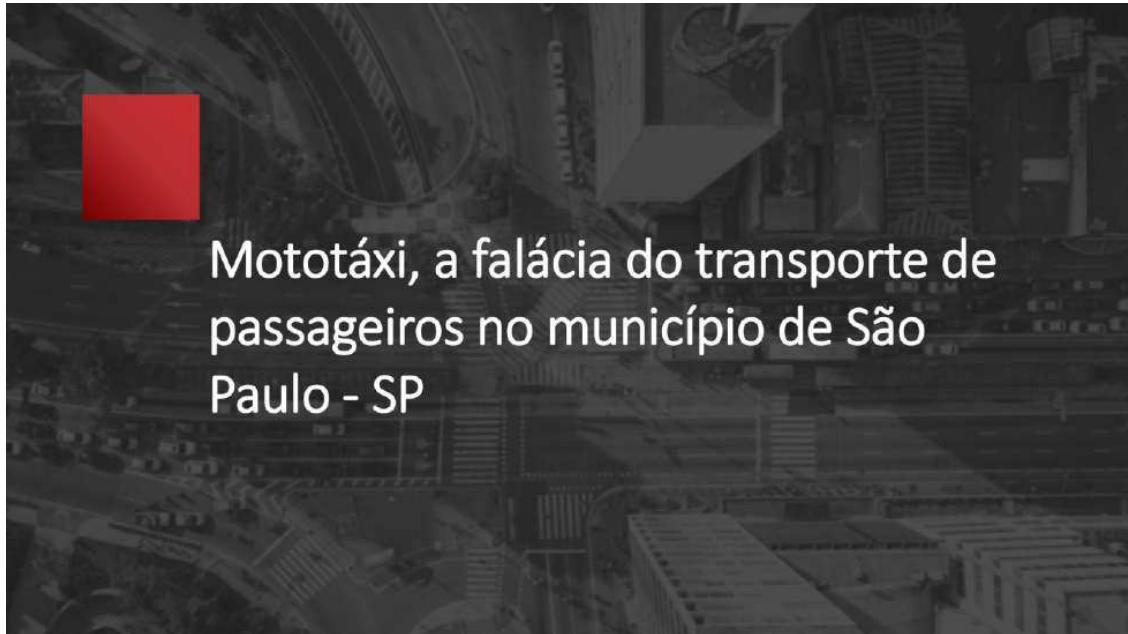
SPURBANUSS
GUARUSET
SETC/ABC

SINDSAN
SETCAMP
S.TRANSPASS-URB



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Mototáxi, a falácia do transporte de passageiros no município de São Paulo - SP

Posicionamento sobre o tema



- 01 A FETPESP lamenta a recente decisão do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP), que declarou a inconstitucionalidade do decreto municipal que vedava a operação de mototáxi na capital.
- 02 Preocupamo-nos com os impactos que essa decisão poderá trazer ao futuro da mobilidade urbana nos municípios paulistas, bem como aos desafios já existentes para a segurança viária e a redução dos altos índices de acidentes envolvendo motocicletas.
- 03 Ainda que contrária ao entendimento firmado pelo TJSP, a FETPESP reforça que, caso seja regulamentado o efetivo modelo de transporte no município de São Paulo, a legislação vigente deve ser aplicada e fiscalizada na íntegra.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



O serviço de mototáxi agride diretamente a Lei Federal 12.587 / 2012



Artigo 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

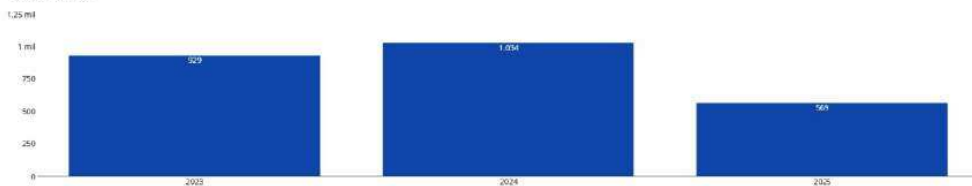
Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

1- Segurança



Óbitos por ano



Total: 2.532 pessoas

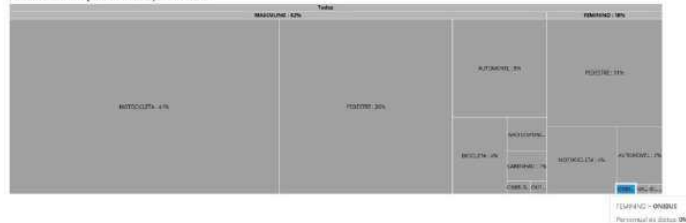
Motocicletas

41,2% homens: 1043
04,1% mulheres: 105

Ônibus:

0,00% homens: 7
0,00% mulheres: 4

Percentual de óbitos por meio de transporte da vítima



Dados INFOSIGA – Óbitos – São Paulo – SP - 01/01/2023 à 31/08/2025



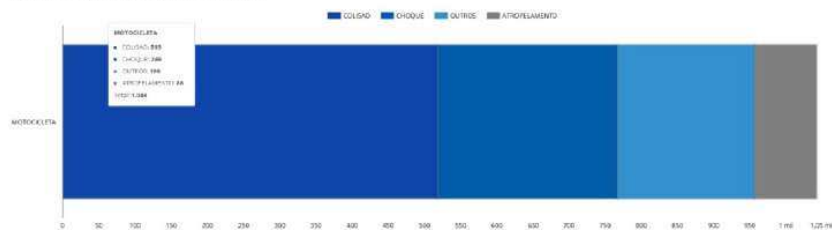
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

1- Segurança

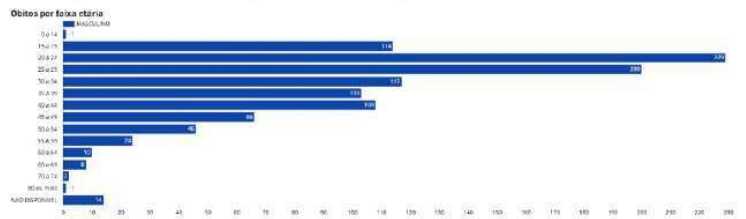


Óbitos por meio de transporte da vítima e ocorrência



Ricardo Oliveira Godoi
Representante da Confederação Nacional de Serviços (CSN)

"Além disso, a decisão é muito importante do ponto de vista social porque é o transporte por motocicletas e um meio importante principalmente para a população carente, para atender pontos em que o transporte público não consegue chegar. É relevante também para as mulheres, que são 60% das usuárias da modalidade no Brasil e traz uma fonte de renda adicional para os motociclistas."



Dados INFOSIGA – Óbitos – São Paulo – SP - 01/01/2023 à 31/08/2025

<https://www.jota.info/politica/seguranca-transporte-2025-08-12>

1- Segurança



Mobilidade
TRANSPORTE POR MOTO
Explosão do uso de motocicletas provoca epidemia de mortes no trânsito e acelera colapso do transporte público

Mobilidade
TRANSPORTE POR MOTO
Com estímulo ao uso de motos, cidades vão perder sistemas regulares de transporte público

Mobilidade
TRANSPORTE POR MOTO
Risco de morrer no trânsito é 200 vezes maior numa motocicleta do que em um ônibus

Jornal do Comércio PE – Mobilidade. Explosão do Uso de motocicletas provoca epidemia de mortes no trânsito e acelera colapso do transporte público.

<https://impresso.jc.uol.com.br/edicao.php?link=https://online.fliphtml5.com/lsait/jkrp/>



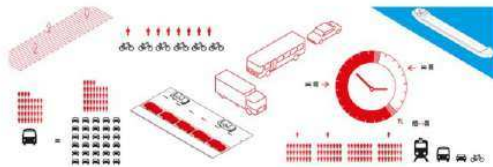
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

2- Desenvolvimento sustentável de São Paulo



Um plano para melhorar a mobilidade urbana



<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/estrategias-ilustradas/>

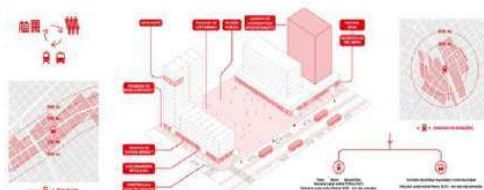
- O **Plano Municipal de Mobilidade Urbana** — alinhado ao **Plano Nacional (Lei 12.587/2012)** — valoriza a integração modal e a priorização do transporte coletivo, especialmente em corredores com alta demanda, para fim de reduzir congestionamentos, emissões e desigualdades territoriais.
- A introdução do mototáxi nestas áreas desalinha-se com a meta de fortalecer os sistemas de ônibus e trilhos, que têm maior capacidade e cobertura, comprometendo a eficácia do planejamento urbano.

- O mototáxi é uma **atividade predatória direta** ao sistema de transporte público de São Paulo, se permitido sua funcionalidade em áreas onde o serviço é prestado e atende a população de forma satisfatória.

2- Desenvolvimento sustentável de São Paulo



Um plano para orientar o crescimento da cidade nas proximidades do transporte público



<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/estrategias-ilustradas/>

- O Plano Diretor Estratégico, do município de São Paulo, vem obtendo êxito no que diz respeito a estruturação da estratégia de orientar o crescimento da cidade nas proximidades do transporte público.
- O PDE consolida o conceito de Hierarquia modal priorizando:
 - 1 – Transporte Coletivo de Alta Capacidade;
 - 2 – Transporte Coletivo Alimentador;
 - 3 – Modais individuais.
- A introdução do mototáxi em áreas onde o transporte público já está consolidado **ferre essa hierarquia**, podendo prejudicar a eficiência dos modos coletivos e o uso racional do espaço urbano.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

3- Meio Ambiente

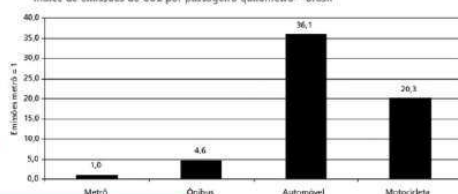


TABELA 4
Emissões relativas de CO₂ do transporte urbano – matriz modal de emissões de CO₂

Modalidade	Emissões equivalentes: kg de CO ₂ /km	Ocupação média de veículos de passageiros	Emissões/kg de CO ₂ /pass. Km ²	Índice de emissão (média=1)	Distribuição modal de viagens urbanas motorizadas (%)	Est. qual. (est. modal de emissões (%))	Est. 19-2017 (est. modal de emissões (%))
Metrô	3,16	900	0,0035	1,0	4	0,2	0,4
Ônibus	1,28	80	0,0160	4,6	66	15,2	32,2
Automóvel ¹	0,19	1,50	0,1268	36,1	32	86,5	57,4
Motocicleta	0,07	1,00	0,0711	20,3	3	3,5	8,9
Veículos pesados	1,28	1,50	0,8533	243,0	1	14,0	12,1
Total					100	100	100,0

¹Fonte e elaboração do autor.
Notas: ¹Considera considerando a extensão dos veículos (que tem, geralmente, o índice de transporte público duas vezes maior que o individual (Est. 19-2017)).
²Valores médios das Pesquisas Origem-Destino das capitais brasileiras.

GRÁFICO 4
Índice de emissões de CO₂ por passageiro quilômetro – Brasil



Apesar de emitirem menos CO₂ por veículo, as motocicletas transportam tão poucos passageiros que apresentam emissões muito superiores por passageiro transportado. Enquanto o metrô emite apenas 0,0035 kg CO₂/passageiro-km e o ônibus 0,0160, a motocicleta chega a 0,0711 – mais de 4 vezes maior que o ônibus e 20 vezes maior que o metrô. Esses dados evidenciam o impacto ambiental desproporcional do mototáxi frente aos modais coletivos de alta capacidade.

4- Mão de obra está aderente a legislação?



Categoria	Exigência	Base Legal
Idade mínima	21 anos completos	Lei 12.009/2009, art. 2º; Res. CONTRAN 943/2022
CNH	Habilitação categoria A, com pelo menos 2 anos de efetiva condução	Lei 12.009/2009, art. 2º; Res. CONTRAN 943/2022
Curso especializado	Conclusão de curso de mototaxista (com direção defensiva, noções de mecânica e primeiros socorros), com recidagem obrigatória a cada 5 anos	Lei 12.009/2009, art. 2º; Res. CONTRAN 940/2022 (cursos especializados)
Antecedentes criminais	Apresentar certidão negativa nos crimes de homicídio, lesão corporal culposa no trânsito, roubo, estupro e outros previstos em lei	Lei 12.009/2009, art. 2º, § 3º
Veículo	Motocicleta registrada na categoria aluguel ; com protetor de pernas, aparador de linha (antena corta-pipa), alças metálicas laterais e traseira para passageiro, e inspeção semestral obrigatória	Res. CONTRAN 943/2022
Equipamentos de segurança	Condutor deve usar colete retrorefletivo ; condutor e passageiro devem usar capacete homologado ; passageiro deve receber touca higiênica	Lei 12.009/2009; Res. CONTRAN 943/2022
Seguros obrigatórios	Obrigatoriedade de contratação de seguro APP (Acidentes Pessoais a Passageiros) e DPVAT	Lei 13.640/2018, art. 11-A, II
Contribuição previdenciária	Inscrição como contribuinte individual do INSS	Lei 13.640/2018, art. 11-A, III
Autorização municipal	O serviço deve ser autorizado, disciplinado e fiscalizado pelo município ; municípios podem fixar regras adicionais.	Lei 12.587/2012, art. 11; Lei 13.640/2018



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

5- Para quem este modelo é
vantajoso?



Premissas	Valores
Dias trabalhados	24
Horas por dia	12
Valor pago por km (R\$)	R\$ 2,00
Km por hora	12,5
Km por dia	150
Preço gasolina (R\$/L)	R\$ 6,00
Autonomia (km/L)	45
Diária da moto (R\$)	R\$ 42,26
Refeição (R\$)	R\$ 30,00

Indicador	Valor (R\$)
Receita Bruta (Dia)	R\$ 300,00
Custos (Dia)	R\$ 92,26
Lucro Líquido (Dia)	R\$ 207,74
Lucro por Hora	R\$ 17,31
Receita Bruta (Mês)	R\$ 4.985,76
Custos (Mês)	R\$ 2.214,24
Lucro Líquido (Mês)	R\$ 2.771,52



FANTÁSTICO

jornada longa, lucro apertado

Alexandre, 34 anos, morador há anos, roda em média 150 quilômetros por dia. A rotina, segundo ele, é de cerca de 12 horas diárias em cima da moto.

"Faço um real por quilômetro. Depois de descontar gasolina, manutenção e alimentação, sobra um R\$ 80 por dia", relata.

Seu irmão, Rian, também motoboy, sofreu um acidente grave.

"Com o acidente dele, fiquei com muito mais medo. Além da sua vida, que não tem preço, tem a do próximo que você está levando também", diz.

APENAS 2 DISPONÍVEIS

YAMAHA FACTOR 150

- ✓ **Diária** (Pague o quanto quiser) **R\$65,00/dia**
- ✓ **Mensal** (3 mês) **R\$42,86/dia**
- ✓ **Alugue e Compre** (36 meses) **R\$42,86/dia**

Requisitos para contratação de motoristas

Arbitragem Passageiro Empresa 99Per 99Moto Ajuda Condições

Conheça os requisitos 99Moto

Revisão: requisitos calculados de 99Moto

<https://mobilidade.estadao.com.br/guia-mobilidade/yamaha-factor-150-ed-ubs/>

<https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2025/06/05/pra-eu-fazer-100-reais-tenho-que-rodar-10-horas-e-relato-de-quem-depender-das-motos-como-fonte-de-renda-ghml>



Pontos críticos para regulamentação.



- Aderência incondicional as legislações federais vigentes:
 - 12.009/2009
 - 12.587/2012
 - 13.640/2018
 - CONTRAM 940 e 943 / 2022
- Obrigatoriedade de inclusão e manutenção dos documentos solicitados em legislação disponíveis para consulta;
- Modelo de controle das regras com multas e suspensão de motoristas e plataformas, caso não sejam atendidas as legislações;
- Mensagem educacional aos passageiros sobre o risco que correm ao optar pela viagem em motocicletas;
- Exigir botão de emergência e rastreabilidade das viagens pelas plataformas
- Obrigar o fornecimento de dados as autoridades responsáveis para melhor acompanhamento e planejamento da mobilidade urbana em São Paulo;
- Garantir que veículos estão fisicamente aderentes a legislação para o serviço.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Referências



Leis Federais e Resoluções

- BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997.
- BRASIL. **Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009**. Regulamenta o exercício das atividades de transporte de passageiros, em mototaxista, e de transporte de cargas, em motofrete. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 30 jul. 2009.
- BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012.
- BRASIL. **Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e altera a CLT e o CTB. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 3 mar. 2015.
- BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587/2012 para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 27 mar. 2018.
- BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 789, de 18 de junho de 2020**. Consolida normas sobre cursos especializados. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 22 jun. 2020.
- BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 940, de 28 de março de 2022**. Regulamenta os cursos especializados para condutores de veículos. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 29 mar. 2022.
- BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 943, de 28 de março de 2022**. Estabelece requisitos mínimos de segurança para mototaxi e motofrete. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 29 mar. 2022.

Legislação Estadual e Municipal (São Paulo)

- SÃO PAULO (Estado). **Lei nº 18.156, de 23 de junho de 2025**. Dispõe sobre a obrigatoriedade de autorização e regulamentação dos municípios do Estado para a utilização de motocicletas na prestação do serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de São Paulo, 24 jun. 2025.
- SÃO PAULO (Município). **Decreto nº 62.144, de 6 de janeiro de 2023**. Suspende, temporariamente, a utilização de motocicletas para transporte individual remunerado de passageiros por aplicativos no Município de São Paulo. Diário Oficial da Cidade de São Paulo, 6 jan. 2023.

Referências



Documentos e Relatórios Técnicos

- DETRAN-SP. **INFOSIGA-SP – Painel de Acidentes de Trânsito**. Disponível em: <https://infosiga.deTRAN.sp.gov.br/Robtop>. Acesso em: 7 set. 2025.
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Transporte urbano e meio ambiente: guia de boas práticas**. Texto para Discussão nº 1606. Brasília, 2011. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/apencia/images/stories/PDFs/TDtd_1606.pdf. Acesso em: 7 set. 2025.
- SE MOVE. **Carbonômetro: emissões de gases de efeito estufa no transporte**. Ilêlo Horizonte, 2021. Disponível em: <https://semove.org.br/wp-content/themes/semove/pdf/carbonometro.pdf>. Acesso em: 7 set. 2025.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Plano Diretor Estratégico – Estratégias Ilustradas**. São Paulo, 2014. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/estrategias-ilustradas/>. Acesso em: 7 set. 2025.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Estudos Técnicos Urbanísticos – Gestão Urbana (Relatório Consolidado VLT)**. São Paulo, mar. 2025. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2025/03/VLT-Relatorio_Consolidado_vv03.pdf. Acesso em: 7 set. 2025.

Artigos, Sites e Notícias

- GIN BRASIL. **Justiça de São Paulo declara ilegal a proibição de mototaxi na capital**. São Paulo, 3 set. 2025. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/sudeste/sp/justica-de-sao-paulo-declara-ilegal-a-proibicao-de-mototaxi-na-capital/>. Acesso em: 7 set. 2025.
- CHRISTOVAM, Francisco. **Desafios, comportamentos e soluções: transporte alternativo de passageiros**. Apresentação em PowerPoint. Instituto de Engenharia, São Paulo, 24 jul. 2025.
- JOIA. **Órgão Especial do TSP derruba decreto que proíbe 99Moto e Uber Moto em São Paulo**. 3 set. 2025. Disponível em: <https://www.joia.info/noticia/orgao-especial-do-tsp-derruba-decreto-que-proibe-99moto-e-uber-moto-em-sao-paulo>. Acesso em: 7 set. 2025.
- Jornal do Comércio PE – **Mobilidade. Explosão do uso de motocicletas provoca epidemia de mortes no trânsito e acelera colapso do transporte público**. 7. set. 2025, Pg 25, 26 e 27. Disponível em: <https://jornalcomercio.pe.com.br/edicao-sao-paulo/2025/06/07/para-eu-fazer-100-reais-tenho-que-colar-10-horavco-relato-de-quem-deveria-de-motos-como-fonte-de-renda-afirm/>. Acesso em: 7 set. 2025.
- 99APP. **Categoria 99Moto**. Disponível em: <https://99app.com/motorista/categoria99moto/>. Acesso em: 7 set. 2025.
- ESTADÃO – **Mobilidade. Yamaha Factor 150 ED UBS**. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/guia-mobilidade/yamaha-factor-150-ed-ubs/>. Acesso em: 7 set. 2025.
- VAIDEMOTOCIA. **Mototaxi em São Paulo**. Disponível em: <http://vaidemotocia.com.br/sao-paulo/>. Acesso em: 7 set. 2025.
- G1 – **Fantástico: “Pra eu fazer 100 reais tenho que rodar 10 horas”: o relato de quem depende das motos como fonte de renda**. 5 jun. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/jaunilico/noticia/2025/06/05/pra-eu-fazer-100-reais-tenho-que-rodar-10-horas-o-relato-de-quem-deveria-de-motos-como-fonte-de-renda-afirm/>. Acesso em: 7 set. 2025.
- LINKEDIN – CHRISTOVAM, Francisco. **Serviço de mototaxi: um falso dilema**. Publicado em 2024. Disponível em: <https://www.linkedin.com/pulse/serviço-mototaxi-um-falso-dilema-francisco-christovam-xyzp/>. Acesso em: 7 set. 2025.
- FETPESP – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo. **Site Institucional**. Disponível em: <https://fetpesp.org.br/>. Acesso em: 7 set. 2025.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Obrigado!

Anderson Oliveira

Gerente Executivo – FETPESP
Especialista em Gestão e Mobilidade Sustentável

    @fetpesp

 (11) 94155-8008

Anderson.oliveira@fetpesp.org.br

fetpesp.org.br



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 43/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 18/08/2025 13:29:39.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Requeiro nos termos regimentais, o convite ao Sindicato de Inspeção Veicular e de Equipamentos de Produtos Perigosos do Estado de São Paulo – SIVESP para tratar sobre o objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI

Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, n° 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900.

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 43/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 18/08/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 43/25 – SIVESP



Sindicato das Empresas de Inspeção Veicular e de Equipamentos de
Produtos Perigosos do Estado de São Paulo - SIVESP



Associação Nacional dos Organismos de Inspeção - ANGIS



INSPEÇÃO DE SEGURANÇA VEICULAR:

Processo técnico de avaliação de um veículo que tem por objetivo verificar se a sua estrutura, sistemas e componentes, incluindo itens de segurança estão em conformidade com as normas e regulamentações vigentes.

Se aprovado, o veículo é considerado seguro para circular em vias públicas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Empresas privadas acreditadas como Organismos de Inspeção (OI) pelo INMETRO, registrados no CREA, em unidades fixas com dimensões mínimas das áreas de atendimento, escritório e inspeção definidas em Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e licenciados como Instituição Técnica (ITL) pela Secretaria Nacional de Trânsito para emitir o Certificado de Segurança Veicular - CSV da Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN através de sistema administrado pelo SERPRO, prestam o serviço de inspeção.



A inspeção é realizada por técnicos em mecânica ou automobilística supervisionados por Engenheiro Mecânico, responsável técnico, todos registrados no seu respectivo Conselho, através de análise visual, ensaio dinâmico quando aplicável e com a utilização de equipamentos eletromecânicos, entre estes a linha de inspeção para avaliação com registro eletrônica das condições de segurança de acordo com Normas Brasileiras, Regulamentos Técnicos do INMETRO específicos para cada modalidade, Resoluções do CONTRAN, Portarias do SENATRAN, Resoluções do CONAMA e instruções do IBAMA.

Os equipamentos utilizados na execução da inspeção de segurança veicular, de acordo com determinação do INMETRO, passam por verificação metrológica periodicamente.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Decreto nº 43.582, de 5 de agosto de 2003, a Prefeitura Municipal de São Paulo instituiu o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, voltado à realização de inspeções obrigatórias nos veículos autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros nas modalidades taxi, escolar, carga a frete, motofrete e ônibus urbano.

As inspeções dos veículos permissionários são realizadas anualmente a mais de duas décadas pelas ITL"s – OIASV estabelecidas na Cidade de São Paulo credenciadas pela PMSP/SMT/DTP.

Os resultados são inseridos diretamente no Sistema SGTP/PRODAM.



INSPEÇÃO DE SEGURANÇA VEICULAR EM MOTOCICLETAS NA CIDADE DE SÃO PAULO

Referencias:

- Norma ABNT – NBR 14180 – Inspeção de segurança veicular – motocicletas e assemelhados.
- Regulamentos técnicos do INMETRO.
- Procedimentos específicos da PMSP/SMT/DTP



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



22 ITL's/OIASV's credenciadas em São Paulo. A fiscalização e auditorias anuais são de responsabilidade da SMT/DTP.

Equipe mínima por ITL's/OIASV's:

- 2 engenheiros
- 2 técnicos
- 1 atendente

Estima-se em mais de 500 mil inspeções de veículos permissionários em duas décadas.






Claudio Torelli



WhatsApp



Claudiotorelli.com.br



@euclaudiotorelli



claudiotorelli.official



claudiotorellioficial



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 44/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 18/08/2025 13:29:40.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Requeiro nos termos regimentais, o convite à Associação Nacional dos Organismos de Inspeção – ANGIS para tratar sobre o objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 44/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 18/08/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 45/25

autuado por Ver. Paulo Frange em 25/08/2025 18:16:54.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
24º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO /2025

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

CONSIDERANDO que esta Subcomissão convidou a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), através do REQUERIMENTO Nº 34 da Vereadora Renata Falzoni, para prestar esclarecimentos acerca da fiscalização de motocicletas;

CONSIDERANDO que, atendendo ao convite, na reunião realizada por essa Subcomissão, em 20 de agosto de 2025, participaram o Sr. Jefferson Alves Placido (Supervisor de Projetos Estratégicos Governamentais e Segurança Motociclística) e o Sr. Julio Rebelo (Gestor de Segurança de Tráfego), ambos representando a CET;

CONSIDERANDO que na referida oitiva, o Sr. Julio Rebelo, destacou a apresentação da CET ocorrida na "Conferência Nacional de Segurança no Trânsito – Protegendo Vidas Sobre Duas Rodas", realizada em Brasília - DF, de 28 a 30 de julho de 2025, onde, no painel 08, apresentaram dados acerca da faixa azul na cidade de São Paulo, referentes aos desafios e resultados locais;

REQUEIRO, nos termos regimentais, que a CET, na figura de seu representante, Sr. Milton Roberto Persoli, ou quem ele indicar, apresente à essa Subcomissão o estudo "Faixa Azul – Desafios e Resultados", material exposto na Conferência Nacional de Segurança no Trânsito.

Sala da Subcomissão, em 22 de agosto de 2025.

vereador
**PAULO
FRANGE**

À Ilma.
Presidenta
Vereadora Renata Falzoni,
Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta.

Palácio Anchieta - Valdeir José de Almeida 100 - sala 514 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01318-900 - FONE (11) 3385-4128
<https://www.saopaulofrange.com.br> e-mail: vereador@saopaulofrange.com.br

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 45/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 25/08/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 46/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 29/08/2025 17:02:35.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão
do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o professor Mateus Humberto, do Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da USP, para prestar esclarecimentos sobre os estudos de impacto sobre a sinistralidade das Faixas Azuis de São Paulo, estudos estes que estão sendo realizados pelo convênio entre Universidade de São Paulo (USP), Universidade Federal do Ceará (UFC), Vital Strategies e Instituto Cordial, bem como temas pertinentes ao objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900.

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 46/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 29/08/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 46/25 – PROFº MATEUS HUMBERTO

Avaliação de impacto da implantação de faixas de circulação dedicadas aos motociclistas (Faixa Azul) no Município de São Paulo

Aplicação de métodos de inferência causal e incorporação de imagens de drone

Ismael Ibarra-Nava (Vital Strategies)

Mateus Humberto (Escola Politécnica da USP)

Avaliação de impacto da implantação da Faixa Azul
Câmara Municipal de São Paulo | Setembro 2025



Program BIGRS 2020-2025



**Comunicação
e campanhas**



**Desenho de
ruas seguras**



**Fiscalização
de trânsito**



**Dados e
vigilância**





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Avaliação de impacto: "Faixa Azul"

O que nos motivou a conduzir esse estudo





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- : Em Segurança Viária, é
- : **complexo isolar o efeito de**
- : **uma “solução”** sobre um
- : problema identificado.



As complexidades das avaliações de impacto

// Imagine querer avaliar o efeito de um programa de fiscalização (blitz) da Lei Seca, com o objetivo de **reduzir sinistros causados pelo uso de álcool**





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

As complexidades das avaliações de impacto

// O programa é implementado um mês

Mortes mês 0: 6

Mortes mês 1: 3

Queda de 50% em um mês!

Mas será que essa queda foi realmente causada pela blitz? Para responder, precisamos lembrar que...



As complexidades das avaliações de impacto

// Muitas coisas influenciam a segurança viária ao mesmo tempo

Exemplos de fatores:

- Mês anterior teve mais feriados
- Mês anterior teve mais chuvas
- No mês da blitz, radares de velocidade foram mudados de lugar
- Uma campanha nacional anti-álcool foi transmitida na TV ao mesmo tempo





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- Esta **complexidade** faz com que seja
- arriscado **comparar de forma simplista**
- **um resultado de antes x depois** como
- um **atestado** de que algo está dando
- certo *ou* errado.
- Em especial, para soluções
- **inéditas no mundo.**



Considerações metodológicas em uma avaliação de impacto

1. Definição clara da **intervenção** a ser avaliada
2. Definição das **unidades observacionais**
3. Os **resultados** esperados (efeito esperado)
4. Definição do **contrafactual**
5. Estimativa do **efeito** (análise)
6. Outras considerações: tamanho **amostral**, escolha das **fontes**, escolha de **grupo de comparação**



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Definição da intervenção

// Faixa contínua e sinalizada

// Objetivos declarados:

- Organizar o espaço compartilhado
- Reduzir conflitos entre motos e automóveis
- **Induzir velocidades mais baixas**
- **Reduzir feridos e mortos**

// Limitação: aposta em mudança de comportamento (respeito à sinalização)

// Enfoque tradicional e centrado no usuário, em contraste com o paradigma do Sistema Seguro



Definição das unidades observacionais

// Cada corredor tratado como "estudo independente"

// Dentro da via: comparação "dentro x fora da Faixa Azul"

// Apenas sinistros com motociclistas considerados





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Resultados esperados

// Relatórios apresentam medições de:

- Sinistros sem vítimas
- Sinistros com vítimas (incluindo atropelamentos)
- N° de vítimas (feridos leves, graves, mortos)
- Volume médio por tipo de veículo
- Velocidade pontual por faixa e tipo de veículo

// Porém...

- Sinistros sem vítimas são **pouco informativos sobre segurança**.
- Velocidade reportada como média, mas mais robusto seria **85º percentil / % acima do limite**.
- Faltam indicadores para **conflitos entre autos e motos** e **mudanças de comportamento**

Diversidade de indicadores! 

Definição do contrafactual

// O contrafactual responde, no máximo possível:

O que teria acontecido se a intervenção não existisse?



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Definição do contrafactual

// Imaginemos que duplicamos
São Paulo...

**Temos São Paulo 1 com Faixa
Azul**

e

**São Paulo 2 com exatamente as
mesmas condições mas SEM
FAIXA AZUL**



Definição do contrafactual

// Um método robusto seria usar
um grupo de comparação

**Vias o mais similares
possíveis + controlar
outros fatores**





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Estimativas do efeito

- // Uso de períodos curtos
- // Cada corredor é analisado separadamente
- // Sem control de fatores externos

Resultado: análises descritivos, mas não inferências

Outras considerações

/// Amostra pequena (baixa poder estatístico)

// Utilizar **diferentes fontes de dados**





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- **O objetivo do estudo é**
- **produzir evidências mais**
- **robustas e contribuir para**
- **duas discussões:** a efetividade
- da faixa azul e a forma de
- avaliação de sinalizações
- experimentais.



O time final montado tem expertises complementares



Especialistas globais em sistemas e fontes de dados de sinistros, com sólido conhecimento sobre atores governamentais.



Expertise histórica em Engenharia de Transportes, com duas principais forças: **avaliações de impacto em segurança viária e métodos estatísticos**.



Expertise histórica em Mobilidade Urbana e Engenharia de Transportes, com forte conhecimento contextual sobre São Paulo.



Alta capacidade de processamento de dados e vasta experiência em lidar com as bases locais de São Paulo (sinistros, uso do solo, rede viária, etc)



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Quais foram as principais **questões** **de pesquisa**

.....



As principais questões de pesquisa

01

Como a "Faixa Azul" é
percebida pelos usuários
mais frequentes?

02

A "Faixa Azul" **impacta**
comportamentos de
risco como excesso de
velocidade?

03

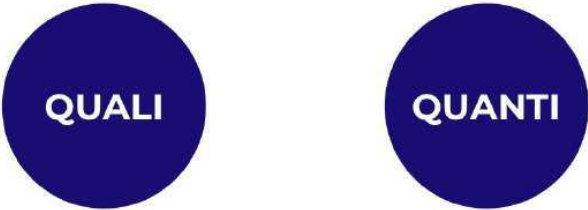
A "Faixa Azul" **reduz**
mortes e lesões de
trânsito?



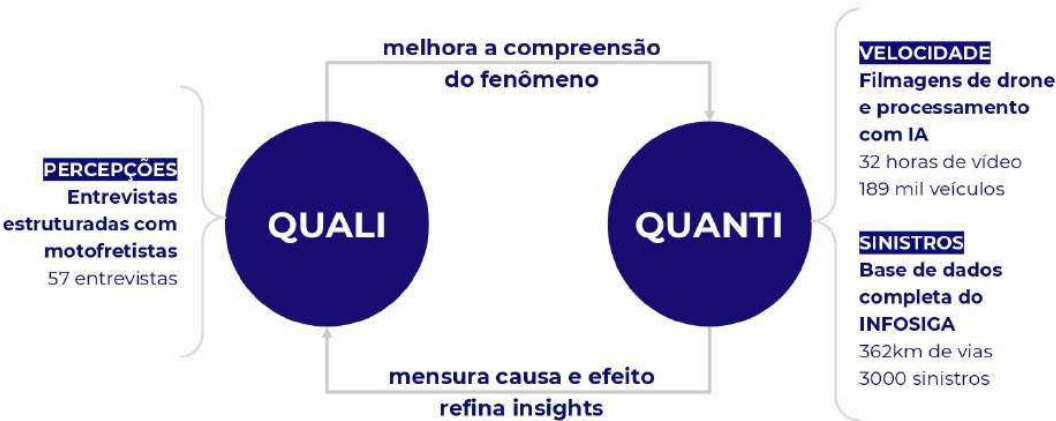
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

**Pesquisa ampla e com métodos complementares
quantitativos e qualitativos**



**Pesquisa ampla e com métodos complementares
quantitativos e qualitativos**





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Que tendências os **resultados preliminares** apontam?



01

Como a "Faixa Azul" é percebida pelos usuários mais frequentes?



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

01

Como a "Faixa Azul" é percebida
pelos usuários mais frequentes?

Percepção de
segurança

01

"É que os carros respeitam mais, né? Quando eles veem as faixas eles respeitam. Quando não tem faixa ninguém respeita."

Pertencimento

Percepção de
segurança



// Inclusão
// Respeito pelos demais veículos





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

01

"...Mais espaço é mais tranquilo. Às vezes tem muito carro um perto do outro. Você acaba tentando desviar e acaba batendo. Caindo, né? Esse espaço, esse espaço mais livre, ajuda. Ajudou demais."

Pertencimento

Percepção de
segurança

Visibilidade
física



// Inclusão
// Respeito pelos demais veículos
// Segregação dos fluxos
// Previsibilidade



// Material da sinalização
// Pavimento

01

"Tem uns que correm demais. Aproveita que é um corredor e acelera. Vai embora, entendeu? Deveria ter um sistema de velocidade mais ou menos assim, entendeu? E eu acho que seria muito bom assim, muito melhor."

Pertencimento

Percepção de
segurança

Visibilidade
física

Condutas no
trânsito



// Inclusão
// Respeito pelos demais veículos
// Segregação dos fluxos
// Previsibilidade
// Alta velocidade de circulação



// Material da sinalização
// Pavimento
// Ultrapassagem
// Alta velocidade de circulação



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

01

"A hora que eu saio, umas 9h30, 10h00, volto umas 11 horas da noite, 10 horas da noite."



- // Inclusão
- // Respeito pelos demais veículos
- // Segregação dos fluxos
- // Previsibilidade
- // Alta velocidade de circulação



- // Material da sinalização
- // Pavimento
- // Ultrapassagem
- // Alta velocidade de circulação
- // Carga de trabalho
- // Desgaste psicológico
- // Remuneração
- // Assédio moral

02

A "Faixa Azul" **impacta comportamentos de risco** como excesso de velocidade?





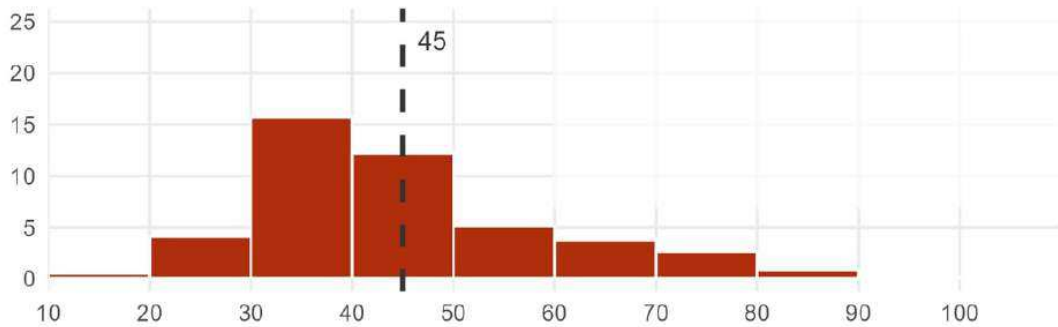
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

02

A "Faixa Azul" **impacta comportamentos de risco** como excesso de velocidade?

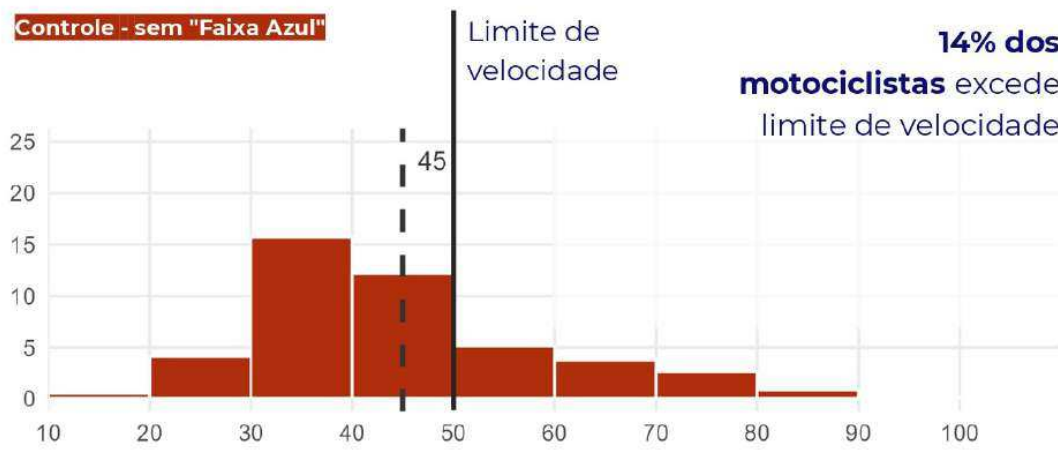
Controle - sem "Faixa Azul"



02

A "Faixa Azul" **impacta comportamentos de risco** como excesso de velocidade?

Controle - sem "Faixa Azul"

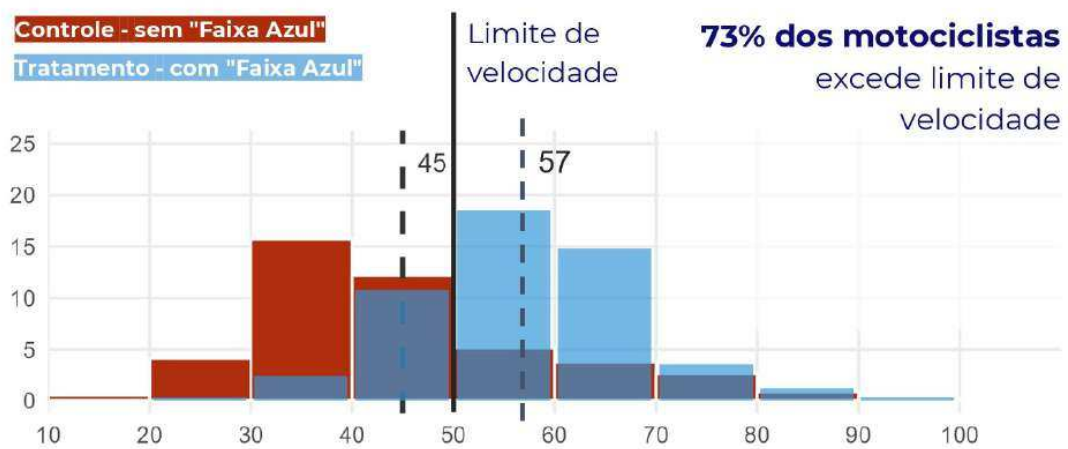




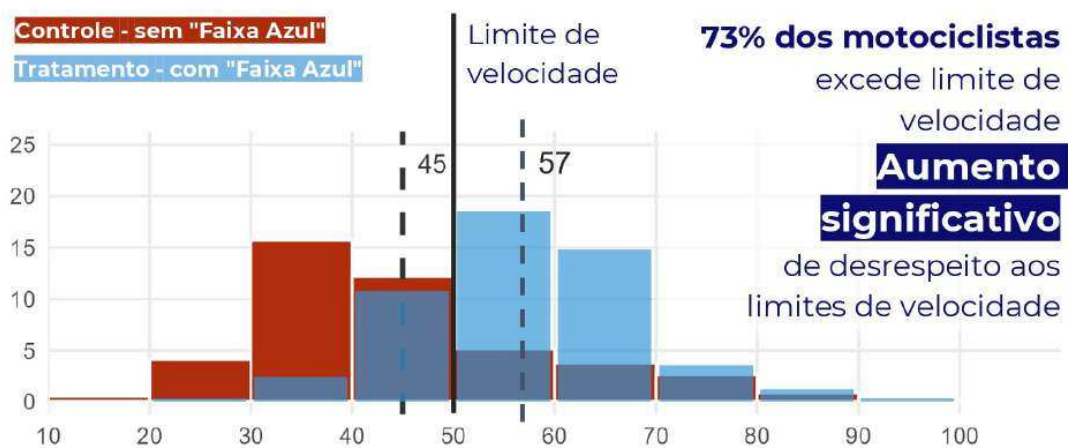
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

02 A "Faixa Azul" **impacta comportamentos de risco** como excesso de velocidade?



02 A "Faixa Azul" **impacta comportamentos de risco** como excesso de velocidade?





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

03

A "Faixa Azul" **reduz mortes e lesões** de trânsito?

03

A "Faixa Azul" **reduz mortes e lesões** de trânsito?

// De forma geral, **considerando toda a extensão de via, os resultados são inconclusivos.**

Não há tendências claras de aumento ou diminuição de mortes ou lesões.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

03 A "Faixa Azul" **reduz mortes e lesões** de trânsito?

// De forma geral, **considerando toda a extensão de via, os resultados são inconclusivos.**

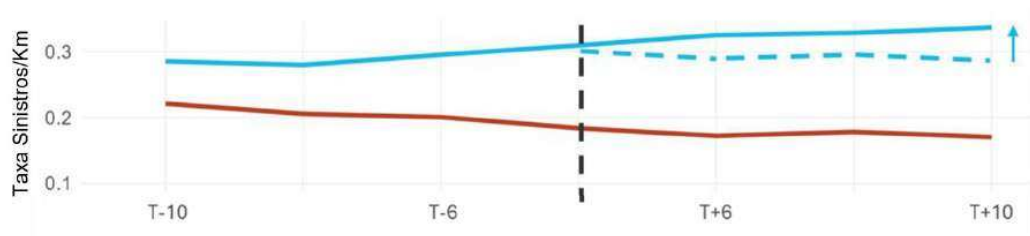
Não há tendências claras de aumento ou diminuição de mortes ou lesões.

// **Evidências mais claras surgem** quando separamos a análise por "**Cruzamento**" e "**Meios de quadra**"

03 A "Faixa Azul" **reduz mortes e lesões** de trânsito?

// **Nos cruzamentos**, há uma tendência de **aumento dos sinistros com motociclistas**

Aumento observado de 33%





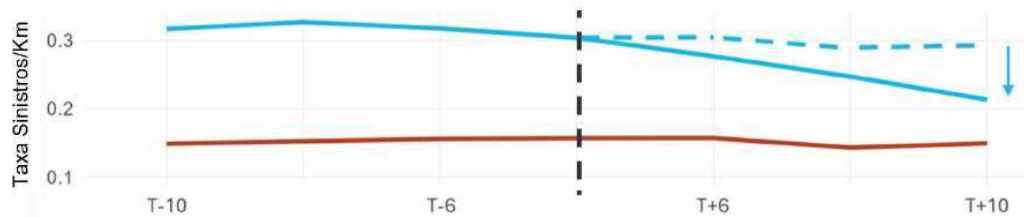
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

03 A "Faixa Azul" **reduz mortes e lesões** de trânsito?

// Nos meios de quadra, há uma tendência de **diminuição de sinistros com motociclistas**

Diminuição de 33%



03 A "Faixa Azul" **reduz mortes e lesões** de trânsito?

// Há duas tendências observadas:
uma de aumento e uma de diminuição

// Os resultados **apontam para uma cautela na expansão do projeto**. Os resultados **não apontam para uma confirmação** de que a Faixa Azul melhora a segurança.

// O **significativo maior excesso de velocidade pode ser um fator crítico na segurança de todos**: motociclistas, pedestres, ciclistas e condutores /passageiros de outros veículos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

O que esperar do relatório final?

// SINISTROS

- a) **Expansão da amostra** de 190km (80%) para 240km de vias (100%),
- b) **Análises desagregadas** por severidade e tipos de usuários,
- c) Detalhamento completo do método e todos os testes estatísticos

// VELOCIDADE

- a) Análise completa dos **perfis de velocidade** e **excesso de velocidade** para toda a rede
- b) **Análise do "Tempo para colisão"**, métrica observacional sobre risco de colisão
- c) Detalhamento dos métodos de coleta e processamento de imagens, bem como testes estatísticos

// PERCEPÇÃO

- a) Relação completa das principais percepções em cada dimensão;
- b) Extratos das narrativas para exemplificar percepções

O que esperar do relatório final?

// Um conjunto de recomendações sobre os tópicos de **fiscalização de velocidade em "Faixas Azuis"**, limites máximos de velocidade e infraestrutura.

// O relatório também incluirá **recomendações sobre métodos de avaliação de projetos experimentais**.

// Será feita uma **recomendação sólida para ampliar os esforços de avaliação antes de ampliação do projeto em larga escala**.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 47/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 29/08/2025 17:02:36.

fls. 1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

**À Douta Subcomissão
do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta**

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado um representante do Observatório Nacional de Mobilidade Sustentável do Insper Cidades para prestar esclarecimentos sobre a pesquisa "Avaliação dos impactos da Faixa Azul nos sinistros e mortes no trânsito em São Paulo" e demais temas pertinentes ao objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900.

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 47/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 29/08/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.

Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 48/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 29/08/2025 17:02:37.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão
do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidado o Sr. Diogo Lemos - Coordenador Executivo da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global em São Paulo, ou quem o represente, para prestar esclarecimentos sobre os estudos de impacto sobre a sinistralidade das Faixas Azuis de São Paulo, estudos estes que estão sendo realizados pelo convênio entre Universidade de São Paulo (USP), Universidade Federal do Ceará (UFC), Vital Strategies e Instituto Cordial, bem como temas pertinentes ao objeto desta Subcomissão.

RENATA FALZONI
Vereadora

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 48/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 29/08/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 49/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 26/09/2025 16:46:42.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Requeiro, nos termos regimentais, o envio de convite à Sra. Gladys Nyachieo, da Universidade Multimídia do Quênia (Multimedia University of Kenya) e ao Sr. Sam Clark, da organização Transaid, ou quem os represente, para apresentarem o estudo "A Fare Price", realizado junto com a FIA Foundation, e tratarem sobre a regulamentação das associações de motociclistas do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta no Quênia.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900.

Matéria REQCOM SUBMOTOTAXI 49/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 26/09/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 49/25 – Sr^a GLADYS NYACHIEO



Dr Gladys Nyachieo
Vincent Wandera
Dr Margy Peden
Sam Clark



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

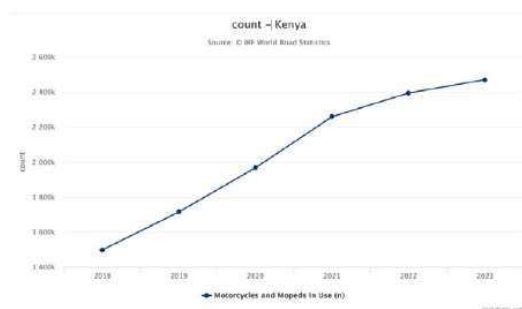
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Kenyan Context

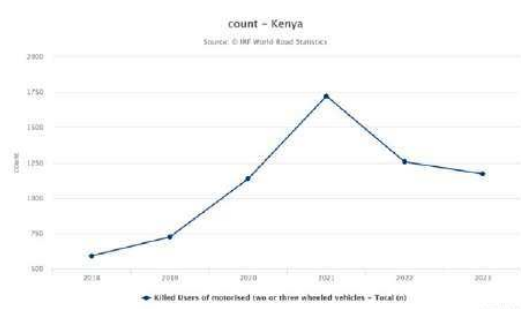
- Kenya's motorcycle taxi (*boda boda*) sector has expanded rapidly since 2008, driven by structural transport gaps, economic push factors, enabling fiscal policy, and initially weak governance.
- A pivotal tax-policy change in 2008 sharply lowered acquisition costs, triggering mass market entry amid limited mobility alternatives, high youth unemployment, minimal entry barriers, and delayed regulatory recognition.
- Together, these conditions produced the sector's current scale and its predominantly informal operating model.
- Reflecting this trajectory, the number of registered motorcycles rose from just 3,759 in 2005(Kenya Economic Survey, 2006) to about 2.4 million by 2023 (IRF WRS, 2025).

Motorcycle Growth and Fatalities (2018–2023)

Motorcycles and mopeds in use 2018-2023



Killed users on motorcycles and mopeds 2018-2023

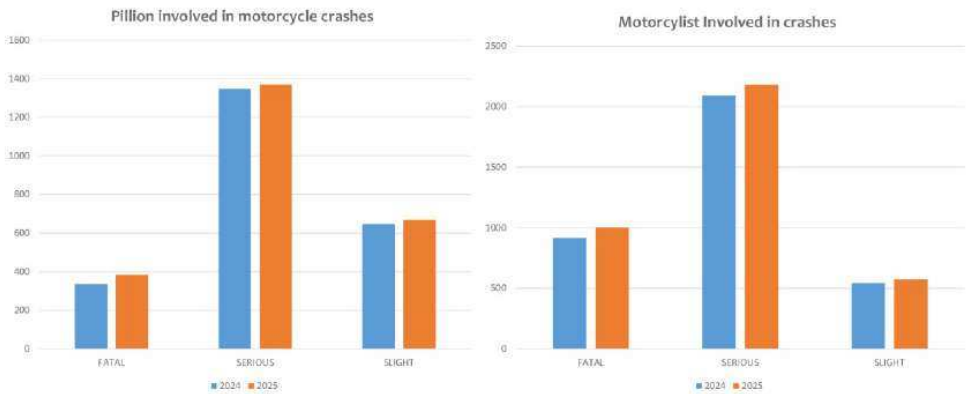




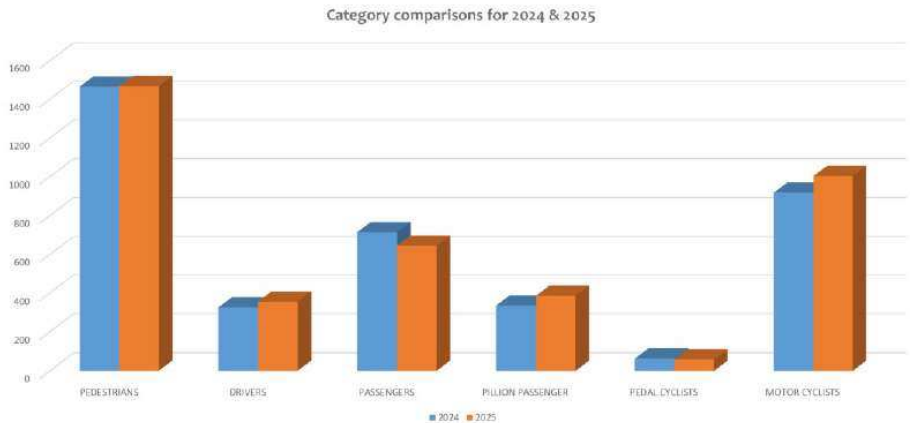
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

FROM 1ST JANUARY 2024 TO 23RD OCTOBER, 2024 AND 1ST JANUARY 2025 TO 23RD OCTOBER, 2025



COMPARISON FROM 1ST JANUARY 2024 TO 23RD OCTOBER, 2024 AND 1ST JANUARY 2025 TO 23RD OCTOBER, 2025





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Study Objectives

1. To understand helmet usage levels amongst *boda boda* operators and pillion passengers;
2. To analyze hospital records of people involved in motorcycle crashes to determine associated healthcare costs;
3. To learn the implications of being involved in a motorcycle crash from victims.



Methods

- Used mixed-methods (triangulating quantitative & qualitative data).
- We accessed 992 **hospital records** (May 2022 to October 2023).
- All records pertained to confirmed motorcycle crash related injuries or fatalities.
- We extracted health outcomes, treatments, and associated hospital costs
- Others; Observations, key informant interviews, Focus group discussions and personal testimonies





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Methods-Approach

Quantitative

- Micro costing: Estimated patient-level treatment costs - captured only direct expenses from hospital files, receipts, and treatment summaries
- Conducted structured- on-site observations of helmet use at selected points -to quantify real-world compliance with helmet laws.

Qualitative

- Key informant interviews with medical personnel and hospital administrators.
- Focus group discussions (FGDs) with riders.
- Personal testimonies



Findings

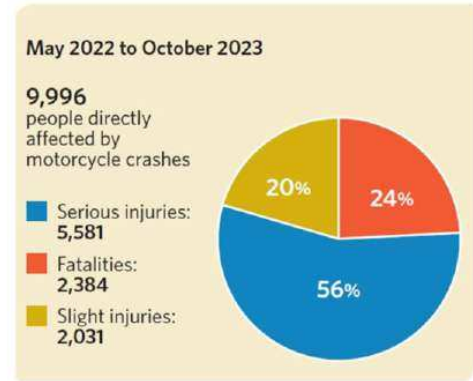


CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

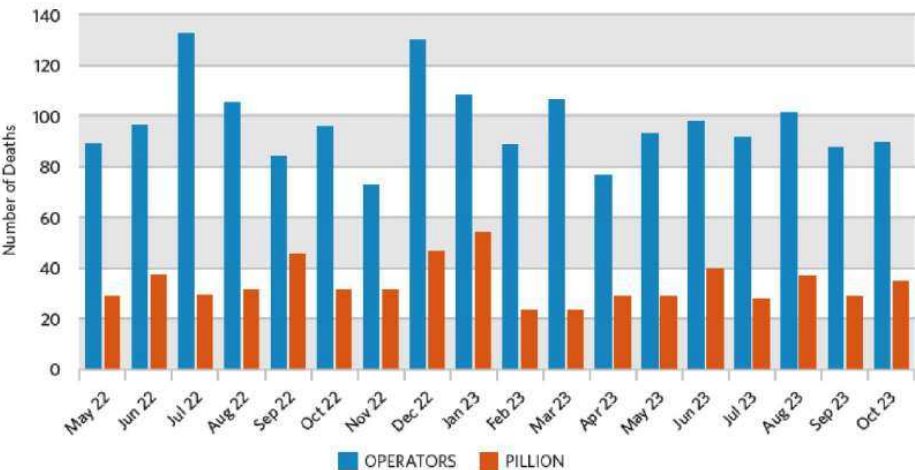
Motorcycle Crash Prevalence in Kenya

Prevalence of Motorcycle Injuries (May 2022 -October 2023)
National data on motorcycle-related injuries and fatalities.



NPS Categorization of motorcycle injuries (NPS, 2024)

Comparison between operators and passengers – Deaths May 2022-Oct 2023



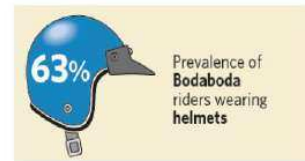


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Preference of helmet use for rider and passenger

- Targeting 5 high risk roads in Nairobi 63% of riders observed wearing 15% of passengers observed wearing helmets
- Riders primary motive for wearing a helmet is strict enforcement.
- Where riders were observed at locations near police stations -higher helmet prevalence was recorded
- Other Riders concerns -helmets limiting visibility, and ability to hear, heat.
- Passengers helmets by law should be provided by the rider
- why passengers do not wear helmets -concerns about hygiene, aesthetic reasons, rider doesn't have a spare helmet.



Hospital records data

May 2022 to October 2023 (18 months)

992 records about motorcycle injuries were accessed

- 91% of patients were male.
- Average age 31 years old for both
- In 94% of 992 cases, patient was discharged alive
- 62% were *boda boda* operators (not passengers)
- Most common injury types: 35% head injuries, 34% injuries to limbs, 24% suffered more than one type of injury
- High level of head injuries attributed to low helmet prevalence and substandard helmets



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Hospital stay-lost hours

- Only 749 of 992 records contained information on length of stay
 - 30% of patients short stay up to 24 hours
 - 55% of patients stay up to 30 days
 - 12% of patients between 1 and 2 months
 - Mean length of hospital stay is 18 days
 - Longest hospital stay is 406 days
- All hospital costs passed to patient Payment made via NHIF or from own pocket.
 - For a minority of cases hospitals provide treatment free of charge where patients were unable to pay
 - Mean cost for patients with polytraumas/ multiple injuries was the highest

Cost of different types of treatment by the injury type

Type of Injury	Type of Treatment Cost	Mean (USD)	Minimum (USD)	Maximum (USD)
Polytrauma	Laboratory Tests	\$91.74	\$0.00	\$1,066.95
	Radiological Tests	\$90.07	\$0.00	\$350.34
	Medicines	\$118.66	\$1.78	\$1,046.05
	Surgical Procedures	\$777.16	\$0.00	\$11,647.93
	Other	\$188.81	\$2.55	\$2,861.04
Limb injury	Laboratory Tests	\$58.05	\$0.00	\$422.96
	Radiological Tests	\$55.64	\$6.37	\$261.16
	Medicines	\$195.61	\$0.55	\$16,189.35
	Surgical Procedures	\$625.29	\$0.48	\$7,365.74
	Other	\$162.56	\$1.27	\$3,372.16
Abdomen injury	Laboratory Tests	\$93.25	\$2.55	\$350.34
	Radiological Tests	\$81.12	\$0.00	\$212.75
	Medicines	\$126.95	\$6.40	\$773.06
	Surgical Procedures	\$305.69	\$0.00	\$1,196.21
	Other	\$201.00	\$3.18	\$1,615.13
Head injury	Laboratory Tests	\$87.11	\$0.00	\$3,235.24
	Radiological Tests	\$75.37	\$0.00	\$450.98
	Medicines	\$123.65	\$0.24	\$1,649.89
	Surgical Procedures	\$415.00	\$1.31	\$12,463.53
	Other	\$192.02	\$0.38	\$6,986.21
Thoracic injury	Laboratory Tests	\$30.68	\$10.83	\$45.86
	Radiological Tests	\$53.00	\$7.64	\$100.64
	Medicines	\$27.59	\$3.40	\$51.66
	Surgical Procedures	\$217.02	\$30.99	\$570.23
	Other	\$100.32	\$3.82	\$277.04



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Mean cost of treatment by injury type at target hospitals

Type of Injury	Number of Patients	Mean (USD)	Minimum (USD)	Maximum (USD)
Polytrauma	128	\$1,184.74	\$92.11	\$7,312.50
Limb Injury	149	\$1,019.64	\$12.74	\$11,215.81
Abdomen Injury	25	\$771.42	\$40.35	\$2,212.29
Head Injury	249	\$771.40	\$12.74	\$20,518.06
Thoracic Injury	7	\$372.07	\$12.74	\$755.13

- The data indicates that patients suffering from multiple injuries (polytrauma) expected to pay the most.
- (calculated by adding the costs paid by all individuals in this category, divided by the total number of individuals)
- Head injuries had the highest total cost of treatment

CASE STUDIES

**CASE STUDY 6:
JONES MERABA
(BODABODA OPERATOR)**

Jones Meraba is 28 years old and is married with one child who is six months old. He has been riding a motorcycle and working as a bodaboda rider since he was 19 years old. He was first taught to ride by friends, but since he reached the legal age, he underwent formal training to gain his license. He owns his motorcycle and earns an average of US\$400 a day.

Jones was involved in a crash three months ago, in December 2022, although he wasn't riding his motorcycle in this incident. He was returning at his bodaboda shop when the door of a passing car cut across in front of him and drove into the shop, hitting Jones.

Jones sustained a fractured lower left leg, a dislocated heel and some damage to his hip. He was admitted to the hospital for two days, where a cast was mounted onto his leg. The total cost of treatment to date is US\$4,215. However, treatment is ongoing and is expected to incur additional costs. Jones, needing a cast, is currently immobilized and he is forced to walk on crutches.

Jones has been forced to use all of his savings to cover the cost of the treatment so far, and recently, his wife has had to find employment. With a month-old baby at home, he is currently facing several challenges and as Jones is now the primary caregiver at home, his condition has been painful for when Jones expects to fully recover.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Lived experiences



CASE STUDY 1:
CALEB OLIMA
(BODABODA OPERATOR)

Caleb Olima is a 45-year-old bodaboda rider with one wife and two children who was able to purchase a motorcycle in 2013 at US\$611.50, which by his own admission was considered 'cheap' at the time. Caleb did not start working as a commercial motorcycle taxi rider until 2018. He didn't attend school as a child and was taught to ride by his brothers. His daily income as a bodaboda rider was US\$15.90 on a good day.



CASE STUDY 3:
MOSES SIMIYU
(BODABODA OPERATOR)

Moses Simiyu was taught to ride a motorcycle by a friend before becoming a bodaboda rider nine years ago. He has since attended training at a driving school before getting his licence. He is married and has one child who is 11 years old. Moses purchased his motorcycle via a hire purchase scheme and pays daily interest payments of US\$7.50. Taking into account interest payments, as well as the cost of fuel, his daily take-home pay is about US\$1.90.



CASE STUDY 2:
ANDREW BENSON
(BODABODA OPERATOR)

Andrew Benson is 30 years old with a wife and two children, and until 2014, he had been working as a full-time bodaboda rider for three years. His family owns the motorcycle, and Andrew has received no formal training; therefore, he is self-taught. His average daily salary was US\$9.50 gross, before fuel and maintenance costs were taken into account.



CASE STUDY 4:
MOSES JUMBA
(BODABODA OPERATOR)

Moses Jumba is 32 years old, is married and has one child. He has had no formal motorcycle rider training and was taught to ride by a friend before becoming a bodaboda rider 11 years ago. He doesn't own his motorcycle, so pays the owner US\$0.30 every day and splits the daily profits with the owner. In an average day, Moses would expect to make US\$8.30 gross.

RECOMMENDATIONS

1) Data & evidence

- Digitise and standardise hospital records
- Upgrade crash-scene data
- Build research capacity

2) Equipment, training & insurance

- Affordable quality helmets & training:
- Strengthen health-insurance uptake

3) Helmet quality & compliance

- Enforce and establish a national helmet-testing laboratory
- Support local manufacture

4) Enforcement & behaviour change

- Shift to preventive policing
- SACCOs as co-enforcers with NTSA
- Sensitisation campaigns

5) Institutional roles & mobilisation

- National Police Service road-safety outreach.
- Private-sector accountability



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

THANK YOU

A FARE PRICE:
AN INVESTIGATION INTO THE
HEALTH COSTS OF MOTORCYCLE
TAXI CRASHES IN KENYA



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 49/25 – Sr. SAM CLARK



MOTORCYCLE CONTEXT IN KENYA



- Rapid growth in motorcycles since 2008
- More than 90% used for commercial purposes
- 2.4 million boda bodas nationwide
- Massive impact on rural and urban mobility
- More than 22 million journeys every day
- Important source of employment for young men
- Legislation robust linked to helmet standard
- 35% of road traffic fatalities in 2023 & 2024
- Helmet prevalence – rider/operators is low
- Helmet prevalence - passengers even lower
- Counterfeit helmets dominate the market
- Limited capacity to enforce helmet standard



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

NATIONAL HELMET WEARING COALITION

OVERVIEW (June 2021-Present)

1

To establish a sustainable Helmet Wearing Coalition involving key stakeholders from multiple sectors.



2

To implement Coalition-led scalable projects to generate demand and support for quality helmets, and contribute to research



3

To secure funding and work with government to establish a helmet testing laboratory in Kenya and support stronger enforcement.



4

Initiate regional dialogue in East Africa to promote action to address motorcycle safety in other countries in the EAC.



NATIONAL HELMET WEARING COALITION

3

To secure funding and work with government to establish a helmet testing laboratory in Kenya and support stronger enforcement.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

STRONGER COMPLIANCE THROUGH SACCOS

- SACCO = Savings and Credit Cooperative Society
- A 2022 directive from the National Transport and Safety Authority (NTSA) mandatory registration with a SACCO for all commercial motorcycle riders
- SACCOs support government by ensuring their riders are compliant with the legislation therefore strengthening government's enforcement capacity
- Other benefits include:
 - More effective tracking of motorcycle taxi numbers by government
 - Better access to insurance, credit, training for riders
 - Improved communication with riders when required

THANK YOU



SHORT FILM



ENHANCED RIDER TRAINING



FARE PRICE REPORT



Sam Clark
Head of Programmes
samclark@transaid.org

<https://www.transaid.org/knowledge-centre>



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 50/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 26/09/2025 16:48:43.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO

À Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Requeiro, nos termos regimentais, o envio de convite à Sra. Iman Abdulwassi Abubaker, Gerente de Projetos de Mobilidade Urbana do WRI África, ou quem a represente, para apresentar e debater sobre a regulamentação do Serviço de Transporte de Passageiros por Motocicleta em Addis Ababa – Etiópia.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900.

Materia REQCOM SUBMOTOTAXI 50/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 26/09/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

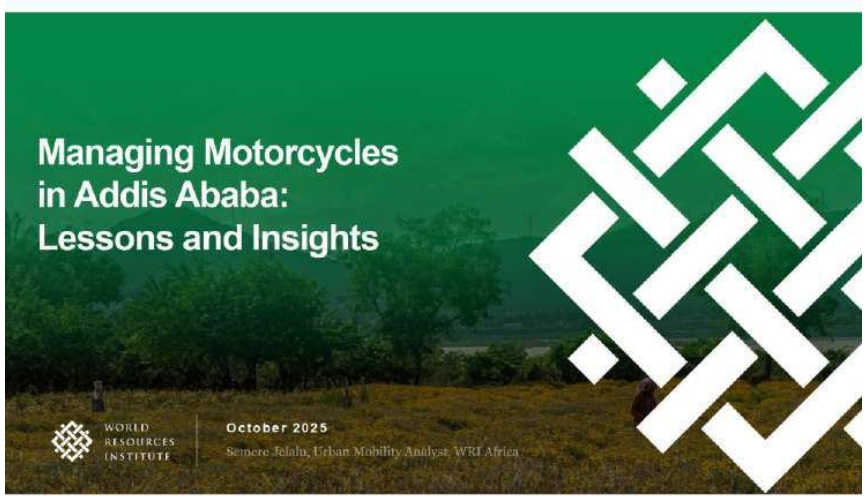
Materia RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 50/25 – Sr. IMAN ABDULWASSI





CÂMARA MUNICIPAL DE **SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Outline

- Background
- Previous directive
- Results
- Directive 155/2024
- Lesson and Challenges



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

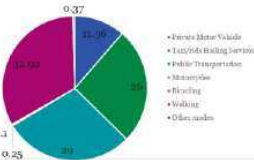


Addis Ababa City

- Ethiopia, with a population of more than 120 million, is the second most populous country in Africa
- Addis Ababa City is the capital of Ethiopia
- It is the seat of the AU and other international organizations
- It has more than 5 million population
- It is a primate city: the only city with a population of more than a million
- Most of the city's residents rely on public transport or paratransit for their daily transport
- Weak democratic practice made passing and implementing laws easy



Modal Share based on 2020 HHS



WORLD RESOURCES INSTITUTE



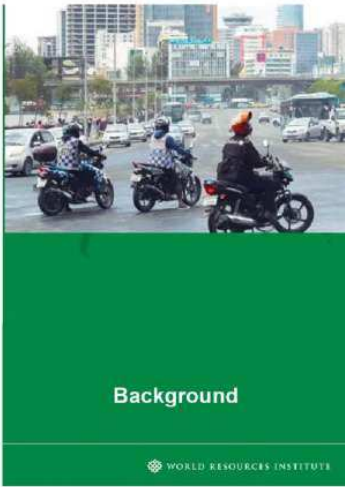
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Motorcycle Situation Before the Regulation

- Between 2013 and 2017, Addis Ababa experienced a notable increase in motorcycle ridership, with an average growth rate of 19.96%.
- Motorcycles registered outside of the city Administration were also allowed to operate in the city.
- Fatal crashes involving motorcycles doubled, and the number of serious injuries increased tenfold, rising from 11 in 2013 to 123 in 2017.
- In response to these alarming statistics, Addis Ababa implemented a regulation in 2018 to halt the registration of new motorcycles within the city.

5 TWA



- Motorcycles registered in other regions continued to pose a significant challenge
- In July 2019, a regulation was introduced that completely banned the movement of motorcycles within the city due to safety and security concerns.
- In August 2019, a directive that provided clear guidelines for motorcycle transportation was set (Directive no. 04/2011).

6 Fochi





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



- The directive prohibited
 - Motorcycles registered in other regions from operating in Addis Ababa
 - Registration of new motorcycles
- Motorcycles registered within the city were required to comply with specific regulations,
 - Installation of GPS systems,
 - Mandatory helmet usage,
 - Wearing of highly reflective vests, and
 - Display of a visible plate number.



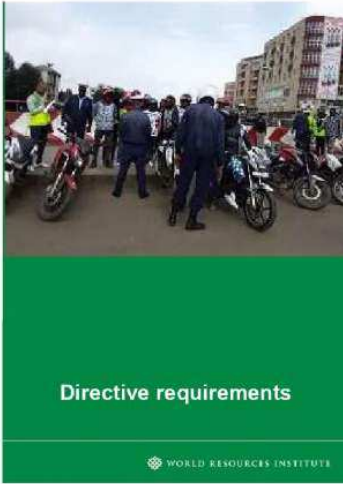
28 Focher



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

- The directive aimed to discourage the use of private motorcycles for transportation services,
- Registered motorcycles for transportation purposes were obligated to form associations and operate as companies for better management



9 Focher

As a result of this actions,

- More than 20,000 motorcycles unable to comply the requirements of the directive
- The rate of traffic fatalities involving motorcycles has significantly decreased. The total number of motorcycle crashes decreased by half, dropping from 927 in 2017 to 472 in 2021. The overall reduction of road traffic fatalities was only 4%.



10 Focher



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



The rationale for the directive update

- Situational changes, which in turn require improvement in the contents of the directive,
- The emergence of electric motorcycles, which bring the need to make all new motorcycles to be changed to electric





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Major features of the directive

- Types of transportation services include:
 1. Transportation of various articles and mail/messages carried in a storage box for a fee;
 2. Use for personal transportation needs;
- Install a tracking and control system technology
- Existing motorcycles in operation are expected to be changed to electric motorcycles in the next 2 years

13 Fator



Major features of the directive

- The speed limit for city motorcycles and electric motorcycles is 50 km/h.
- It is prohibited for any motorcycle or electric motorcycle driver to provide transport services to transport passengers from place to place

14 Fator





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



Bumps along the way

- The push from e-motorcycle suppliers
- Insufficient public transport pushing the demand for motorcycle transport





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Pull Factors

- Theft increasing in the city
- Public transport options/alternatives at least were available
- Government already has a practice of managing informal/paratransit sector i.e. minibus taxis
- Practice of introducing and implementing policies
- Chance to get urban planning right in secondary cities
- ICE Ban
- Fuel cost – subsidies removed
- Corridor Development Project – encouraging NMT

Push Factors

- Source of livelihood for motorcyclists
- Public transport alternatives still limited especially in the peripheries and low income groups
- Congestion in the city center
- Growth in the e-commerce/e-delivery services pushed for more motorcycle use
- Vehicles and investment in cars/motorcycles is a showcase of wealth
- Urban Planning of Ethiopian cities encourage motorized vehicle use

Lesson and challenges

49 Factor

WORLD RESOURCES INSTITUTE

Challenges with Roll Out

- Challenges with GPS tracker/Speed monitors – companies benefitted from installation, but users would remove the GPS trackers.
- Any challenges with forming into associations and registration?
- EVs were not recognized until very recently with the introduction of the ICE ban

Challenges with Roll Out of Directive

48 Factor

WORLD RESOURCES INSTITUTE



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Key Learnings

- Champions are key
- Public Transport or Alternatives are mandatory
- Road Safety and Theft was platforms to discuss motorcycle
- Secondary cities are



Thank You.

• Scan the QR code below to visit our website and learn more →





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 51/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 03/10/2025 13:51:55.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão
do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Requeiro, nos termos regimentais, que seja convidada a Confederação Nacional de Serviços, por meio de um de seus representantes legais, para prestar esclarecimentos pertinentes ao objeto desta Subcomissão, inclusive no que se refere às ações judiciais movidas por essa Confederação relativas à regulamentação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros por motocicleta, bem como sobre questões correlatas.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900.

Matéria REQCOM SUBMOTOTAXI 51/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 03/10/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 52/25

autuado por Daniel Guth Esteves em 31/10/2025 13:02:38.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

**À Douta Subcomissão
do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta**

Considerando a relevância do debate sobre a regulamentação, segurança e condições de trabalho no serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta no Município de São Paulo, e tendo em vista a necessidade de aprofundar o diálogo com representantes do setor, órgãos públicos, especialistas técnicos e população, requeiro, nos termos regimentais, a realização de Audiência Pública, em dia, horário e local a serem posteriormente determinados, para tratar do tema:

"Regulamentação e Segurança no Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta no Município de São Paulo".

A audiência tem como objetivo reunir contribuições para subsidiar propostas legislativas e aprimorar políticas públicas relacionadas à atividade, abordando aspectos de segurança viária, capacitação profissional, fiscalização, licenciamento e impacto socioeconômico.

Requer, ainda, que sejam convidados:

1. Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT);
2. Diretor-Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET);
3. Diretor-Presidente da São Paulo Transportes S.A. (SPTrans);
4. Presidente do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN-SP);
5. Coordenador-Geral de Segurança no Trânsito da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN).

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Matéria REQCOM SUBMOTOTAXI 52/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 31/10/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.

Matéria RELCOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 52/25 – DETRAN SP



**Panorama
da Sinistralidade
MOTOCICLISTAS**





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

SINISTROS ENVOLVENDO OCUPANTES DE MOTOCICLETA
% DE SINISTROS EM RELAÇÃO AO TOTAL



% sinistros de ocupantes de moto em relação ao total entre jan-out/2025:
64,92

SINISTROS ENVOLVENDO OCUPANTES DE MOTOCICLETA
% DE SINISTROS EM RELAÇÃO AO TOTAL



% sinistros de ocupantes de moto em relação ao total entre jan-out/2025:
63,33



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

ÓBITOS DE OCUPANTES DE MOTOCICLETA EM 2025
% EM RELAÇÃO AO TOTAL DE ÓBITOS



% óbitos de ocupantes de moto em relação ao total entre jan-out/2025:
46,76

ÓBITOS DE OCUPANTES DE MOTOCICLETA EM 2025
% EM RELAÇÃO AO TOTAL DE ÓBITOS

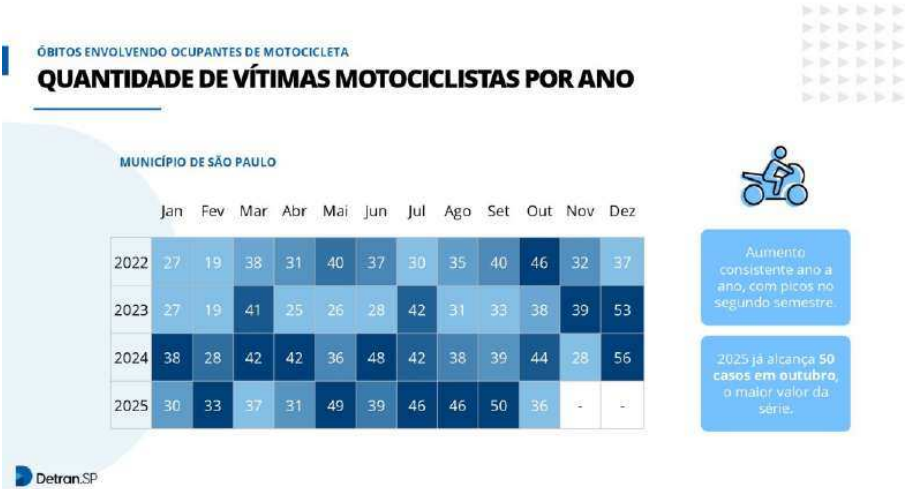


% óbitos de ocupantes de moto em relação ao total entre jan-out/2025:
43,46



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

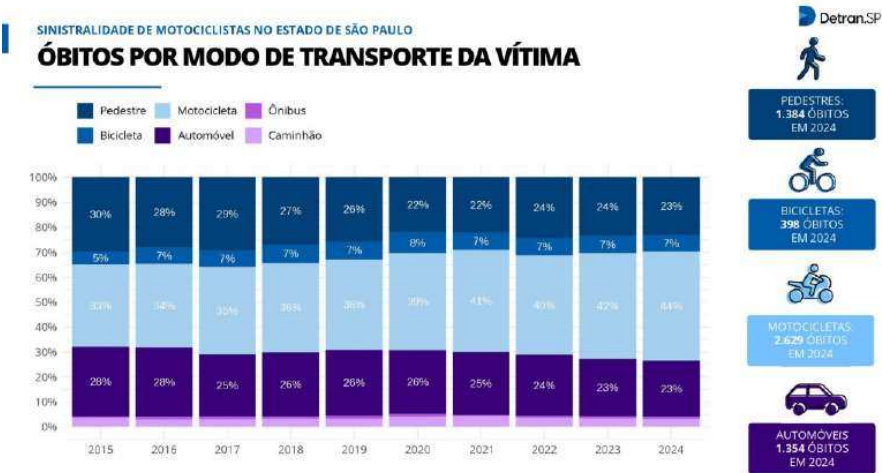


*Foram desconsiderados os veículos categorizados como "Outros" (241 entre 2019 e 2024) e os casos em que a informação não estava disponível (2.634 entre 2019 e 2024)



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

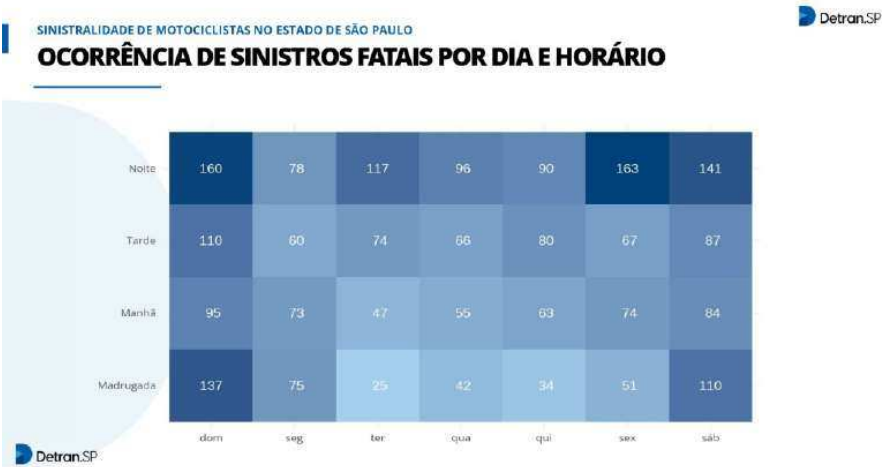
Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





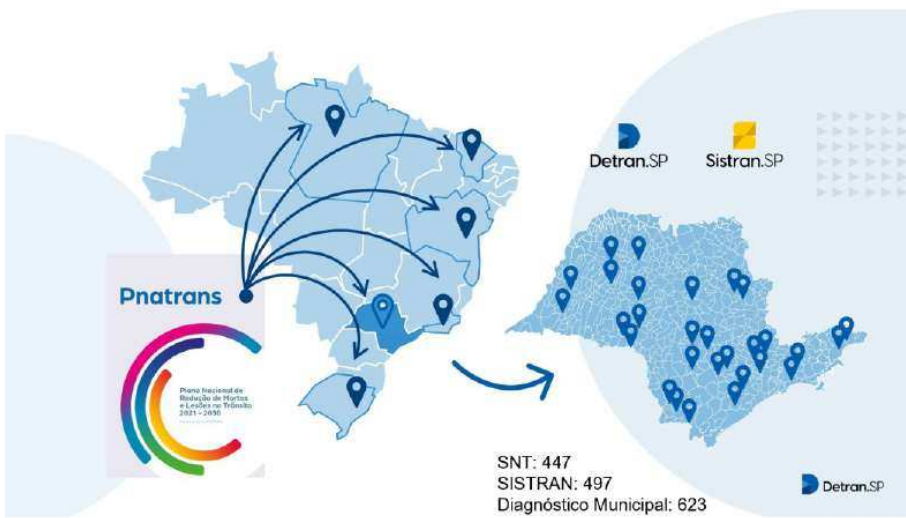
CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



**Do diagnóstico à ação:
marcos nacionais e
subnacionais.**

AÇÕES VOLTADAS À MOTOCICLISTAS.





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

MUDANÇA DE PARADIGMA



	VISÃO TRADICIONAL	VISÃO ZERO E SISTEMAS SEGUROS
PROBLEMA	Sinistros	Mortes e lesões graves
CAUSA	O comportamento humano deve ser perfeito	Integra o erro humano ao desenho
RESPONSABILIDADE	Individual: usuários da via	Compartilhada: desenho, operação, uso e fiscalização
RECURSOS	Salvar vidas custa caro	Salvar vidas é custo-efetivo
META	Número ótimo/aceitável de mortos e feridos graves	Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável

Fonte: Adaptado de Trafikverket.se, 2015 e WRI

TRANSVERSALIDADE

PNATRANS

- O Pnatrans é a política nacional estabelecida para alinhar o Brasil à agenda da Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (DAST) da ONU.
- O Plano, além de diretrizes e ações, propõe, como meta ampla de atuação nacional, **reduzir em 50% o número de óbitos por grupo de habitantes até 2030.**





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

TRANSVERSALIDADE

PNATRANS

- Em 2000, os usuários e motocicleta representavam apenas **12,3% das vítimas fatais, passando para 32,6% em 2010 e alcançando 44,3% em 2020**
- **Motociclistas são hoje as principais vítimas no trânsito brasileiro**, número que vêm aumentando a cada ano, e que demonstra a importância de voltar ações de segurança viária a esse perfil em específico.

Detran.SP



TRANSVERSALIDADE

PNATRANS

PILAR 2 - VIAS SEGURAS

Ação A2003 - Regular e orientar a implantação de projetos de gestão de velocidade em áreas urbanas

Produto P2021 - Publicação de lei dispoendo sobre velocidade de circulação de motociclistas nos corredores, considerando um limite menor ou igual ao limite da via

Ação A2005 - Fomentar a implementação de Ruas Completas como estratégia para segurança viária e priorização dos usuários vulneráveis na infraestrutura viária das cidades

Ação A2004 - Atualizar e qualificar normativos e manuais com foco na proteção de motociclistas

Produto P2022 - Elaboração de manual de soluções de engenharia de tráfego voltados à proteção de motociclistas

Produto P2023 - Atualização dos requisitos de dispositivos e materiais de segurança e sinalização com foco nos motociclistas

Produto P2024 - Regulamentação da instalação de defensas metálicas como dispositivo de proteção ao motociclista

Detran.SP



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

TRANSVERSALIDADE

PNATRANS

PILAR 3 - SEGURANÇA VEICULAR

Ação A3001 - Aprimorar a segurança dos usuários vulneráveis no trânsito (pedestres, ciclistas e motociclistas)

Ação A3010 - Aprimorar o processo de homologação de veículos

Produto P3002 - Aprimoramento de itens de segurança em motocicletas e assemelhados

Produto P3003 - Aprimoramento dos requisitos técnicos de segurança para capacetes de motociclistas

PILAR 5 - Vigilância, Promoção da Saúde e Atendimento às Vítimas no Trânsito

Ação A5005 - Fomentar programas preventivos de sinistros de trânsito

P5021 - Criação de programa de prevenção aos sinistros de trânsito voltado especificamente para os trabalhadores dos transportes que atuam em contexto urbano.



TRANSVERSALIDADE

PNATRANS

PILAR 6 - NORMATIZAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

Ação A6005 - Fortalecer a fiscalização de velocidade em rodovias e vias urbanas

Ação A6007 - Direcionar a fiscalização de trânsito referente aos fatores de risco e de proteção dos usuários do sistema de mobilidade

P6019 - Elaboração e execução de programa de fiscalização de velocidade de circulação de motocicletas em corredores

P6026 - Direcionamento da fiscalização de trânsito para constatação das infrações de não uso e uso inadequado do capacete para motociclistas bem como outras condutas de risco de motociclistas

P6028 - Direcionamento da fiscalização de trânsito para comportamentos que promovam a distração dos condutores ou condução prejudicada como uso do celular e desrespeito ao tempo de descanso para condutores profissionais





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

TRANSVERSALIDADE

PSV-SP

- O Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP) é o compromisso estadual com o Pnatrans e com a agenda da Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (DAST) da ONU.
- O PSV reafirma o comprometimento, dentro da escala do estado, em **reduzir em 50% o número de mortes no trânsito até 2030**.
- Assim como no contexto nacional, os motociclistas também representam a **maior parcela das vítimas fatais no trânsito paulista**.



TRANSVERSALIDADE

PSV-SP

- Por isso, o plano assume o compromisso de **priorizar intervenções focadas nos usuários mais vulneráveis**: pedestres, ciclistas e, de forma destacada, **motociclistas**, reconhecendo que esse público demanda ações dedicadas, **abordagens diferenciadas e políticas integradas**.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

ESTRUTURAÇÃO E METODOLOGIA EIXOS ESTRATÉGICOS



1. GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA
2. GESTÃO DA INFORMAÇÃO
3. VIAS SEGURAS
4. EDUCAÇÃO
5. COMUNICAÇÃO
6. FISCALIZAÇÃO
7. VEÍCULOS SEGUROS
8. ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS



Thomson | Road Safety | W&I BRASIL

Sistron SP | SÃO PAULO

SÃO PAULO
SÃO TODOS
PELA VIDA

IMPACTOS DA SEGURANÇA VIÁRIA NO ESTADO Onde estamos e aonde queremos chegar



META 2030
Redução de mortes em 50%

Estimativa de IMPACTO:
salvar 19 mil vidas

Nº representa a população de cerca de 380 municípios do Estado

As mortes no trânsito representam uma **crise de saúde pública**, com custos sociais e econômicos altíssimos.

SÃO PAULO GOVERNO DO ESTADO | Sistron.SP | Detron.SP



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

SINISTRALIDADE DE MOTOCICLISTAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

NÃO CORRA. A VELOCIDADE NÃO PERDOA

- Elaboração de campanha **focada em mudança de comportamento para reduzir mortes de motociclistas** lançada na Semana Nacional do Trânsito.
- **Dados foram o ponto de partida** para definir o foco: motociclistas representam 43% de todas as vítimas fatais de trânsito, sendo o perfil mais vulnerável o de homens até 24 anos.
- A campanha foi desenvolvida em parceria com a Iniciativa Bloomberg para a Segurança Viária Global (BIGRS), com apoio técnico da Vital Strategies.
- A análise revelou que 38% dos sinistros fatais com motos em cidades como São Paulo e Campinas não envolveram outros veículos, **indicando que a velocidade excessiva** é fator determinante.

Detran.SP

SINISTRALIDADE DE MOTOCICLISTAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

CAMPANHA EDUCATIVA

- A análise revelou que 38% dos sinistros fatais com motos em cidades como São Paulo e Campinas não envolveram outros veículos, **indicando que a velocidade excessiva** é fator determinante.
- O objetivo comportamental da campanha é claro: **aumentar a adesão dos motociclistas aos limites de velocidade**. Para isso, a comunicação será veiculada de forma massiva no período de quatro semanas, buscando atingir 70% da população ao menos uma vez e 60% ao menos três vezes.

Detran.SP



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica





OBRIGADO

ROBERTA MANTOVANI
Diretora de Segurança Viária
diretoria.seguranca@detran.sp.gov.br

EVERALDO VALENGA ALVES
Coordenador Geral de Segurança Viária
seguranca.viaria@detran.sp.gov.br



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 52/25 – SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO

Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana

Rua Boa Vista, 128 / 136, 6º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone:

Relatório

GRUPO DE TRABALHO

RELATÓRIO FINAL

O presente documento foi elaborado a partir dos elementos obtidos pelo Grupo de Trabalho designado para fins de estudar a temática do serviço de transporte individual de passageiros mediante utilização de motocicletas, tanto sob regime de mototáxi como sob regime de demanda por aplicativos.

Toda instrução processual fora condensada nos autos nº 6020.2023/0001419-2, de acesso público e sem restrição.

O Grupo de Trabalho foi constituído por Portaria SMT.GAB nº 002/2023, para “estudos, análises e proposição de medidas de regulamentação da atividade de transporte individual de passageiros por motocicletas, inclusive em relação às pessoas jurídicas que se utilizam de aplicativos para mediar o serviço” (art. 1º), composto pelos seguintes representantes (art. 2º): Gilmar Pereira Miranda (coordenador); Roberto Cimatti; João Bonetti Neto; Débora de Freitas; Valtair Ferreira Valadão; e Paulo Eduardo Soares Junior (vide documento 076814002).

O interesse da constituição do Grupo de Trabalho foi em razão da propositura de regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas no âmbito territorial deste Município, haja vista a existência de empresas interessadas pela prestação do referido serviço e potencial demanda de usuários para sua fruição, observando as precauções de conforto, segurança e tranquilidade a esses usuários (vide documento 076761829).

Em cumprimento ao desiderato, o Grupo de Trabalho realizou previamente 13 (treze) reuniões, virtuais na plataforma Teams, com gravação de seu inteiro teor e disponibilização de seu conteúdo em pasta compartilhada no SharePoint e links certificados nos autos, haja vista o tamanho dos arquivos resultantes e impossibilidade de carregamento em documento único no SEI.

A 1ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada no dia 13 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077433671. Houve participação dos membros nomeados pelo Secretário, mais a participação de representante da assessoria de comunicação da SETRAM.

Durante a reunião, fora esclarecido a respeito de anúncio público formulado por empresa credenciada no Município de São Paulo em exploração do transporte individual de passageiros com utilização de automóveis de que iria iniciar, tanto em São Paulo/SP como no Rio de Janeiro/RJ a modalidade de motocicleta, sem prévia consulta à Prefeitura do Município de São Paulo. Também foi esclarecida a situação da regulamentação do mototáxi na cidade, que possuía proibição em lei local, a qual fora derrubada no Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo por ação direta de inconstitucionalidade promovida pelo Ministério Público do Estado de São Paulo. Foram propostas diretrizes para prosseguimento das reuniões, envolvendo (i) a possibilidade de definição de diretrizes para absorção do serviço de transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas no Município de São Paulo em razão da potencialidade da ocorrência de sinistros de trânsito; (ii) em havendo a possibilidade, se seria possível definir alguma tipologia de veículo que possa minorar os riscos de danos ao condutor e ao passageiro durante o deslocamento; (iii) ainda, se seria possível a utilização do marco legal vigente para disciplina do serviço de táxi para auxiliar na regulamentação da atividade, em conjunto com a lei nacional que prevê a existência do serviço de mototáxi; (iv) e se é possível desenvolver uma atividade de transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas sem se apoiar sobre o regime de mototáxi, mas apenas com base na Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana. Em levantamento preliminar, fora constatada a existência de uma frota ativa de 4,069 milhões de veículos, sem qualquer regulamentação de mototáxi ou outra categoria similar em cidades de dimensões próximas à de São Paulo, com riscos de integridade dos usuários e transportadores. Ademais, a cidade do Rio de Janeiro, que possui regulamento do

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 1/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 08388/711 - Relatório

serviço de mototáxi, tem índice de sinistralidade maior que o constatado na cidade de São Paulo, cuja frota é maior. Ainda, que a motocicleta é o veículo automotor de maior exposição em ocorrências de sinistros do trânsito, com média de mais de 300 óbitos anuais. Outro detalhe envolve que as demandas de transporte com uso de motocicleta ocorrem em cidades nas quais há deficiência de cobertura do transporte coletivo sobre a área urbana, situação não verificada na cidade de São Paulo. Foram alinhadas as diretrizes a serem observadas para fins de convite de representantes de órgãos e entidades para oitiva e troca de experiências.

A 2ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 16 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077433782. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário, sendo o Sr. Roberto Cimatti substituído excepcionalmente pela Sra. Mariana. Os convidados da reunião foram o Sr. Julio Rebelo e a Sra. Alexandra, da CET, para tratar das estatísticas de sinistros de trânsito, com destaque do uso do veículo motocicleta.

O Sr. Julio trouxe apresentação de dados do panorama da cidade de São Paulo, com 12,416 milhões de habitantes, com frota superior a 8 milhões de veículos (8.889.095), dos quais, 1,3 milhão de motos (15% da frota), com uma malha viária de 20.000km e 2021 teve como resultado estatístico de 6,64 óbitos para cada 100 mil habitantes, 0,93 óbitos para cada 10 mil veículos, e 2,79 óbitos para cada 10 mil motos. Pela pesquisa Origem-Destino do Metrô, foram realizadas em 2021 1,64 milhão de viagens de motos na cidade de São Paulo. Os sinistros de automóveis reduziram de 18.335 em 2012 para 5.838 em 2021, com um pico em 2019, de 10.356, sendo acompanhado pelos acidentes de motocicletas, de 15.124 (2012) para 4.643 (2021), com pico em 2019 (8.727). Para as vítimas em sinistros de trânsito, há um declínio de seu total de 2012 a 2021 (33.545 para 8.439), todavia, a ocorrência de óbitos no período há uma constante envolvendo pedestres e motociclistas, não acompanhando a redução nos acidentes envolvendo automóveis (de 2012 a 2021, foram registrados óbitos de pedestres, de 540 até 286, e de óbitos de motociclistas, de 438 a 363), sendo que desde 2020 há mais óbitos de motociclistas do que de pedestres. Na média diária de vítimas de sinistro de trânsito, de um total de 23,77 vítimas diárias, 12,8 são motociclistas. De 2016 a 2021, ocorreram 45.081 sinistros de trânsito envolvendo motocicletas, com uma média anual de 7.514, sendo um total de 1.736 óbitos de condutores e 263 óbitos de garupa, enquanto ocorreram 38.401 condutores feridos e 5.781 garupas feridos. O cálculo de garupas se deu a partir de número de pessoas envolvidas em sinistros com motocicletas, sendo que sempre que houvesse mais de um envolvido, o excedente era considerado garupa. Acrescentou que em 2018 houve a interrupção da sequência de anos de redução de óbitos, com reflexo decorrente do aumento de aplicativos de entregas, carga extenuante de trabalho e uso de mochilas durante a circulação. Foi constatado que de 2018 a 2021 houve incremento de participação de motofretistas entre as ocupações dos condutores que vieram a óbito, com faixa etária majoritária de 18 a 29 anos. No mais, houve descrição das principais vias municipais com maior número de óbitos de condutores de motocicletas, destacando-se as duas marginais (Pinheiros e Tietê), e as avenidas Raimundo Pereira de Magalhães e Estado. Em acréscimo, esclareceu que o boletim de ocorrência não descreve a posição da vítima na moto, sendo apenas deduzido que o número superior a 1 (uma) vítima passa a ser considerado garupa; que não é possível aferir se o garupa ou o condutor é o que mais foi vítima de lesões; que não é possível verificar se o óbito é do motociclista ou do garupa se a segunda vítima sobreviveu, por ausência de informações complementares no Boletim de Ocorrência; que o número de sinistros com motocicletas diminuiu a partir de 2020, mas os óbitos aumentaram, ultrapassando o número de pedestres; que os óbitos são considerados aqueles que ocorrem na via ou até 30 (trinta) dias depois do sinistro de trânsito; que 75% dos óbitos ocorrem na via; os dados da CET são obtidos da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, não do INFOSIGA, por conta de divergência de óbitos em sistema de saúde.

Alexandra participou dos debates.

Em 18 de janeiro de 2023, foi recebido e-mail (documento 077434258), com origem da Secretaria Municipal de Saúde, acompanhado de Nota Técnica, elaborada em 16 de janeiro de 2023 (documento 077434318), subscrita pelo Secretário Municipal de Saúde, Dr. Luiz Zamarco, pelo Secretário Adjunto, Maurício Serpa, e pelo Chefe de Gabinete, Armando Palmieri.

Apontaram os autores que foram registrados 26.420 acidentes com motociclistas no Estado de São Paulo, de janeiro a junho de 2020, e no mesmo período, em 2021, foram registrados 38.924 acidentes, representando um acréscimo de 18%. Por seu turno, no Município de São Paulo ocorreram 148 mortes de motociclistas em 2021, mais 157 usuários em programas de reabilitação, além de uma fila para cirurgias ortopédicas de 88.945 vagas, dentre os quais estão vítimas de acidentes com motocicleta. Ponderam que existe um elemento volitivo de negligência por parte de condutores como principal responsável pelo incremento de acidentes, tendo em vista que sua dinâmica na via pública é diversa dos demais veículos, exigindo movimentos próprios de dirigibilidade e exposição. Por essas razões, é desaconselhada a adoção da motocicleta como veículo de transporte de passageiros.

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 2/14



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório

A 3ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 19 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077433879. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário, sendo o Sr. Valadão substituído excepcionalmente pelo Sr. Julio Rebelo. Os convidados da reunião foram o Sr. Poletti, Sr. Otávio, Sr. Frederico e Sr. Julyver, do DETRAN, para tratar das alternativas de veículos mais seguros para condução de passageiros e eventuais experiências com outros municípios paulistas nessa temática.

O Sr. Poletti pontuou a importância da discussão a respeito entre o Detran e a Prefeitura de São Paulo, destacando a questão da regulamentação do mototaxista pela Resolução nº 943 do CONTRAN e artigos específicos do CTB. A maior demanda envolvendo o DETRAN ocorre com a regulamentação e regularização do motofrete, que possui base legal similar.

O Sr. Julyver ponderou que a fiscalização estadual, com apoio da Polícia Militar, observará eventual regulamentação da atividade pelo Município. Todavia, sem essa regulamentação, para fins de leitura do CTB, o seu exercício é considerado irregular.

O Sr. Frederico ponderou que o artigo 11-B da Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana conduz à restrição do transporte individual de passageiros apenas aos veículos automóveis, pela exigência de categoria B na Carteira Nacional de Habilitação. Sugeriu que o Município consultasse o CETRAN/SP a respeito. Também questiona o volume de condutores de motos que teriam capacitação necessária para o transporte de passageiros.

O Sr. Cimatti ressaltou que para o transporte de mercadorias, são poucos os condutores que possuem CONDUMOTO [4.357, em fevereiro/2023].

A respeito da formação de condutores, a Sra. Débora relatou que em conversa preliminar com representantes da Uber, esta empresa oferece um curso online, mas que não está aderente aos requisitos fixados pela resolução do CONTRAN.

O Sr. Otávio ressaltou a importância da exigência de contratação de seguro para cobertura de acidentes pessoais e o DPVAT, na forma do artigo 11-A da Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, sem fixar qualquer valor, sendo que os danos pessoais no sinistro envolvendo motocicleta é maior que o sinistro envolvendo automóvel.

O Sr. Poletti ressaltou que a Carteira Nacional de Habilitação do condutor, além de constar a habilitação correspondente, deverá constar que "Exerce Atividade Remunerada", por força de exigência do CTB. Ademais, para circulação de motocicleta, o passageiro deverá estar usando capacete. Se eventualmente a moto possuir baú, no documento de licenciamento constará que somente pode haver uma pessoa na moto, não duas. São demandas que serão observadas pela autoridade de trânsito estadual.

Acerca dos veículos classificados como triciclos, o Sr. Otávio informou que no Estado de São Paulo há o registro de 6.921, além de 1.924 sidecars. Que os veículos triciclos não necessariamente são para transporte de passageiros.

O Sr. Julyver esclareceu que se o triciclo for de cabina fechada, os seus integrantes não precisam usar capacete.

O Sr. Poletti fez uma apresentação sobre a Lei nº 12.009 e a Resolução Contran 943/2022. Esclarece a necessidade de registro da motocicleta na categoria aluguel.

A 4ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 20 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077433975. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. As convidadas da reunião foram a Sra. Cristiane e Sra. Maisa, do SAMU, para tratar dos atendimentos médicos de emergência a sinistros de trânsito envolvendo motocicletas.

Sra. Maisa esclareceu que a atividade do SAMU envolve a fase pré-hospitalar. Destacou que não possuem dados consolidados pelo Corpo de Bombeiros.

Sra. Cristiane fez apresentação de dados do serviço do Samu. Após introdução sobre o serviço, esclareceu que em 2022, do total de ocorrências abertas de trânsito (27.123), 11.249 eram relativas a motocicletas ou bicicletas, sendo atendidas 4.643; que houve um aumento de ocorrências abertas para o grupo de motocicletas ou bicicletas, de 2019 até 2021 (7.852, 8.487 e 12.230, respectivamente); que o protocolo de atendimento do SAMU segue o padrão americano, que congrega no mesmo dado o sinistro envolvendo motocicleta e bicicleta; as demandas não atendidas podem decorrer de duplicidade de chamadas, o atendimento pelo Corpo de Bombeiros, a ausência do sinistro no local indicado; principal área de atendimento de motocicleta e bicicleta (em 2022) envolve a região sul (33%), com público majoritário na idade de 20-29 (1.335 atendimentos); sendo 2.907 casos diurno e 1.736 noturnos, com picos às sextas-feiras; que o SAMU observou que em 41,3% dos casos de sinistros de trânsito envolviam motocicleta ou bicicleta em 2022.

Sra. Maisa destacou a importância da presença do EPI, de modo a aumentar a segurança das pessoas na moto. O aumento de sinistros de trânsito envolvendo motocicletas poderá comprometer a rapidez e disponibilidade do serviço de urgência.

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 3/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

A 5ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 24 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077625260. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Os convidados da reunião foram a Sra. Gabriela e o Sr. Marcelo, da Uber, para tratar da proposta de atividade econômica a ser desenvolvida pela referida empresa no transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas.

A Sra. Gabriela trouxe apresentação sobre o projeto "Uber Moto". Seria um novo produto dentro da mesma plataforma disponível para chamada. Serão exigidos os mesmos requisitos para o cadastro do motorista de veículos. O serviço destina-se a viagens mais curtas e em cidade em que não há oferecimento do transporte público para determinada região. Atua atualmente em 170 cidades. O serviço foi lançado inicialmente em Aracaju (SE) em novembro de 2020, com expansões ocorridas em maio, julho e outubro de 2021 e fevereiro e maio de 2022. Na grande São Paulo informa que disponibiliza o serviço nas cidades de Osasco, Guarulhos, Diadema, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo, Santo André, Mauá (desde outubro/2021), Carapicuíba, Barueri e Taboão da Serra (desde fevereiro/2022). O fundamento direto do serviço é a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, distinguindo-se da modalidade Moto-Taxi, por se tratar de serviço privado, não possuir formação de pontos e não ter isenções tributárias. Que a ausência de previsão da moto na Lei nº 12.587/2012 é o fato de que o serviço/produto não existia. São aplicados os mesmos requisitos de segurança para o cadastro de motoristas dos automóveis em transporte individual mantidos na plataforma Uber. Os recursos tecnológicos disponíveis para o Uber X estão disponíveis no produto Uber Moto. A Uber oferece o seguro App. São oferecidos relatórios de qualidade/segurança do veículo e relatórios de colisão a partir de relatos dos usuários. É checada a validade do capacete do condutor. Há checklist enviado semanalmente ao motorista. É realizado curso parte virtual, parte presencial, para os motociclistas. As resoluções do CONTRAN são específicas para o moto-taxi, mas existem objetos comuns entre o curso do moto-taxi e curso oferecido pela Uber. A Uber oferece conteúdo educacional aos motociclistas. Informa que em Fortaleza e Recife houve redução do número de mortes no trânsito simultaneamente com a introdução do produto Uber Moto. Para utilização do produto, o motociclista deve realizar o curso disponível na plataforma, que é controlada a sua evolução, todavia sem prova ou outra forma de avaliação. A Uber exige que haja anotação de exercício de atividade remunerada. A Uber possui restrição de tipos de motocicletas, e idade do veículo. A Uber tem política de verificação de viagem realizada em tempo menor do que estimado, para alerta ao condutor sobre possível excesso de velocidade. A Uber informa quais as vias que não poderiam ser utilizadas. Atualmente utiliza as regras de proibição de trânsito de motocicleta. O produto não está disponível no período noturno. O valor do seguro APP é o mesmo disponível para automóvel. O motociclista é orientado a levar um capacete extra, destinado a adulto, sendo produto não disponível para menor de idade. A plataforma não tem condição de saber se o capacete utilizado pelo usuário é condizente com o tamanho da cabeça. No caso de acionamento de viagem com passageiro titular do próprio capacete, deverá o condutor guardar o seu capacete sobressalente embaixo do banco ou cancelar a viagem. A própria Uber contrata o seguro APP. Informa que ainda que o percentual de acidentes com motocicletas seja alto em cidades de maior utilização desses veículos, não se verifica um aumento correlacionado com o uso do transporte individual de passageiros. Na região sudeste, são utilizados dados de Belo Horizonte. Uma possibilidade de utilização seria o uso na periferia. A plataforma fica à disposição de trabalhar conjuntamente com o Município para evitar o aumento de sinistros de trânsito. A tarifa da moto corresponde a uma média 60% menor que do Uber X, mas ainda é superior à tarifa de transporte público. O serviço não está disponível para canibalizar o produto automóvel. O foco é trabalhar no *last mile*. A precificação do produto leva em consideração um valor superior à mera entrega de mercadoria. O cálculo do tempo de viagem é considerado o percurso mais adequado e a velocidade máxima permitida na via, não sendo destacada qualquer acréscimo para o modal moto. Apenas acresce-se tempo para compensar eventual excesso de tráfego. A plataforma foi aberta em janeiro/2023 na cidade de São Paulo, mas as motocicletas e os condutores não foram informados ao Município, mesmo utilizando a mesma plataforma, no aguardo de uma regulamentação pelo CMUV. Não houve recolhimento de preços públicos de créditos de quilômetros de eventuais viagens realizadas. Foi disponibilizado o cadastro para todos os motociclistas da plataforma (Uber Flash), sendo que para os que fizeram o curso a plataforma disponibiliza cartões de oferta de demanda, que podem ser de entregas ou de transporte de passageiros. Onde a Uber atua, os municípios não possuem normativos voltados para o transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas. Sabe que Recife está trabalhando em uma regulamentação.

Marcelo não se manifestou.

A 6ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 26 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077679012. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, O Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram o Sr. Bruno, o Sr. Igor e



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

o Sr. Luciano, da 99, para tratar da proposta de atividade econômica a ser desenvolvida pela referida empresa no transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas.

O Sr. Luciano informou que a 99 já possui o serviço de transporte com utilização de motos em outras cidades no país. No dia 16 de janeiro de 2023 lançou um anúncio para cadastro de motociclistas interessados. Trata-se de atividade constitucional para operação na cidade.

O Sr. Igor informa que a empresa passou a analisar outras formas de mobilidade a partir da pandemia. Aponta que a diferença para o automóvel é que a moto envolve conexão com o transporte público, utilizando em trechos menores. Os motociclistas vêm perdendo espaço no mercado, com tempo ocioso durante o dia. Pela segurança, há grupos internos no monitoramento com camadas adicionais voltadas para checar o cumprimento de medidas de segurança no deslocamento.

O Sr. Luciano acrescenta que o aplicativo também foca em avisos voltados à segurança viária aos motociclistas, mediante campanhas. Não possui qualquer formação de curso. A plataforma foca na parte de comunicação de obrigações fixadas pela legislação de trânsito. Também fica disponível o reporte ao usuário de condutas inadequadas por parte do motociclista.

O Sr. Igor informa que a qualidade do serviço é verificada a partir de reportes do passageiro e pelas notas e GPS. Não há monitoramento ou travas aos condutores sobre a leitura dos materiais disponíveis pela plataforma. Somente checa a existência do capacete. A responsabilidade do capacete é do motociclista e do passageiro. Mais de 80% utilizam o mesmo formato de capacete.

O Sr. Luciano informa que o controle da qualidade da moto é mediante ferramenta de reporte por parte dos passageiros. Não há vistoria. Existe restrição de cilindradas.

O Sr. Igor complementa que essa restrição de cilindradas é checada previamente. Não há checagem pela plataforma se existem elementos de segurança.

O Sr. Luciano informa que existe envio de cópia de fotos da moto e do documento, sendo apenas observados os elementos de segurança mínimo para qualquer moto, não para o transporte de passageiros com utilização de motos.

O Sr. Igor informa que possuem ferramentas para checagem da velocidade e estão por implementar alertas quanto ao abuso de velocidade. Que possui apólice de seguro app. A operação pode ocorrer em qualquer parte do território, sendo facultada a fixação de bloqueios de chamadas para áreas de risco. Para o trajeto, é possível circular, apenas com alerta de risco ao condutor. Não há limitação na plataforma para circular em vias proibidas de circulação de motos. As condutas irregulares de condutores podem gerar a sua suspensão.

O Sr. Luciano esclarece que a 99 disponibiliza a apólice de seguro.

O Sr. Igor informa que o motociclista deve ter a carteira definitiva e o passageiro deve ter ao menos 18 anos. O aplicativo e as páginas disponibilizam informações de segurança ao passageiro para o transporte. O controle de capacete é feito pelo passageiro, sendo recorrente. A data de validade é mais rara indicar, mas condições visuais e de odor são comumente indicadas.

O Sr. Luciano informa que a categoria está calçada nos artigos 3º e 4º da Lei Nacional de Mobilidade Urbana, atendendo aos seus termos. A idade mínima do condutor será de 19, ante o tempo mínimo de transição da carteira provisória para definitiva.

O Sr. Igor informa que o aplicativo de transporte é o mesmo utilizado para as demandas via automóvel. Somente possui o cadastro de motociclistas, não a habilitação de chamadas pelos passageiros. Que o preço fixado é dinâmico, com desincentivo à aceleração excessiva do condutor. Geralmente não recebe reportes vinculados à velocidade desenvolvida pelo motociclista.

O Sr. Luciano informa que a plataforma não limita a distância da viagem com uso de motocicleta.

O Sr. Igor informa que normalmente a liberação de áreas de atuação é gradativa.

O Sr. Luciano não soube informar se a plataforma estaria adaptada à cobrança do preço público fixado pelo Município de São Paulo atualmente para os automóveis, mas que dependeria de uma fixação prévia de parâmetros pelo Município para sua implementação. Em algumas cidades a plataforma disponibiliza capacetes para motociclistas engajados. Aponta que essa é uma atividade eventual para complementação de renda.

O Sr. Igor informa que os picos ocorrem no período da manhã e do final da tarde, migrando no período intermediário para entregas. Durante a madrugada é limitada a realização de chamadas, geralmente das 0h00 às 4h00.

Em parecer jurídico de lavra do Dr. João Batista da Silva, procurador-chefe da Assessoria Jurídica da Secretaria, datado de 30-01-2023, foram consignados parâmetros legais a respeito da exploração da atividade de transporte de passageiros com utilização de motocicleta (documento 078093602).



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

O referido parecer consta do processo SEI nº 6020.2023/0000956-3, que foi iniciado em 06-01-2023, a partir da notícia de início das atividades do transporte individual por passageiros mediante motocicleta por parte da empresa Uber. Naqueles autos, foi realizada a seguinte consulta jurídica:

"A atividade de transporte individual privado de passageiros, calcada na Lei Federal nº 12.587, de 2012, pode ser realizada com utilização de motocicletas? Ou somente é permitida a utilização de motocicletas para transporte de passageiros se baseada nos termos da Lei Federal nº 12.009, de 2009?" (documento 077551400).

Conforme consta do documento anexado a este expediente, extraído da origem, a conclusão do Nobre Procurador foi: "Dessa forma, não se aplica o disposto nos artigos 4º, X, 11-A e 11-B para autorização do serviço de transporte individual por motocicleta, devendo ser buscada a fundamentação em outras normas federais, se for o caso de dispor sobre a autorização do referido serviço. Sendo assim, podemos concluir que não há disciplina específica na legislação federal para a atividade pretendida pelas OTTCs. Com efeito, as leis federais hoje vigentes não dispõem sobre serviço de transporte individual privado, acionado mediante aplicativo, com utilização de motocicleta. A lei que institui normas que mais se aproximam das características do serviço que as OTTCs pretendem prestar é a Lei Federal nº 12.009/2009, cujos parâmetros recomendo que sejam avaliados, por analogia, pelo Grupo de Trabalho na construção da proposta de regulamentação municipal que poderá ser emitida para autorizar ou proibir o serviço no território deste Município."

A 7ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 03 de fevereiro de 2023, com certificação nos autos no documento 078093737. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram o Sr. Gilberto, o Sr. Rodrigo e o Sr. Gerson, do SindimotoSP, para tratar da proposta de regulamentação do transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas a partir da visão do sindicato representativo dos condutores.

O Sr. Rodrigo menciona a experiência envolvendo o mototaxi em Goiânia/GO, com histórico de sua tentativa de regulamentação local, em 2001, com edital próprio para seu funcionamento, reduzindo a 10% para aqueles que atuavam antes da regulação. Houve melhoria no quanto à redução de acidentes e de roubos de motocicletas. Destaca que São Paulo possui outro desafio. Citou tentativa de conversa similar durante a gestão do Secretário Edson Caram, trazendo contribuições, como identificação no capacete, no colete e no veículo. Foi um marco que auxiliou a disciplinar a Lei nacional nº 12.009, de 2009. Não tem condição de afirmar se o mototaxi é ideal para São Paulo, mas teme pela segurança viária com o transporte individual de passageiros mediante aplicativos. Informa que o mototaxi não possui concorrência com o transporte coletivo. Sugere que, se houver decisão a respeito do tema, sejam exigidas apenas motocicletas acima de 300 cilindradas, por serem mais seguras. Em Goiânia, a regulamentação do mototaxi se deu a partir por empresas, e o contato com os usuários era, à época, por telefone. Atuavam os mototaxistas em conjunto com a polícia, mediante compartilhamento de informações a evitar "saidinhas" de bancos.

O Sr. Gilberto lembra da tentativa da Câmara do Município em proibir a atividade, que foi declarada inconstitucional. Sugere que eventual regulamentação seja bem construída com a participação de empresas que poderiam explorar mediante restrição quanto à qualidade do veículo, seguro, cobertura hospitalar, mais algumas normas comuns que são adotadas pela legislação municipal do motofrete. Levanta também o risco envolvendo a segurança no trânsito. Destaca que o transporte individual de passageiros com motocicleta já possui lei específica, que é a Lei nº 12.009, de 2009.

A 8ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 07 de fevereiro de 2023, com certificação nos autos no documento 078253632. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. O convidado da reunião foi o Sr. "Gringo", da AMABR, para tratar da proposta de regulamentação do transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas a partir da visão da associação dos transportadores.

O Sr. "Gringo" informa que a AMABR é contra a implantação de mototaxi na cidade de São Paulo. Esclarece a questão da segurança viária, a maior dificuldade em ter uma variedade de passageiros que influem tanto no desconhecimento de ponto de apoio deste como sua influência na dirigibilidade da moto. No caso do transporte com aplicativo, existe o risco da intenção do conduzido e relata notícias envolvendo assaltos e mortes em transporte por aplicativo com automóveis. A Uber Eats possuía bônus por entregas. Ela não aceitava motos com placas de aluguel. O único suporte por parte das operadoras de entregas apenas ocorre durante a viagem demandada. Os aplicativos de entrega exigem seguro do motociclista. Especificamente o iFood possui um seguro para os motociclistas, mas de difícil acionamento nos casos de acidente. Os gastos médicos durante a pandemia demandavam o custeio inicial pelo motociclista e posterior pedido de reembolso, o que inviabilizava o atendimento em rede privada e os custos a serem suportados



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

pelos motociclistas. A troca de garupas influi na dirigibilidade e risco de quedas. Os aplicativos de entrega não possuem limitador de acesso aos motociclistas.

A 9ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 09 de fevereiro de 2023, com certificação nos autos no documento 078307245. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram a Sra. Silvia, o Sr. Tolosa e a Sra. Camila, da SMS, para tratar sobre os impactos de saúde decorrentes de sinistros de trânsito envolvendo motocicleta.

A Sra. Silvia informa que as redes municipal e estadual compartilham dados estatísticos envolvendo atendimento hospitalar, incluindo os decorrentes de sinistros de trânsito. Entre 2018 e 2022, houve 317.140 internações hospitalares sob gestão do SUS por motivação externa (homicídios, quedas), das quais os acidentes de transporte correspondem a 15,7%, sendo que o envolvimento de motociclistas totalizou 30.324 ocorrências. Os motociclistas são a primeira causa de internação em acidente de trânsito. O pedestre liderava o número de sinistros fatais, enquanto os motociclistas lideram dentre as causas de internação. A SMS não possui um estudo de custo do sistema hospitalar, nem os custos sociais, mas por tabela SUS houve uma cobertura equivalente a essas internações e tratamentos de R\$ 47.429.016,15 (quarenta e sete milhões, quatrocentos e vinte e nove mil, dezesseis reais e quinze centavos), representando 56% dos valores de sinistros automobilísticos. A taxa de óbitos em internamento é baixa, representando 404 óbitos no período. 90% da população objeto é masculina, com mais de 80% na faixa etária de 15 a 30 anos. Principais traumatismos são joelho e perna. Houve aumento de internações no período indicado. Há queda expressiva nos óbitos envolvendo sinistros de trânsito, todavia o óbito de motociclista se manteve estável, superando inclusive os óbitos de pedestres a partir de 2020. Os dados de óbito são da cidade como um todo, não apenas a rede SUS. Os óbitos atingem a mesma faixa etária das internações. Além dos valores indicados, há aplicação de recursos próprios do Município. Não é possível distinguir se os números se referem a condutor ou passageiro, porque a importância para a área de saúde é o seu atendimento e a origem do trauma. Os valores apresentados não estão englobando a reabilitação. Também não entra nessa estatística o retorno por consequências do acidente, porque considera a situação de entrada, que deixa de ser direta e imediatamente do sinistro de trânsito.

A 10ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 07 de março de 2023, com certificação nos autos no documento 079523396. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, a Sra. Mariana substituiu o Sr. Roberto, o Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. O convidado da reunião foi o 1º Ten. Amendoeira, do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, para tratar sobre os impactos de atendimento em socorro decorrentes de sinistros de trânsito envolvendo motocicleta.

O Tenente Amendoeira informa que em 2022 o Corpo de Bombeiros, no Estado de São Paulo, atendeu a 548.922 ocorrências, envolvendo 235 mil resgates. A parcela mais significativa da atuação do Corpo de Bombeiros corresponde a atendimento a acidentes de trânsito, que representaram 15% das ocorrências, sendo representado por um total de 83.380 casos, observado um aumento de 5,3% em relação ao ano de 2021. Que os acidentes possuem maior incidência, em todo estado, nos horários entre 12h e 14h e entre 17h e 18h. Do número geral de casos envolvendo acidentes automobilísticos, os acidentes envolvendo motos foram 48.532, representando 58% do total. Do total de ocorrências com motos no estado, 11.906 foram registradas exclusivamente no Município de São Paulo, representando 24% de todos os acidentes envolvendo motocicletas. Esclarece que após um pico de ocorrências em 2019, houve uma redução de acidentes com motos, e também com vítimas, em 2020 e 2021, retomando o crescimento em 2022. Já os óbitos em acidentes com motos vêm crescendo constantemente desde 2018. As estatísticas de ocorrências e de vítimas no Município de São Paulo seguem os mesmos parâmetros gerais do estado, todavia os óbitos, ainda que em crescimento constante desde 2018, teve um pico em 2020, sendo em 2022 registrado o 2º maior número de óbitos no período. Esclarece que a constatação de óbito para o Corpo de Bombeiros é a ocorrência do óbito no local do acidente, não considerando o óbito ocorrido após o atendimento hospitalar. A faixa de idade dos acidentes está entre 20 e 40 anos. Além do capacete, uma proteção complementar básica, nas mãos, cotovelos, joelhos e costas, auxilia nas quedas de menor monta.

A 11ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 10 de março de 2023, com certificação nos autos no documento 079737474. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram o Sr. Paulo e o Sr. Sérgio, da ABRACICLO, para tratar sobre tipologia de motocicletas aptas ao transporte de passageiros disponíveis no mercado nacional.

O Sr. Paulo afirma que os projetos de motocicletas, em todas as suas categorias, possuem características próprias para uso, bem como se organizam em cilindradas. Destaca que os veículos de baixa potência são destinados ao transporte

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 7/14



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

de um único ocupante, e que todas as motocicletas são projetadas para levar um carona. Quando houve a criação da categoria de carga, houve a necessidade de redimensionamento do desenho da moto para atendimento específico para esse setor, por suas características. Para passageiros, o ponto de dificuldade não é o produto motocicleta, mas a necessidade de maior capacitação do condutor, indicando que acaba por ser mais natural que o passageiro se segure no condutor, não na alça da motocicleta, o que pode gerar certo constrangimento, além da alteração do ponto de equilíbrio para manobras. A utilização de motocicletas para transporte de passageiros em área urbana se mostra com características mais simples, como uma "scooter", com local para guarda de capacete, que ao mesmo tempo inviabilizaria o uso para o transporte até o aeroporto em Guarulhos, por exemplo, por conta da característica urbana da moto e sua incompatibilidade de uso em rodovias. Relembra que a presença de passageiro na moto aumenta a responsabilidade por acidentes e outras situações mais graves, o que pode gerar maior sobrecarga à pessoa do condutor. No transporte de entregas, os aplicativos acabam angariando profissionais eventuais, que podem ter carência de formação e capacitação necessária para a segurança viária, o que pode ter maior repercussão no transporte de passageiros.

O Sr. Sérgio resalta que mototaxi e motofrete possuem mesma fixação de equipamentos de segurança. Acresce que a formação do condutor para o transporte de passageiros é primordial. Esclarece que a alça da motocicleta é segura para se apoiar na moto.

A 12ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 13 de março de 2023, com certificação nos autos no documento 079806430. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. As convidadas da reunião foram a Sra. Olívia e a Sra. Jeanete, da SPTrans, para tratar da cobertura da rede de transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo.

A Sra. Olívia afirma que o sistema de ônibus da capital já transportou 10 milhões de passageiros, por dia, sendo atualmente por volta de 7 milhões, possivelmente por reflexos da pandemia; a rede de linhas não alterou no período, observando apenas um déficit no período noturno. Sendo um transporte coletivo, não se compararia com o transporte individual, como o táxi ou mesmo a motocicleta. Reconhece que existem locais com dificuldade de acesso em certas áreas, mas a SPTrans busca solucionar o acesso, mediante redesenho de rotas. Ressalta a preocupação do transporte individual com utilização de motocicleta pelo risco de sinistros. A rede de transporte hoje é abrangente suficiente, com acesso a linhas regulares entre 500 a 600 metros de distância de uma residência, observando algumas dificuldades no atendimento em áreas de "franja" da cidade. Observa que às vezes depende de urbanização para acesso do ônibus, e quando ocorre essa urbanização, a colocação do ônibus se torna prejudicial, pelos danos no viário, porque não planejado para essa utilização, além do estacionamento no viário que impossibilita a circulação regular de veículos maiores.

A Sra. Jeanete completou indicando que a SPTrans estudou transporte sobre demanda, mas reconhece que existe restrições quanto à utilização de ônibus para essas dificuldades operacionais do viário. Defende a atuação pública, por conta do interesse privado ser mais volátil ao movimento do investimento. Destaca os elementos de cadastro e controle, mas ressalva a questão envolvendo segurança. Que apenas mediante controle e uso de tecnologia é possível que haja monitoramento de rota de transporte individual e não ocorrer uma fuga de usuário, de modo a não concorrer com o sistema regular.

Observa a Sra. Olívia a possibilidade de ter transportadores não cadastrados e clandestinos ao serviço. Pontua que populações de novos empreendimentos requerem acesso ao transporte coletivo mas as obras são concluídas sem capacidade para circulação de ônibus. Também em melhorias do Município em áreas sem pavimentação acabam por disponibilizar um viário sem possibilidade de receber veículos de médio e grande porte em rotina. Eventual usuário de moto teria que se submeter a uma situação de transporte menos cômoda do que no transporte coletivo. Mas não observa uma mobilidade suficiente para capturar o usuário do transporte coletivo, por conta das condições e da limitação de número de transportados.

Jeanete observa que são 4.500 quilômetros de vias municipais cobertos pelo sistema de transporte público na cidade de São Paulo, de um total de 20.000 quilômetros. E que 96% da população paulistana tem proximidade à rede de ônibus, considerada uma distância de 300 metros da via onde trafegam, todavia em regiões periféricas o percentual e distância aumentam, por força de infraestrutura e limitação ambiental, para evitar adensamento populacional.

A 13ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 15 de março de 2023, com certificação nos autos no documento 080066473. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram Sr. Carlos, Sr. Rodrigo e o Sr. Bruno, da Grillo, e Sr. Sérgio e Sra. Renata, da Urucuia.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

O Sr. Carlos esclarece que a Grillo está na cidade de São Paulo, desde 2022, que tem como proposta de transporte, a partir de sua base em Porto Alegre, mediante utilização triciclo motorizados com cabines. A proposta envolve o transporte de "última milha", em complementação aos sistemas de transporte de passageiros tradicionais. O foco da empresa é trabalhar com veículos elétricos. Os veículos são de propriedade da empresa, sendo os condutores submetidos a procedimento interno para habilitação no uso da plataforma. A média de operação em viagem é de 2 a 3 kms, em âmbito de baixo interesse dos taxistas e aplicativos. Também atuam em transporte de pequenas cargas. A empresa possui *hub* na Rua Frei Caneca. Os veículos são próprios, devidamente licenciados na SENATRAN, com velocidade máxima de 50 km/h e autonomia de bateria de 100 km. Em Porto Alegre, a utilização é focada em complementação ao sistema de transporte, com maioria de mulheres (60%). A Grillo pretende iniciar operação na região do Jardim Paulista.

Sr. Sérgio explica que não há registro de mortos ou feridos na operação da Grillo na cidade de Porto Alegre. Que inexistência concorrência predatória com os demais meios de transporte, por se tratar de transporte motorizado de diminuta distância. Pontua que o projeto da Grillo para São Paulo será atuar em região com relevante atividade. Que o passageiro possui proteção por conta da estrutura do veículo.

Sr. Carlos informa que os veículos possuem capacidade para dois passageiros, lado a lado, com cinto três pontos. No plano de negócio, o motorista não é celetista, remunerando a empresa pela disponibilização diária do veículo, competindo ao interessado solicitar o veículo na hora que quiser e devolve ao final, competindo ao motorista se organizar na atividade. A empresa disponibiliza espaço para os motoristas se alimentarem. Explica que a velocidade de 50 km/h é mais segura para eventos de acidente e atropelamento com evento morte. A cabine fechada do veículo tem circulação de ar mediante janelas elétricas, não dispondo de ar-condicionado. O veículo é híbrido, com capacidade de até 300 kg, sem risco de tombamento lateral. A limitação de área de atuação não permite realizar viagens para fora da área no aplicativo.

O Sr. Bruno esclareceu que a Grillo possui 15 veículos em Porto Alegre, sendo 2 destinados à carga e 13 para passageiros.

Sr. Carlos aponta que são realizadas em média umas 35 viagens diárias. A bateria dos veículos é carregada normalmente em 30 minutos, podendo com isso disponibilizar no período noturno a atividade de transporte. A empresa trabalha com seguro. Exige EAR, além de passar o condutor por processo de seleção e treinamento.

É a suma dos trabalhos até então.

O primeiro ponto a ser abordado é a questão envolvendo a segurança viária na cidade de São Paulo e o impacto do uso de motocicleta.

Imperioso destacar que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu artigo 1º, parágrafo 5º, fixa a prioridade a ser dada pelos órgãos e entidades de trânsito integrantes do Sistema Nacional de Trânsito em defesa da vida, incluindo a preservação da saúde.

Especificamente quanto a sinistros envolvendo motocicletas no Município de São Paulo, um importante apontamento foi que, não obstante a redução de mortes em sinistros de trânsito, os números envolvendo pedestres e motociclistas estavam estáveis, sendo que estes superaram aqueles pela primeira vez (CET, 2ª reunião), sendo tal população a maior causa de internações na rede pública de saúde (SMS, 9ª reunião).

Acerca, ainda, dos números de sinistros no trânsito envolvendo exclusivamente motocicletas, a cidade de São Paulo corresponde ao total de 24% de todos os equivalentes no estado de São Paulo, correspondendo este último a 58% do total de sinistros com todos os veículos (Corpo de Bombeiros, 10ª reunião). O atendimento de urgência municipal identificou que 41% dos chamados envolvem sinistros com motocicletas (SAMU, 4ª reunião).

Acerca do atendimento hospitalar, o atendimento vem representando a 56% de todos os recursos voltados a cobertura de sinistros automobilísticos, com baixo índice de óbitos durante a internação (SMS, 9ª reunião), sendo que três-quartos dos óbitos ocorrem na própria via (CET, 2ª reunião).

Importante destacar que esses números voltados à área de saúde pública são desproporcionais ao número de motocicletas registradas no Município de São Paulo, que corresponde a apenas 15% do total de veículos ativos (CET, 2ª reunião).

Conforme se constata, a circulação de motocicletas no sistema viário municipal é um ponto de atenção relevante para fins de cumprimento do comando legal, haja vista a repercussão envolvendo seu uso e o conflito com os demais elementos integrantes da dinâmica viária.

Associando-se o uso de motocicletas para o desenvolvimento de uma atividade econômica de transporte individual de passageiros incorre na permanência de um veículo em constante deslocamento pela cidade, transportando terceiros, importando em potencial aumento de risco de acidentes e ampliação de número de feridos e, eventualmente, óbitos.

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 9/14



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

As motocicletas possuem uma dinâmica própria de deslocamento, sendo útil para uso individual do próprio motociclista, e até no transporte de bens e mercadorias, desde que adequadamente acondicionados. O uso individual está atrelado ao equilíbrio necessário a ser mantido entre o motociclista e seu veículo, em especial nos momentos de manobra do veículo.

Já o transporte de bens e mercadorias ocorre com seu acondicionamento em baús ou outros equipamentos aprovados pelo CONTRAN para acondicionar o objeto da entrega à motocicleta, não ao motociclista. A proibição de uso de "bags" durante a condução da motocicleta justifica-se pelo deslocamento do centro de equilíbrio do condutor, que passa a variar conforme o objeto conduzido.

Situação similar ao uso de "bags" durante a condução pode se caracterizar com o transporte de passageiros que para se equilibrarem durante a condução podem vir a se segurar no condutor, alterando a cada viagem e a cada curva o ponto de equilíbrio do conjunto em deslocamento, ampliando, assim, o risco de quedas (ABRACICLO, 11ª reunião).

Como a dirigibilidade das motocicletas está atrelada ao seu ponto de equilíbrio, e a alterabilidade do movimento de passageiros sobre ao moto importa em constante alteração do seu referencial para o condutor, conclui-se que a mera formação necessária para sua condução não é hábil suficiente para suprimir o risco de queda e suas consequências advindas. Ainda mais considerando que o movimento de curva e de corte de trânsito potencializa a queda e o sinistro, com alto risco para o condutor e para o passageiro.

Portanto, haja vista a situação posta da motocicleta na dinâmica viária da cidade de São Paulo, **não se mostra recomendável, sob a visão da segurança da circulação, a introdução de motocicletas para o transporte individual de passageiros.**

De forma alternativa, tendo como foco exclusivamente o aspecto de segurança viária, parece interessante a adoção de permissão de uso específico de veículo ciclomotor, em forma de triciclo, cabinado, o qual reduz riscos de queda e propicia maior segurança para o condutor e para o usuário transportado, assim como o projeto apresentado pela OTTC "Grilo" (Grilo, 13ª reunião). Importante destacar que se trata de veículo atualmente de baixo interesse de compra (DETRAN, 2ª reunião), o que pode ser um impeditivo de maior disponibilidade do serviço. Situação que pode se alterar ante a adoção apropriada de modelagem própria de transporte individual de passageiros, a partir de parâmetros complementares aos modais tradicionais de transporte coletivo (ônibus) e individual (táxi).

Outra vantagem observável é a adoção de veículo que inibe o contato direto entre condutor e usuário transportado, uma vez que se evita o contato constante de terceiro, minorando, assim, o risco de constrangimento, abuso sexual ou qualquer outra forma de importunação durante a viagem. Na motocicleta, ainda que presente a alça de segurança, o conduzido necessariamente estará em constante contato com o condutor, às suas costas, podendo ser margem potencial de toque indevido.

E nos casos de triciclos cabinados, o CONTRAN dispensa o uso de capacetes, nos termos da Resolução nº 129, de 06 de agosto de 2001, o que se mostra relevante após os debates envolvendo transmissão de vírus respiratório e o compartilhamento de capacetes, haja vista não ser possível exigir que todos os usuários do serviço trouzerem seu próprio capacete e o tratamento a ser dado pelo condutor que trouxer capacete sobressalente não sendo utilizado pelo transportado, porque não há local para sua guarda.

No plano legal, por sua vez, a adoção da motocicleta como meio de transporte individual de passageiros possui desafios relevantes, ainda mais considerando a proposta de operação de Uber (Uber, 5ª reunião) e de 99 (99, 6ª reunião).

O primeiro ponto a ser abordado é verificar se o serviço aqui proposto pelas empresas citadas é algo novo (Uber, 5ª reunião) ou se trata de uma nova roupagem de serviços anteriormente existentes.

O Código de Trânsito Brasileiro, ao substituir o Código Nacional de Trânsito, a partir de janeiro de 1998, disciplinou o uso da motocicleta em artigos pontuais, para deslocamento particular, em seus artigos 54 e 55. Por seu turno, o uso de veículo para exploração de atividade econômica, incluindo o transporte individual de passageiros, possui disciplina nos artigos 107 e 135, sem replicar as regras atinentes ao transporte individual do artigo 42 do revogado Código Nacional de Trânsito, com restrição do transporte individual apenas ao táxi.

Com a popularização da motocicleta para fins de exercício de atividades econômicas, a partir dos anos 1990, foram iniciadas as discussões legislativas para discipliná-las nacionalmente, a partir do Projeto de Lei do Senado nº 203, de 2001, que veio a se converter na Lei nº 12.009, de 2009. Nesse período, inclusive, o Município de São Paulo veio a disciplinar a matéria quanto ao transporte de mercadorias, por meio da Lei nº 14.491, de 2007, proveniente de debates iniciados localmente na d. Câmara Municipal, em 2005, influenciando, assim, a normativa nacional.

É de se observar que o Município de São Paulo, desde 2007, vem disciplinando a matéria atinente ao transporte de mercadorias, sendo posteriormente referendada pela legislação nacional, de 2009, dialogando quanto à matéria. Por

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=mid_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 10/14



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

seu turno, o trato do uso de motocicletas para transporte individual de passageiros permanecia vedado, desde 1998, pela Lei nº 12.609, e posteriormente pela Lei nº 16.901, de 2019, a qual veio a alterar a Lei nº 14.766, de 2008, para substituir a primeira lei. Contudo, as normas municipais proibitivas foram julgadas inconstitucionais pelo E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, conforme ADIN nº 2110503-93.2019.8.26.0000, ante a disciplina nacional constante da Lei nº 12.009, de 2009. O mote da deliberação da Corte Paulista foi a Tese de Repercussão Geral nº 967, em especial seu item 2.

O que se observa é que o uso de motocicletas para transporte de passageiros não é tema novo, sendo debate na cidade de São Paulo desde 1998 (Lei nº 12.609), passando pela norma federal, debatida de 2001 a 2009, e posterior movimentação legislativa local, em 2019.

A única novidade é o aproveitamento da modelagem de agenciamento de viagens por empresas de tecnologia para aproximar usuários e condutores (Uber, 5ª reunião, 99, 6ª reunião e Grilo, 13ª reunião). Essa modelagem em nada contraria os parâmetros fixados pela Lei nº 12.009, de 2009, que exige determinados parâmetros a serem observados no condutor, complementado por resoluções expedidas pelo CONTRAN, na forma do artigo 12 do CTB.

Desse modo, não há por se concluir pela novidade do modal, mas sim pela utilização de tecnologia desenvolvida para uma modalidade a ser estendida a outra.

O segundo ponto é compreender se a Lei nº 12.587, de 2012, que versa sobre o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, permite incluir motocicletas na modalidade de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Quando de sua alteração, pela Lei nº 13.640, de 2018, houve a fixação de nova redação ao inciso X do artigo 4º, para disciplinar o "transporte remunerado privado individual de passageiros", a partir do qual passa-se a permitir a realização de viagens individuais para usuários cadastrados previamente em aplicativos ou plataformas de comunicação em rede. Nesse ponto, distingue-se do serviço de táxi, com uso de veículos na categoria aluguel e realizam viagens acionadas a partir de chamamento de usuários na via.

Ao se prever essa modalidade, houve afastamento da condicionante dos artigos 107 e 135 do Código de Trânsito Brasileiro quanto ao emplacamento na categoria aluguel, com fundamento na especificidade da sua disposição, mantida a estrutura exigida para os demais veículos.

Entretanto, a mesma lei incluiu os artigos 11-A e 11-B, para esclarecer a aplicação do transporte remunerado privado individual de passageiros, sendo exigido para o condutor do veículo a categoria B (art. 11-B, inciso I). Uma vez que o CTB não permite a condução de ciclos com habilitação na categoria B ou superior, mas apenas mediante a anotação da categoria A, a qual possui estruturação isolada daquela.

Pelo conjunto normativo nacional, o transporte individual de passageiros com veículos na categoria particular somente está permitido apenas àqueles vinculados a uma plataforma ou rede de comunicação, desde que o veículo seja autorizado para ser conduzido por motorista habilitado na categoria B ou superior.

Isso não impede o uso de aplicativos para arremeter outros veículos, desde que parametrizados a partir dos artigos 107 e 135 do Código de Trânsito Brasileiro. Por seu turno, o uso de motocicletas deverá observar as regras constantes da Lei nº 12.009, de 2009. E nesse sentido é a consolidação dada pelo CONTRAN ao disciplinar o "mototaxi" e o "motofrete", ao exigir prévia regulamentação pelos Municípios para exploração da atividade com uso de motocicletas.

Não existe, portanto, impeditivo de uso de plataformas para acionamento de motocicletas ou motonetas, mas estas necessariamente devem estar submetidas às regras do CTB, da Lei nº 12.009, de 2009, e de resoluções do CONTRAN.

Especificamente quanto ao uso de triciclos, mister observar que a Lei nº 12.009, de 2009, não possui incidência sobre esse modal, haja vista que sua disposição foi clara no sentido de se destinar o mototaxi e o motofrete aos veículos denominados "motocicletas" e "motonetas" (art. 1º), os quais se distinguem legislativamente de "triciclos" conforme se verifica no CTB, art. 96, inciso II, alíneas "a" e "b". Não obstante o CTB impingir as mesmas regras de circulação a todos os ciclomotores (vide artigos 54 e 55), pela especialidade da Lei nº 12.009, de 2009, ao nominar especificamente aqueles veículos, sem menção a este, sua disciplina não abarca os "triciclos".

Também não se aplica a legislação nacional voltada a disciplinar o transporte individual de passageiros restrita à profissão de taxista, conforme pontua a Lei nº 12.468, de 2011, a qual prevê em seu artigo 2º como aquele que conduz "veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros", isso porque, assim como ocorre na situação descrita na Lei nº 12.587, de 2012, a atividade exige habilitação prévia em categoria B ou superior (art. 3º, I, da Lei nº 12.468, de 2011), sendo que para a condução de triciclos é exigida a categoria A (art. 143, inciso I, do CTB).

Existe, assim, um limbo normativo quanto à categorização voltada a utilização de triciclos para o transporte de passageiros quanto à definição, subsistindo apenas as regras atinentes aos artigos 107 e 135 do CTB, de modo a

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 11/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

indicar que compete ao Município, com fulcro no artigo 30, incisos I e II, da Constituição da República, suplementar a legislação federal e estadual atinente ao tema.

Portanto, no caso específico quanto ao uso de triciclos, ante a ausência normativa nacional a disciplinar o transporte individual de passageiros por meio desses veículos, poderá o Município suprir sua incidência, mediante disciplina autorizativa de circulação, mediante autorização, baseada em disciplina local.

Para essa disciplina, o Município poderá versar sobre características mínimas de segurança veicular bem como exigir prévia qualificação dos condutores. Isso decorre do regime autorizatório facultado ao Município para o exercício de uma atividade profissional de transporte individual de passageiros (categoria aluguel), em uma modalidade intermediária entre o taxi tradicional (Lei nº 12.468, de 2011) e o mototaxi (Lei nº 12.009, de 2009).

Quanto ao veículo, além da padronização municipal, é possível exigir aprimoramentos voltados à segurança veicular complementares às normas mínimas fixadas pelo CONTRAN, não obstante elas serem suficientes a garantir a dirigibilidade nas vias municipais.

Em relação ao condutor, recomenda-se a adoção de qualificação complementar à categoria de habilitação A e a exigência da anotação de exercício de atividade remunerada, a ponto de se desenhar a prévia capacitação em curso, renovável, cujo conteúdo deve ser construído entre os parâmetros mínimos fixados pelo CONTRAN para os modais de mototaxi (atualmente Resolução nº 930, de 2022) e de taxi (atualmente Resolução nº 456, de 2013), por se tratar de uma categoria intermediária.

Em relação à modelagem de outorga ou autorização, mister observar que os deferimentos podem ser prioritários a empresas (Sindimotos, 7ª Reunião), haja vista o baixo número de veículos em fabricação e circulação (DETRAN/SP, 3ª Reunião), sem prejuízo do estabelecimento de regras atinentes a autorizações a pessoas naturais, as quais podem eventualmente assumir os ônus atinentes ao investimento necessário para disponibilização dos veículos previamente parametrizados pelo Município, mas que demanda esforço da cadeia produtiva automobilística para ser suprida de forma satisfatória potencial interesse.

Pela baixa sinistralidade, muito mais pela observação de serem ínfimos os veículos em circulação no Estado de São Paulo classificados como triciclos, torna prejudicada uma análise, neste ponto, quanto à exigência de seguros de responsabilidade civil para cobertura de passageiros. Entretanto, mostra-se recomendável, considerando as características do veículo e sua posição no circuito viário, que sua regulamentação no Município seja acompanhada de fixação de restrições de circulação, de modo a minorar os riscos atinentes à condução e integridade dos ocupantes.

No mais, mostra-se recomendável que eventual autorização do modal seja condicionado à circulação de viagens limitadas em quilometragem de distância, sendo vedado o uso de vias que já possuam estruturas de faixas exclusivas para o transporte coletivo de passageiros. Esta última limitação se faz sentido pela mobilidade tangente dos triciclos que podem vir a colidir com ônibus que se propõem a desenvolver maior velocidade ante a reserva de faixas para sua circulação. Com isso visa-se reduzir impactos entre veículos de maior porte com triciclos. Além de sua disciplina fazer parte da política de mobilidade municipal permitida pelo artigo 23, inciso I, da Lei nº 12.587, de 2012.

E, nesse sentido, mostra-se recomendável a adoção de tecnologia para fins de aproximação entre usuário e condutor, com compartilhamento de dados ao Poder Público, dentro do espectro da fiscalização dos parâmetros estabelecidos (SPTrans, 12ª Reunião), sem prejuízo da fiscalização de campo.

Assim, a regulamentação eventual para deferimento de transporte individual de passageiros por meio de triciclos deverá prever requisitos complementares de segurança e identidade dos veículos e exigir dos seus condutores formação complementar à mera anotação de categoria específica e de que exerce atividade remunerada, além de disciplinar a forma de sua circulação no viário urbano, para viagens limitadas em quilometragem e vedação de circulação em eixos prioritários de transporte, como nas vias dotadas de faixas exclusivas para ônibus, com recomendação de submissão das viagens às plataformas digitais, com compartilhamento de dados com o Município.

Em conclusão, temos:

- a) que a difusão de motocicletas e motonetas para o transporte individual de passageiros como atividade econômica para circulação no sistema viário do Município de São Paulo é um grande risco de saúde pública, envolvendo desde a integridade de condutor e passageiro, como também a questão envolvendo a defesa da vida desses agentes;
- b) que a utilização de motocicletas e motonetas para o transporte individual de passageiros como atividade econômica deve, por imperativo nacional e decisão judicial, observar os termos da Lei nº 12.009, de 2009, não sendo hábil para suprir tais exigências o disposto no artigo 4º, inciso X da Lei nº 12.587, de 2012, ante as condicionantes constantes nos artigos 11-A e 11-B, ambos acrescidos pela Lei nº 13.640, de 2018, a qual deu nova redação àquele inciso, no sentido de restringir o uso de veículos particulares (leia-se placa particular) apenas a automóveis;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SE/PMSP - 083887711 - Relatório

c) que a submissão do regime de mototaxi, previsto na Lei nº 12.009, de 2009, não impede o uso de plataformas digitais, tais quais desenvolvidas e mantidas por OTTCs, desde que os veículos classificados como ciclos sejam previamente submetidos ao regime jurídico daquela lei;

d) que excepcionalmente é possível avançar sobre a utilização de triciclos para o transporte individual de passageiros, os quais não se submetem ao regime jurídico do mototaxi (Lei nº 12.009, de 2009) e do taxi (Lei nº 12.468, de 2011), mas que devem portar autorização municipal e utilizar categoria aluguel (artigos 107 e 135 do CTB), mediante regulamentação própria do Município, em complemento à legislação federal, omissa nesse ponto;

e) que nessa caracterização, poderão ser exigidas configurações dos veículos, incluindo padronização, como deverão ser exigidas qualificações complementares aos condutores além da categoria A e anotação do exercício de atividade remunerada;

f) que, ademais, a circulação dos veículos poderá ser condicionada à apresentação de seguro e ter sua limitação quanto à distância a ser percorrida nas viagens, bem como a limitação de acesso a vias de maior fluxo de transporte, como aquelas dotadas de faixas exclusivas de transporte coletivo;

g) que, por fim, seja adotada a solução tecnológica para fins de aproximação entre usuário e condutor, de modo a possibilitar a fiscalização quanto ao deslocamento adotado, seja para parâmetros limitadores de distância, seja para parâmetros limitadores de vias a serem proibidas de circulação.

Portanto, a introdução do modal de transporte individual de passageiros com utilização de ciclos automotores não se mostra aderente aos elementos de segurança viária em face da realidade da cidade de São Paulo e a dinâmica decorrente do volume de interferências que podem ocorrer, a partir dos dados decorrentes de saúde pública com motociclistas e a potencialidade do risco em ampliar o número de pessoas em motos circulando no sistema viário local, sendo contrarrecomendada.

De modo suplementar, a constituição de um regime de transporte individual nos termos do quanto aqui estudado e debatido se apresenta menos prejudicial com a utilização de triciclos dotados de cabinas, sendo as viagens acionadas mediante aplicativos, com limitação de quilometragem e restrição de vias dotadas de preferência destinada ao transporte coletivo de passageiros, todas essas regras a partir de regulação de natureza municipal, complementando a lacuna federal quanto ao uso desse veículo e na qualificação do condutor.

Entretanto, de modo a conferir maior segurança a uma modelagem nova, mostra-se imprescindível que seja essa regulamentação precedida de estudos complementares, mediante a fixação de parâmetros para fins de desenhar um projeto piloto, com requisitos mínimos, a partir dos elementos já existentes, limitação de número de veículos por empresas interessadas, disponibilização de plataforma eletrônica com compartilhamento de dados com o Município e adoção de restrições de circulação (raio de atuação, limitação de velocidade e de distância de deslocamento e proibição de uso de vias estruturantes de transporte).



Gilmar Pereira Miranda
Secretário(a) Executivo(a)
Em 26/05/2023, às 13:56.



Débora Freitas
Secretário(a) Executivo(a)
Em 26/05/2023, às 15:02.



João Bonetti Neto
Analista de Políticas Públicas e Gestão Governamental
Em 26/05/2023, às 15:03.



Roberto Cimatti
Diretor(a) de Departamento Técnico
Em 26/05/2023, às 17:02.



Leonardo Zveibil
Assessor(a) Técnico(a)
Em 29/05/2023, às 10:59.

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 13/14



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório



Julio Rebelo
Gerente
Em 29/05/2023, às 14:43.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **083887711** e o código CRC **07969723**.

Referência: Processo nº 6020.2023/0001419-2

SEI nº 083887711



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 53/25



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Daniel Guth Esteves em 31/10/2025 17:46:14.

fls. 1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

REQUERIMENTO Nº /2025

À Douta Subcomissão

do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Considerando a existência diversas ações judiciais que envolvem a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta no Município de São Paulo nas esferas municipal, estadual e federal;

Considerando, ainda, a necessidade de acompanhamento técnico e jurídico dessas ações, com vistas a subsidiar as atividades desta Subcomissão;

Requeiro, nos termos regimentais, que seja solicitado à Douta Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo que realize pesquisa junto aos órgãos judiciais competentes e elabore relatório de andamento processual abrangendo todas as ações judiciais que envolvam o objeto de estudo desta Subcomissão, notadamente a regulamentação do serviço de transporte remunerado de pessoas por motocicleta.

Ainda, que seja solicitado que o relatório contemple, entre outras, as seguintes ações:

- TJ/SP – Processo nº 2059677-53.2025.8.26.0000
- TJ/SP – Processo nº 1002734-68.2025.8.26.0053
- TJ/SP – Processo nº 1001729-11.2025.8.26.0053
- TJ/SP – Processo nº 2294157-10.2024.8.26.0000
- STF – Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 7852
- Demais ações correlatas que versem sobre a regulamentação, fiscalização, segurança ou condições de trabalho no serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.

Palácio Anchieta - Viaduto Jacaré, nº 100 – sala 304 (3º andar) – Bela Vista – São Paulo (SP) – CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Matéria RECOM SUBMOTOTAXI 53/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 31/10/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pld=699260>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

autuado por Daniel Guth Esteves em 31/10/2025 17:46:14.

fls. 2



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereadora Renata Falzoni

Solicita-se, por fim, que o relatório a ser elaborado contenha, ao menos:

- O objeto da ação;
- As partes envolvidas;
- Os principais pedidos e fundamentos jurídicos;
- As decisões judiciais proferidas;
- E o status processual atualizado.

RENATA FALZONI
Vereadora

Palácio Anchieta - Viaduto Jacaré, nº 100 - sala 304 (3º andar) - Bola Vista - São Paulo (SP) - CEP 01319-900
TEL: (11) 3396-4341 E-mail: renatafalzoni@saopaulo.sp.leg.br

Materia RECOM SUBMOTOTAXI 53/2025. Documento assinado digitalmente por RENATA FALZONI em 31/10/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.

Materia RECOM 3114/2025. Documento assinado digitalmente por PAULO JESUS FRANGE em 08/12/2025. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pld=699260>.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 53/25



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para Informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____ de 20 _____, _____, _____ (a)

Ref. Requerimento n.º 53/2025 da Subcomissão do Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Motocicleta

Assunto: Pesquisa de ações judiciais sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado de pessoas por motocicleta

Requerente: Secretaria da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sra. Procuradora Legislativa Supervisora,

Nos termos do Ofício n.º 53/2025 da D. Subcomissão Temporária destinada ao estudo, análise e discussão dos assuntos relacionados à regulamentação do serviço de transporte de passageiros por motocicleta no Município de São Paulo, encaminhado a esta D. Procuradoria Legislativa, foram solicitadas (i) a realização de pesquisas junto aos órgãos judiciais competentes e (ii) a elaboração de relatório de andamento processual abrangendo *“todas as ações judiciais que envolvam o objeto de estudo desta Subcomissão, notadamente a regulamentação do serviço de transporte remunerado de pessoas por motocicleta”*.

Mais especificamente, foram destacadas as seguintes ações judiciais, referentes ao objeto da D. Subcomissão, sem prejuízos de outras eventuais ações correlatas a respeito da matéria:

- i) TJSP – Processo n.º 2059677-53.2025.8.26.0000
- ii) TJSP – Processo n.º 1002734-68.2025.8.26.0053



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____ de 20 _____ / _____ / _____ (a) _____

- iii) TJSP – Processo n.º 1001729-11.2025.8.26.0053
- iv) TJSP – Processo n.º 2294157-10.2024.8.26.0000
- v) STF – Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 7852

Para a elaboração dos respectivos relatórios dos processos judiciais, recomendou-se ainda a utilização dos seguintes parâmetros: i) *objeto da ação*; ii) *partes envolvidas*; iii) *principais pedidos e fundamentos jurídicos*; iv) *decisões judiciais proferidas*; e v) *status processual atualizado*. Assim sendo, foi realizado o levantamento das informações solicitadas, conforme disposto nas páginas a seguir.

Desde logo, cumpre igualmente destacar que o caráter preliminar e não exauriente do presente relatório, tal que informações poderão ser acrescidas e atualizadas, conforme a jurisprudência e a atuação dos Tribunais pátrios.

1) Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 2059677-53.2025.8.26.0000

Trata-se da Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 2059677-53.2025.8.26.0000, de âmbito estadual, movida pela Confederação Nacional de Serviços – CNS em face da Prefeitura do Município de São Paulo, voltada a impugnar o Decreto Municipal n.º 62.144/2023, que “suspende, temporariamente, a utilização de motocicletas para transporte individual remunerado de passageiros por aplicativos no Município de São Paulo”.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para Informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____ de 20 _____ / _____ (3)

Foi negado o pleito de instalação de *simultaneous processos* entre esta ação e a ADI nº 2294157-10.2024.8.26.0000, visto que os argumentos desfiados num e noutro desses processos não são de todo repetidos, o que poria em risco o resguardo do direito de ampla defesa e do contraditório.

A Requerente fundamentou o seu pedido, em síntese, nos argumentos seguintes: (i) extrapolação de competência municipal, tendo em vista que matéria de trânsito e transporte é de competência privativa da União (art. 22, XI, CF/88), não cabendo ao Município suspender a atividade de transporte privado individual, ainda que temporariamente; (ii) violação à livre iniciativa e à livre concorrência, em alinhamento ao tema 967 de repercussão geral, que reputa inconstitucional a restrição do transporte privado individual por aplicativos; e (iii) regulamentação municipal possível, mas sem suspensão da atividade: ressalva-se a competência local para regular serviços de transporte de aluguel, o que não inclui paralisar a atividade.

Em julgamento realizado pelo Órgão Especial do E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, em votação unânime, as preliminares foram rejeitadas e a ação julgada procedente com modulação, com postergação dos efeitos por 90 dias a partir da publicação do acórdão, sob o fundamento de que o decreto municipal, com feição normativa típica de lei, extrapolou a competência municipal e violou os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.

O Instituto Brasileiro de Direito de Trânsito – IBDTRANSITO interpôs Agravo Interno, que não foi conhecido, em votação unânime. Ainda, a Prefeitura do Município de São Paulo opôs Embargos de Declaração, que foram rejeitados, ante a inexistência de vícios e a tentativa de rediscussão do mérito.

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para Informação, rubricado como folha nº

do processo nº de 20.....

Não houve trânsito em julgado.

2) Ação Civil Pública n.º 1002734-68.2025.8.26.0053

Trata-se de Ação Civil Pública nº 1002734-68.2025.8.26.0053, movida pelo Município de São Paulo em face da 99 Tecnologia Ltda., objetivando a concessão de tutela de urgência para determinar à ré que se abstenha de prestar serviços de transporte remunerado de passageiros por motocicletas na cidade de São Paulo, sob pena de multa diária de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) e de responsabilização por crime de desobediência. No mérito, requer a confirmação definitiva da tutela antecipada, bem como a condenação da empresa ao pagamento de indenização por dano moral coletivo no valor de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

A inicial fundamentou os seus argumentos nos termos dos arts. 30, I e V, e 144, § 10, da Constituição Federal, na Lei Federal nº 12.587/2012 e na Lei nº 12.009/2009, que regulamenta o transporte de passageiros e o uso profissional de motocicletas. Sustenta o Município que compete ao ente local regulamentar e fiscalizar o transporte individual de passageiros, visando à segurança viária e ao interesse público, razão pela qual o serviço de “mototáxi” ofertado por aplicativos configuraria atividade ilícita, por ausência de autorização municipal.

A autora emendou a inicial e requereu a inclusão da Uber do Brasil Tecnologia Ltda. no polo passivo. Foi acolhida a emenda à inicial requerida pela autora.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____ de 20 _____, (a)

O Juízo indeferiu o pedido de tutela de urgência, entendendo não estarem presentes os requisitos do art. 300 do CPC, especialmente o perigo de dano, diante da ausência de prova concreta de risco imediato à coletividade. Contra essa decisão, houve interposição de Agravo de Instrumento.

Em grau recursal, no Agravo de Instrumento n.º 2013407-68.2025.8.26.0000, o agravante pleiteou a concessão de efeito ativo e, ao final, o provimento do recurso para restaurar a tutela, sustentando, em síntese, que o art. 11-B da Lei n.º 12.587/2012 (ao exigir CNH “B” ou superior) não admite o uso de motocicletas no transporte individual remunerado. Apontou, ainda, desconformidades com a Lei n.º 12.009/2009 (idade mínima de 21 anos) e com a Resolução Contran n.º 943/2022 (exigência de antecedentes criminais e de equipamentos de segurança como colete refletivo, protetor de pernas e aparador de linha).

O Relator concedeu efeito ativo parcial para suspender o mototáxi, sem multa diária e sem remessa por desobediência. O recurso foi recebido com concessão de efeito ativo apenas para que as rés se abstenham de prestar os serviços de transporte remunerado de passageiro por motocicletas na cidade de São Paulo. Após contrarrazões das rés e parecer do MP pelo provimento, a 7ª Câmara de Direito Público do TJSP, em 22/05/2025, julgou o agravo prejudicado por perda superveniente do objeto, diante da sentença já proferida na ação principal.

Em relação ao processo principal, na sentença de 1º grau, julgou-se IMPROCEDENTE o pedido formulado na inicial, extinguindo o processo com fundamento no artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____ de 20_____, pág(s) _____.

Foi interposto recurso de apelação pela Municipalidade, sendo concedido o efeito suspensivo à apelação, com a recomendação de que o Município de São Paulo procedesse à regulamentação do serviço no prazo de 90 dias. Mais ainda, determinou-se a abstenção da prestação do serviço de transporte individual por motocicletas, realizado pela Uber e pela 99, sob pena de aplicação de multa diária de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), em caso de desobediência.

Em 18/07/2025, foi determinada a suspensão do processo, a depender do julgamento de outra causa (SUSPENSÃO ATÉ JULGAMENTO ADI nº 2059677-53.2025.8.26.0000.). Sem trânsito em julgado.

3) TJSP – Processo n.º 1001729-11.2025.8.26.0053

Trata-se de Mandado de Segurança, com pedido liminar, impetrado por 99 TECNOLOGIA LTDA (“99”) contra o ato coator supostamente praticado pelo SECRETÁRIO EXECUTIVO DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO VIÁRIO – CMUV. Nos termos da exordial, o suposto ato ilegal praticado pelo impetrado consistiria na notificação do impetrante para o fim de “*determinar a imediata suspensão/interrupção de qualquer atividade relativa ao clandestino serviço de utilização de motocicletas para o transporte individual remunerado de passageiros por meio de aplicativos nesta cidade, sob pena da imperiosa imposição dos consectários legais*”.

De acordo com o impetrante, houve ilegalidade do ato coator, vez que: i) o Decreto nº 62.144/2023 é ilegal e inconstitucional, pois extrapola o poder



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____

de 20 _____

(a) _____

regulamentar conferido pela CRFB/88 ao Chefe do Executivo; ii) o serviço oferecido é autorizado por Lei Federal e, por isso, não depende de prévia regulamentação do Município; iii) o regulamento local deve se ater aos critérios do PNMU, sem possibilidade de restrição dos serviços; iv) o serviço ofertado atende aos requisitos de segurança impostos pela Lei nº 12.009/2009 e; v) o Moto99 produz impactos positivos e significativos na economia e na qualidade de vida dos cidadãos. Aduziu amparo no Tema 967 do STF e na ADPF 449.

O impetrante requereu, liminarmente, a suspensão do ato coator de modo a permitir que o serviço 99 Moto continue sendo regularmente colocado à disposição dos usuários. No mérito, requereu a declaração de nulidade do ato coator, afastando, em definitivo, a suspensão do 99 Moto pelo Município e confirmando a possibilidade de oferta e regular funcionamento desse serviço aos usuários na Cidade de São Paulo.

O SINDICATO DOS MENSAGEIROS MOTOCICLISTAS, CICLISTAS E MOTO-TAXISTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (SINDIMOTO/SP) requereu seu ingresso na qualidade de *amicus curiae*, porém teve seu pedido indeferido.

Em 15/01/2025, foi indeferida a concessão do pedido liminar.

De sua parte, o impetrado e o Município de São Paulo alegaram a inexistência de violação a direito líquido e certo, vez que o Decreto Municipal nº 62.144/2023 está em vigor e suspendeu temporariamente os serviços em razão de comprovados riscos à segurança do trânsito e à saúde e à vida dos motoristas e dos passageiros. Argumentaram que a Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) não cuidou do transporte de passageiros por motocicletas. Entenderam pela



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____

de 20 _____

(8)

regularidade da suspensão pelo art. 11-B, II, da referida lei. Sustentam que a Lei 12.009/2009 regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros com o uso de motocicleta.

Ademais, alegaram o afastamento do Tema 967 do STF que cuidou da prestação de serviço de transporte de passageiros por carros particulares acionados por aplicativos. Ainda, o decreto impugnado não vedou, apenas suspendeu temporariamente as atividades e alegaram que a concessão da segurança ao impetrante ensejaria um desequilíbrio no mercado, na medida em que os demais agentes econômicos permaneceriam submetidos às restrições do decreto em discussão.

Por fim, aduziram a aplicação do art. 12, I, da Resolução CONTRAN nº 943/2022 pelo qual há a necessidade de prévia autorização municipal para a prestação do serviço controvertido. Entenderam que a impetrante não atende aos requisitos legais ao permitir o transporte por menores de 21 anos, o que contraria o art. 2º, I, da Lei Federal nº 12.009/2009 e o art. 6º, I, da Resolução Contran nº 943/2022; permite o transporte por condutores com CNH de categoria A, o que contraria o art. 11-B, I, da Lei Federal nº 12.587/2012; que não se exige atestado de antecedentes criminais, ao contrário do previsto no art. 8º, parágrafo único, da Resolução Contran nº 943/2022 e; não se exige dispositivos de segurança, notadamente coletes refletivos, protetor de pernas e aparador de linha, todos previstos na Resolução Contran nº 943/2022.

Em 26/02/2025, a segurança foi concedida pelo juízo de 1º grau, com o julgamento da PROCEDÊNCIA do pedido formulado na inicial e CONCENDENDO a segurança pleiteada para afastar o ato coator e declarar, incidentalmente, a inconstitucionalidade do Decreto Municipal nº 62.144/2023, extinguindo o processo nos termos do art. 487, I, do CPC.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____ de 20 _____ / _____ (s) _____

Posteriormente, houve a interposição do recurso de apelação pelo Município de São Paulo em 07/03/2025 e a apresentação de contrarrazões pelo impetrante em 03/04/2025.

Em 02/06/2025, foram PROVIDAS, COM RECOMENDAÇÃO, a apelação civil e a remessa necessária, tal que a sentença foi reformada e a segurança, denegada. Constatou a recomendação de que o Município de São Paulo promova a regulamentação do serviço em discussão no prazo de 90 dias.

Foram opostos embargos de declaração pelo impetrante, recurso este rejeitado por votação unânime.

Foram interpostos o Recurso Especial, ao STJ, e o Recurso Extraordinário ao STF. Não houve trânsito em julgado até o presente momento.

4) TJSP – Processo n.º 2294157-10.2024.8.26.0000

Trata-se de Ação Direta de Inconstitucionalidade (Processo Digital n.º 2294157-10.2024.8.26.0000), de âmbito estadual, a discutir sobre a constitucionalidade do Decreto Municipal n.º 62.144/2023, que “suspende, temporariamente, a utilização de motocicletas para transporte individual remunerado de passageiros por aplicativos no Município de São Paulo”. Nesses autos, o requerente é ASSOCIAÇÃO DOS MOTOFRETISTAS DO BRASIL (AMB), e o requerido, o PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Por se tratar da discussão da constitucionalidade de Decreto Municipal, editado pelo Poder Executivo, não houve participação da Câmara Municipal de São Paulo e de sua Procuradoria Legislativa no processo em questão.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº de 20..... f. f. (a)

De outra parte, o Prefeito do Município de São Paulo, representado pela Procuradoria do Município de São Paulo (PGM-SP), prestou informações, arguindo, preliminarmente, (i) ilegitimidade da associação autora, (ii) inépcia da petição inicial por apontada falta de pertinência entre os dispositivos da Constituição paulista tidos por vulnerados e o conteúdo do decreto sub examine, (iii) inadequação da via eleita ante a impossibilidade de apurar, em âmbito estadual, a constitucionalidade de normas com base em disposições da Constituição federal, (iv) falta de interesse de agir ante a necessidade de prévia autorização municipal para o exercício de atividade de transporte remunerado de passageiros por motocicletas e (v)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____ de 20 _____, (a)

impossibilidade de se propor demanda direta de inconstitucionalidade contra ato normativo secundário, tal como na espécie.

No mérito, o requerido defendeu a constitucionalidade da norma, nos termos do art. 30, incisos I e II da Constituição federal, por versar sobre assunto de interesse local. Sustentou, ainda, que a Lei Federal n.º 12.587/2012, que “*institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*” reconhece a competência suplementar dos municípios para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte privado, remunerado e individual de passageiros, e que a Resolução Contran n.º 943/2022 condiciona o exercício de atividade de transporte remunerado de passageiros por motocicletas à obtenção de prévia autorização municipal, sob pena de sanção prevista no Código de trânsito brasileiro.

Em 01/10/2024, foi indeferido pelo Des. Relator, Exmo. Dr. Ricardo Dip, o pedido liminar de suspensão imediata da execução do Decreto Municipal n.º 62.144/2023, uma vez ausente o requisito do *periculum in mora*.

Em 26/02/2024, foram indeferidos os pedidos de ingresso na qualidade de *amici curiae* da (i) Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo - Fetpesp, (ii) da Uber do Brasil Tecnologia Ltda. e (iii) da 99 Tecnologia Ltda.

Em 11/04/2025, por maioria dos votos, os Exmos. Des. do Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo julgaram extinta a ação, sem julgamento de mérito, uma vez reconhecida a ilegitimidade ativa da parte autora.

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para Informação, rubricado como folha nº

do processo nº _____ de 20____ / ____ / ____

5) Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 7852/SP

A entidade requerente alega a presença de inconstitucionalidade formal, por violação da competência da União para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, IX e XI, CF). Alega também violação aos princípios da livre iniciativa e concorrência (art. 1º, IV, e 170, *caput*, incisos IV e V, e parágrafo único da CF). Requer a concessão de medida cautelar para “que seja suspensa a eficácia da íntegra da Lei Estadual n.º 18.156/2025 do Estado de São Paulo, por violação aos arts. 1º, IV; 22, IX e XI; 170, *caput*, e incisos IV e V e parágrafo único, todos da Constituição Federal”.

Em 12/08/2025, o Relator Min. Alexandre de Moraes adotou o rito do art. 10 da Lei 9.868/1999, solicitando informações ao Governador e à ALESP (5 dias) e, na sequência, a remessa ao Advogado-Geral da União (AGU) e ao Procurador-Geral da República (PGR) (3 dias, sucessivamente). A ALESP arguiu, preliminarmente,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____ de 20 _____ / _____ / _____ (a) _____

ilegitimidade ativa e, no mérito, defendeu a constitucionalidade sob enfoque de defesa do consumidor e proteção à saúde (competência concorrente – art. 24, VIII e XII). O Governador do Estado de São Paulo também defendeu a validade da lei, destacando a tutela da saúde/consumidor e a possibilidade de atuação estadual suplementar.

A Procuradoria-Geral da República opinou pelo deferimento da cautelar e, no mérito, pela procedência, por invasão da competência privativa da União e inovação indevida frente à Lei 12.587/2012.

No mesmo sentido, o Advogado-Geral da União apresentou parecer com conclusão favorável ao deferimento de medida cautelar, entendendo violada a competência da União para legislar sobre trânsito e transporte.

O Ministro Relator deferiu a medida cautelar, *ad referendum* do Plenário da Suprema Corte, com fundamento no art. 10, § 3º, da Lei 9.868/1999, e no art. 21, V, do RISTF, para suspender a eficácia da Lei 18.156/2025 do Estado de São Paulo, até o julgamento de mérito da presente demanda.

Houve a conversão do referendo da medida cautelar em julgamento de mérito, com base nos imperativos da celeridade processual e da eficiência.

Atualmente, a demanda está em julgamento no Plenário Virtual do Supremo Tribunal Federal, tendo sido formada a maioria dos votos dos Ministros pela PROCEDÊNCIA da demanda. Porém, ainda não houve trânsito em julgado.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº _____

do processo nº _____ de 20____ / _____ (a) _____

À consideração superior.

São Paulo, 10 de novembro de 2025.

GABRIELA SOUTO MAIOR BACCARIN

Procuradora Legislativa – Setor Judicial – RF 11.508



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

RELATÓRIO FINAL – GT – Decreto 62.144 2023 -SEI 6020 2023 0001419-2



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMS - 083887711 - Relatório



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO

Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana

Rua Boa Vista, 128 / 136, 6º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone:

Relatório

GRUPO DE TRABALHO

RELATÓRIO FINAL

O presente documento foi elaborado a partir dos elementos obtidos pelo Grupo de Trabalho designado para fins de estudar a temática do serviço de transporte individual de passageiros mediante utilização de motocicletas, tanto sob regime de mototáxi como sob regime de demanda por aplicativos.

Toda instrução processual fora condensada nos autos nº 6020.2023/0001419-2, de acesso público e sem restrição.

O Grupo de Trabalho foi constituído por Portaria SMT.GAB nº 002/2023, para "estudos, análises e proposição de medidas de regulamentação da atividade de transporte individual de passageiros por motocicletas, inclusive em relação às pessoas jurídicas que se utilizam de aplicativos para mediar o serviço" (art. 1º), composto pelos seguintes representantes (art. 2º): Gilmar Pereira Miranda (coordenador); Roberto Cimatti; João Bonetti Neto; Débora de Freitas; Valtair Ferreira Valadão; e Paulo Eduardo Soares Junior (vide documento 076814002).

O interesse da constituição do Grupo de Trabalho foi em razão da propositura de regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas no âmbito territorial deste Município, haja vista a existência de empresas interessadas pela prestação do referido serviço e potencial demanda de usuários para sua fruição, observando as precauções de conforto, segurança e tranquilidade a esses usuários (vide documento 076761829).

Em cumprimento ao desiderato, o Grupo de Trabalho realizou previamente 13 (treze) reuniões, virtuais na plataforma Teams, com gravação de seu inteiro teor e disponibilização de seu conteúdo em pasta compartilhada no SharePoint e links certificados nos autos, haja vista o tamanho dos arquivos resultantes e impossibilidade de carregamento em documento único no SEI.

A 1ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada no dia 13 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077433671. Houve participação dos membros nomeados pelo Secretário, mais a participação de representante da assessoria de comunicação da SETRAM.

Durante a reunião, fora esclarecido a respeito de anúncio público formulado por empresa credenciada no Município de São Paulo em exploração do transporte individual de passageiros com utilização de automóveis de que iria iniciar, tanto em São Paulo/SP como no Rio de Janeiro/RJ a modalidade de motocicleta, sem prévia consulta à Prefeitura do Município de São Paulo. Também foi esclarecida a situação da regulamentação do mototáxi na cidade, que possuía proibição em lei local, a qual fora derrubada no Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo por ação direta de inconstitucionalidade promovida pelo Ministério Público do Estado de São Paulo. Foram propostas diretrizes para prosseguimento das reuniões, envolvendo (i) a possibilidade de definição de diretrizes para absorção do serviço de transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas no Município de São Paulo em razão da potencialidade da ocorrência de sinistros de trânsito; (ii) em havendo a possibilidade, se seria possível definir alguma tipologia de veículo que possa minorar os riscos de danos ao condutor e ao passageiro durante o deslocamento; (iii) ainda, se seria possível a utilização do marco legal vigente para disciplina do serviço de táxi para auxiliar na regulamentação da atividade, em conjunto com a lei nacional que prevê a existência do serviço de mototáxi; (iv) e se é possível desenvolver uma atividade de transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas sem se apoiar sobre o regime de mototáxi, mas apenas com base na Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana. Em levantamento preliminar, fora constatada a existência de uma frota ativa de 4,069 milhões de veículos, sem qualquer regulamentação de mototáxi ou outra categoria similar em cidades de dimensões próximas à de São Paulo, com riscos de integridade dos usuários e transportadores. Ademais, a cidade do Rio de Janeiro, que possui regulamento do

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 1/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMS - 083887711 - Relatório

serviço de mototáxi, tem índice de sinistralidade maior que o constatado na cidade de São Paulo, cuja frota é maior. Ainda, que a motocicleta é o veículo automotor de maior exposição em ocorrências de sinistros do trânsito, com média de mais de 300 óbitos anuais. Outro detalhe envolve que as demandas de transporte com uso de motocicleta ocorrem em cidades nas quais há deficiência de cobertura do transporte coletivo sobre a área urbana, situação não verificada na cidade de São Paulo. Foram alinhadas as diretrizes a serem observadas para fins de convite de representantes de órgãos e entidades para oitiva e troca de experiências.

A 2ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 16 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077433782. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário, sendo o Sr. Roberto Cimatti substituído excepcionalmente pela Sra. Mariana. Os convidados da reunião foram o Sr. Julio Rebelo e a Sra. Alexandra, da CET, para tratar das estatísticas de sinistros de trânsito, com destaque do uso do veículo motocicleta.

O Sr. Julio trouxe apresentação de dados do panorama da cidade de São Paulo, com 12,416 milhões de habitantes, com frota superior a 8 milhões de veículos (8.889.095), dos quais, 1,3 milhão de motos (15% da frota), com uma malha viária de 20.000km e 2021 teve como resultado estatístico de 6,64 óbitos para cada 100 mil habitantes, 0,93 óbitos para cada 10 mil veículos, e 2,79 óbitos para cada 10 mil motos. Pela pesquisa Origem-Destino do Metrô, foram realizadas em 2021 1,64 milhão de viagens de motos na cidade de São Paulo. Os sinistros de automóveis reduziram de 18.335 em 2012 para 5.838 em 2021, com um pico em 2019, de 10.356, sendo acompanhado pelos acidentes de motocicletas, de 15.124 (2012) para 4.643 (2021), com pico em 2019 (8.727). Para as vítimas em sinistros de trânsito, há um declínio de seu total de 2012 a 2021 (33.545 para 8.439), todavia, a ocorrência de óbitos no período há uma constante envolvendo pedestres e motociclistas, não acompanhando a redução nos acidentes envolvendo automóveis (de 2012 a 2021, foram registrados óbitos de pedestres, de 540 até 286, e de óbitos de motociclistas, de 438 a 363), sendo que desde 2020 há mais óbitos de motociclistas do que de pedestres. Na média diária de vítimas de sinistro de trânsito, de um total de 23,77 vítimas diárias, 12,8 são motociclistas. De 2016 a 2021, ocorreram 45.081 sinistros de trânsito envolvendo motocicletas, com uma média anual de 7.514, sendo um total de 1.736 óbitos de condutores e 263 óbitos de garupa, enquanto ocorreram 38.401 condutores feridos e 5.781 garupas feridos. O cálculo de garupas se deu a partir de número de pessoas envolvidas em sinistros com motocicletas, sendo que sempre que houvesse mais de um envolvido, o excedente era considerado garupa. Acrescentou que em 2018 houve a interrupção da sequência de anos de redução de óbitos, com reflexo decorrente do aumento de aplicativos de entregas, carga extenuante de trabalho e uso de mochilas durante a circulação. Foi constatado que de 2018 a 2021 houve incremento de participação de motofretistas entre as ocupações dos condutores que vieram a óbito, com faixa etária majoritária de 18 a 29 anos. No mais, houve descrição das principais vias municipais com maior número de óbitos de condutores de motocicletas, destacando-se as duas marginais (Pinheiros e Tietê), e as avenidas Raimundo Pereira de Magalhães e Estado. Em acréscimo, esclareceu que o boletim de ocorrência não descreve a posição da vítima na moto, sendo apenas deduzido que o número superior a 1 (uma) vítima passa a ser considerado garupa; que não é possível aferir se o garupa ou o condutor é o que mais foi vítima de lesões; que não é possível verificar se o óbito é do motociclista ou do garupa se a segunda vítima sobreviveu, por ausência de informações complementares no Boletim de Ocorrência; que o número de sinistros com motocicletas diminuiu a partir de 2020, mas os óbitos aumentaram, ultrapassando o número de pedestres; que os óbitos são considerados aqueles que ocorrem na via ou até 30 (trinta) dias depois do sinistro de trânsito; que 75% dos óbitos ocorrem na via; os dados da CET são obtidos da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, não do INFOSIGA, por conta de divergência de óbitos em sistema de saúde. Alexandra participou dos debates.

Em 18 de janeiro de 2023, foi recebido e-mail (documento 077434258), com origem da Secretaria Municipal de Saúde, acompanhado de Nota Técnica, elaborada em 16 de janeiro de 2023 (documento 077434318), subscrita pelo Secretário Municipal de Saúde, Dr. Luiz Zamarco, pelo Secretário Adjunto, Maurício Serpa, e pelo Chefe de Gabinete, Armando Palmieri.

Apontaram os autores que foram registrados 26.420 acidentes com motociclistas no Estado de São Paulo, de janeiro a junho de 2020, e no mesmo período, em 2021, foram registrados 38.924 acidentes, representando um acréscimo de 18%. Por seu turno, no Município de São Paulo ocorreram 148 mortes de motociclistas em 2021, mais 157 usuários em programas de reabilitação, além de uma fila para cirurgias ortopédicas de 88.945 vagas, dentre os quais estão vítimas de acidentes com motocicleta. Ponderaram que existe um elemento volitivo de negligência por parte de condutores como principal responsável pelo incremento de acidentes, tendo em vista que sua dinâmica na via pública é diversa dos demais veículos, exigindo movimentos próprios de dirigibilidade e exposição. Por essas razões, é desaconselhada a adoção da motocicleta como veículo de transporte de passageiros.

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 2/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMS - 083887711 - Relatório

A 3ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 19 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077433879. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário, sendo o Sr. Valadão substituído excepcionalmente pelo Sr. Julio Rebelo. Os convidados da reunião foram o Sr. Poletti, Sr. Otávio, Sr. Frederico e Sr. Julyver, do DETRAN, para tratar das alternativas de veículos mais seguros para condução de passageiros e eventuais experiências com outros municípios paulistas nessa temática.

O Sr. Poletti pontuou a importância da discussão a respeito entre o Detran e a Prefeitura de São Paulo, destacando a questão da regulamentação do motociclista pela Resolução nº 943 do CONTRAN e artigos específicos do CTB. A maior demanda envolvendo o DETRAN ocorre com a regulamentação e regularização do motofrete, que possui base legal similar.

O Sr. Julyver ponderou que a fiscalização estadual, com apoio da Polícia Militar, observará eventual regulamentação da atividade pelo Município. Todavia, sem essa regulamentação, para fins de leitura do CTB, o seu exercício é considerado irregular.

O Sr. Frederico ponderou que o artigo 11-B da Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana conduz à restrição do transporte individual de passageiros apenas aos veículos automotores, pela exigência de categoria B na Carteira Nacional de Habilitação. Sugeriu que o Município consultasse o CETRAN/SP a respeito. Também questiona o volume de condutores de motos que teriam capacitação necessária para o transporte de passageiros.

O Sr. Cimatti ressaltou que para o transporte de mercadorias, são poucos os condutores que possuem CONDUMOTO [4.357, em fevereiro/2023].

A respeito da formação de condutores, a Sra. Débora relatou que em conversa preliminar com representantes da Uber, esta empresa oferece um curso online, mas que não está aderente aos requisitos fixados pela resolução do CONTRAN.

O Sr. Otávio ressaltou a importância da exigência de contratação de seguro para cobertura de acidentes pessoais e o DPVAT, na forma do artigo 11-A da Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, sem fixar qualquer valor, sendo que os danos pessoais no sinistro envolvendo motocicleta é maior que o sinistro envolvendo automóvel.

O Sr. Poletti ressaltou que a Carteira Nacional de Habilitação do condutor, além de constar a habilitação correspondente, deverá constar que "Exerce Atividade Remunerada", por força de exigência do CTB. Ademais, para circulação de motocicleta, o passageiro deverá estar usando capacete. Se eventualmente a moto possuir baú, no documento de licenciamento constará que somente pode haver uma pessoa na moto, não duas. São demandas que serão observadas pela autoridade de trânsito estadual.

Acerca dos veículos classificados como triciclos, o Sr. Otávio informou que no Estado de São Paulo há o registro de 6.921, além de 1.924 sidecars. Que os veículos triciclos não necessariamente são para transporte de passageiros.

O Sr. Julyver esclareceu que se o triciclo for de cabina fechada, os seus integrantes não precisam usar capacete.

O Sr. Poletti fez uma apresentação sobre a Lei nº 12.009 e a Resolução Contran 943/2022. Esclarece a necessidade de registro da motocicleta na categoria aluguel.

A 4ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 20 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077433975. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. As convidadas da reunião foram a Sra. Cristiane e Sra. Maísa, do SAMU, para tratar dos atendimentos médicos de emergência a sinistros de trânsito envolvendo motocicletas.

Sra. Maísa esclareceu que a atividade do SAMU envolve a fase pré-hospitalar. Destacou que não possuem dados consolidados pelo Corpo de Bombeiros.

Sra. Cristiane fez apresentação de dados do serviço do Samu. Após introdução sobre o serviço, esclareceu que em 2022, do total de ocorrências abertas de trânsito (27.123), 11.249 eram relativas a motocicletas ou bicicletas, sendo atendidas 4.643; que houve um aumento de ocorrências abertas para o grupo de motocicletas ou bicicletas, de 2019 até 2021 (7.852, 8.487 e 12.230, respectivamente); que o protocolo de atendimento do SAMU segue o padrão americano, que congrega no mesmo dado o sinistro envolvendo motocicleta e bicicleta; as demandas não atendidas podem decorrer de duplicidade de chamadas, o atendimento pelo Corpo de Bombeiros, a ausência do sinistro no local indicado; principal área de atendimento de motocicleta e bicicleta (em 2022) envolve a região sul (33%), com público majoritário na idade de 20-29 (1.335 atendimentos); sendo 2.907 casos diurno e 1.736 noturnos, com picos às sextas-feiras; que o SAMU observou que em 41,3% dos casos de sinistros de trânsito envolviam motocicleta ou bicicleta em 2022.

Sra. Maísa destacou a importância da presença do EPI, de modo a aumentar a segurança das pessoas na moto. O aumento de sinistros de trânsito envolvendo motocicletas poderá comprometer a rapidez e disponibilidade do serviço de urgência.

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 3/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMS - 083887711 - Relatório

A 5ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 24 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077625260. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Os convidados da reunião foram a Sra. Gabriela e o Sr. Marcelo, da Uber, para tratar da proposta de atividade econômica a ser desenvolvida pela referida empresa no transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas.

A Sra. Gabriela trouxe apresentação sobre o projeto "Uber Moto". Seria um novo produto dentro da mesma plataforma disponível para chamada. Serão exigidos os mesmos requisitos para o cadastro do motorista de veículos. O serviço destina-se a viagens mais curtas e em cidade em que não há oferecimento do transporte público para determinada região. Atua atualmente em 170 cidades. O serviço foi lançado inicialmente em Aracaju (SE) em novembro de 2020, com expansões ocorridas em maio, julho e outubro de 2021 e fevereiro e maio de 2022. Na grande São Paulo informa que disponibiliza o serviço nas cidades de Osasco, Guarulhos, Diadema, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo, Santo André, Mauá (desde outubro/2021), Carapicuíba, Barueri e Taboão da Serra (desde fevereiro/2022). O fundamento direto do serviço é a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, distinguindo-se da modalidade Moto-Taxi, por se tratar de serviço privado, não possuir formação de pontos e não ter isenções tributárias. Que a ausência de previsão da moto na Lei nº 12.587/2012 é o fato de que o serviço/produto não existia. São aplicados os mesmos requisitos de segurança para o cadastro de motoristas dos automóveis em transporte individual mantidos na plataforma Uber. Os recursos tecnológicos disponíveis para o Uber X estão disponíveis no produto Uber Moto. A Uber oferece o seguro App. São oferecidos relatórios de qualidade/segurança do veículo e relatórios de colisão a partir de relatos dos usuários. É checada a validade do capacete do condutor. Há checklist enviado semanalmente ao motorista. É realizado curso parte virtual, parte presencial, para os motociclistas. As resoluções do CONTRAN são específicas para o moto-taxi, mas existem objetos comuns entre o curso do moto-taxi e curso oferecido pela Uber. A Uber oferece conteúdo educacional aos motociclistas. Informa que em Fortaleza e Recife houve redução do número de mortes no trânsito simultaneamente com a introdução do produto Uber Moto. Para utilização do produto, o motociclista deve realizar o curso disponível na plataforma, que é controlada a sua evolução, todavia sem prova ou outra forma de avaliação. A Uber exige que haja anotação de exercício de atividade remunerada. A Uber possui restrição de tipos de motocicletas, e idade do veículo. A Uber tem política de verificação de viagem realizada em tempo menor do que estimado, para alerta ao condutor sobre possível excesso de velocidade. A Uber informa quais as vias que não poderiam ser utilizadas. Atualmente utiliza as regras de proibição de trânsito de motocicleta. O produto não está disponível no período noturno. O valor do seguro APP é o mesmo disponível para automóvel. O motociclista é orientado a levar um capacete extra, destinado a adulto, sendo produto não disponível para menor de idade. A plataforma não tem condição de saber se o capacete utilizado pelo usuário é condizente com o tamanho da cabeça. No caso de acionamento de viagem com passageiro titular do próprio capacete, deverá o condutor guardar o seu capacete sobressalente embaixo do banco ou cancelar a viagem. A própria Uber contrata o seguro APP. Informa que ainda que o percentual de acidentes com motocicletas seja alto em cidades de maior utilização desses veículos, não se verifica um aumento correlacionado com o uso do transporte individual de passageiros. Na região sudeste, são utilizados dados de Belo Horizonte. Uma possibilidade de utilização seria o uso na periferia. A plataforma fica à disposição de trabalhar conjuntamente com o Município para evitar o aumento de sinistros de trânsito. A tarifa da moto corresponde a uma média 60% menor que do Uber X, mas ainda é superior à tarifa de transporte público. O serviço não está disponível para canibalizar o produto automóvel. O foco é trabalhar no *last mile*. A precificação do produto leva em consideração um valor superior à mera entrega de mercadoria. O cálculo do tempo de viagem é considerado o percurso mais adequado e a velocidade máxima permitida na via, não sendo destacada qualquer acréscimo para o modal moto. Apenas acresce-se tempo para compensar eventual excesso de tráfego. A plataforma foi aberta em janeiro/2023 na cidade de São Paulo, mas as motocicletas e os condutores não foram informados ao Município, mesmo utilizando a mesma plataforma, no aguardo de uma regulamentação pelo CMUV. Não houve recolhimento de preços públicos de créditos de quilômetros de eventuais viagens realizadas. Foi disponibilizado o cadastro para todos os motociclistas da plataforma (Uber Flash), sendo que para os que fizeram o curso a plataforma disponibiliza cartões de oferta de demanda, que podem ser de entregas ou de transporte de passageiros. Onde a Uber atua, os municípios não possuem normativos voltados para o transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas. Sabe que Recife está trabalhando em uma regulamentação.

Marcelo não se manifestou.

A 6ª reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 26 de janeiro de 2023, com certificação nos autos no documento 077679012. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, O Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram o Sr. Bruno, o Sr. Igor e

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 4/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório

o Sr. Luciano, da 99, para tratar da proposta de atividade econômica a ser desenvolvida pela referida empresa no transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas.

O Sr. Luciano informou que a 99 já possui o serviço de transporte com utilização de motos em outras cidades no país. No dia 16 de janeiro de 2023 lançou um anúncio para cadastro de motociclistas interessados. Trata-se de atividade constitucional para operação na cidade.

O Sr. Igor informa que a empresa passou a analisar outras formas de mobilidade a partir da pandemia. Aponta que a diferença para o automóvel é que a moto envolve conexão com o transporte público, utilizando em trechos menores. Os motociclistas vêm perdendo espaço no mercado, com tempo ocioso durante o dia. Pela segurança, há grupos internos no monitoramento com camadas adicionais voltadas para checar o cumprimento de medidas de segurança no deslocamento.

O Sr. Luciano acrescentou que o aplicativo também foca em avisos voltados à segurança viária aos motociclistas, mediante campanhas. Não possui qualquer formação de curso. A plataforma foca na parte de comunicação de obrigações fixadas pela legislação de trânsito. Também fica disponível o reporte ao usuário de condutas inadequadas por parte do motociclista.

O Sr. Igor informa que a qualidade do serviço é verificada a partir de reportes do passageiro e pelas notas e GPS. Não há monitoramento ou travas aos condutores sobre a leitura dos materiais disponíveis pela plataforma. Somente checa a existência do capacete. A responsabilidade do capacete é do motociclista e do passageiro. Mais de 80% utilizam o mesmo formato de capacete.

O Sr. Luciano informa que o controle da qualidade da moto é mediante ferramenta de reporte por parte dos passageiros. Não há vistoria. Existe restrição de cilindradas.

O Sr. Igor complementa que essa restrição de cilindradas é checada previamente. Não há checagem pela plataforma se existem elementos de segurança.

O Sr. Luciano informa que existe envio de cópia de fotos da moto e do documento, sendo apenas observados os elementos de segurança mínimo para qualquer moto, não para o transporte de passageiros com utilização de motos.

O Sr. Igor informa que possuem ferramentas para checagem da velocidade e estão por implementar alertas quanto ao abuso de velocidade. Que possui apólice de seguro app. A operação pode ocorrer em qualquer parte do território, sendo facultada a fixação de bloqueios de chamadas para áreas de risco. Para o trajeto, é possível circular, apenas com alerta de risco ao condutor. Não há limitação na plataforma para circular em vias proibidas de circulação de motos. As condutas irregulares de condutores podem gerar a sua suspensão.

O Sr. Luciano esclarece que a 99 disponibiliza a apólice de seguro.

O Sr. Igor informa que o motociclista deve ter a carteira definitiva e o passageiro deve ter ao menos 18 anos. O aplicativo e as páginas disponibilizam informações de segurança ao passageiro para o transporte. O controle de capacete é feito pelo passageiro, sendo recorrente. A data de validade é mais rara indicar, mas condições visuais e de odor são comumente indicadas.

O Sr. Luciano informa que a categoria está calcada nos artigos 3º e 4º da Lei Nacional de Mobilidade Urbana, atendendo aos seus termos. A idade mínima do condutor será de 19, ante o tempo mínimo de transição da carteira provisória para definitiva.

O Sr. Igor informa que o aplicativo de transporte é o mesmo utilizado para as demandas via automóvel. Somente possui o cadastro de motociclistas, não a habilitação de chamadas pelos passageiros. Que o preço fixado é dinâmico, com desincentivo à aceleração excessiva do condutor. Geralmente não recebe reportes vinculados à velocidade desenvolvida pelo motociclista.

O Sr. Luciano informa que a plataforma não limita a distância da viagem com uso de motocicleta.

O Sr. Igor informa que normalmente a liberação de áreas de atuação é gradativa.

O Sr. Luciano não soube informar se a plataforma estaria adaptada à cobrança do preço público fixado pelo Município de São Paulo atualmente para os automóveis, mas que dependeria de uma fixação prévia de parâmetros pelo Município para sua implementação. Em algumas cidades a plataforma disponibiliza capacetes para motociclistas engajados. Aponta que essa é uma atividade eventual para complementação de renda.

O Sr. Igor informa que os picos ocorrem no período da manhã e do final da tarde, migrando no período intermediário para entregas. Durante a madrugada é limitada a realização de chamadas, geralmente da 0h00 às 4h00.

Em parecer jurídico de lavra do Dr. João Batista da Silva, procurador-chefe da Assessoria Jurídica da Secretaria, datado de 30-01-2023, foram consignados parâmetros legais a respeito da exploração da atividade de transporte de passageiros com utilização de motocicleta (documento 078093602).

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 5/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 063887711 - Relatório

O referido parecer consta do processo SEI nº 6020.2023/0000956-3, que foi iniciado em 06-01-2023, a partir da notícia de início das atividades do transporte individual por passageiros mediante motocicleta por parte da empresa Uber. Naqueles autos, foi realizada a seguinte consulta jurídica:

"A atividade de transporte individual privado de passageiros, calcada na Lei Federal nº 12.587, de 2012, pode ser realizada com utilização de motocicletas? Ou somente é permitida a utilização de motocicletas para transporte de passageiros se baseada nos termos da Lei Federal nº 12.009, de 2009?" (documento 077551400).

Conforme consta do documento anexado a este expediente, extraído da origem, a conclusão do Nobre Procurador foi: "Dessa forma, não se aplica o disposto nos artigos 4º, X, 11-A e 11-B para autorização do serviço de transporte individual por motocicleta, devendo ser buscada a fundamentação em outras normas federais, se for o caso de dispor sobre a autorização do referido serviço. Sendo assim, podemos concluir que não há disciplina específica na legislação federal para a atividade pretendida pelas OTTCs. Com efeito, as leis federais hoje vigentes não dispõem sobre serviço de transporte individual privado, acionado mediante aplicativo, com utilização de motocicleta. A lei que institui normas que mais se aproximam das características do serviço que as OTTCs pretendem prestar é a Lei Federal nº 12.009/2009, cujos parâmetros recomendo que sejam avaliados, por analogia, pelo Grupo de Trabalho na construção da proposta de regulamentação municipal que poderá ser emitida para autorizar ou proibir o serviço no território deste Município."

A 7ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 03 de fevereiro de 2023, com certificação nos autos no documento 078093737. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram o Sr. Gilberto, o Sr. Rodrigo e o Sr. Gerson, do SindimotoSP, para tratar da proposta de regulamentação do transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas a partir da visão do sindicato representativo dos condutores.

O Sr. Rodrigo menciona a experiência envolvendo o mototaxi em Goiânia/GO, com histórico de sua tentativa de regulamentação local, em 2001, com edital próprio para seu funcionamento, reduzindo a 10% para aqueles que atuavam antes da regulação. Houve melhoria no quanto à redução de acidentes e de roubos de motocicletas. Destaca que São Paulo possui outro desafio. Citou tentativa de conversa similar durante a gestão do Secretário Edson Caram, trazendo contribuições, como identificação no capacete, no colete e no veículo. Foi um marco que auxiliou a disciplinar a Lei nacional nº 12.009, de 2009. Não tem condição de afirmar se o mototaxi é ideal para São Paulo, mas teme pela segurança viária com o transporte individual de passageiros mediante aplicativos. Informa que o mototaxi não possui concorrência com o transporte coletivo. Sugere que, se houver decisão a respeito do tema, sejam exigidas apenas motocicletas acima de 300 cilindradas, por serem mais seguras. Em Goiânia, a regulamentação do mototaxi se deu a partir por empresas, e o contato com os usuários era, à época, por telefone. Atuavam os mototaxistas em conjunto com a polícia, mediante compartilhamento de informações a evitar "saidinhas" de bancos.

O Sr. Gilberto lembra da tentativa da Câmara do Município em proibir a atividade, que foi declarada inconstitucional. Sugere que eventual regulamentação seja bem construída com a participação de empresas que poderiam explorar mediante restrição quanto à qualidade do veículo, seguro, cobertura hospitalar, mais algumas normas comuns que são adotadas pela legislação municipal do motofrete. Levanta também o risco envolvendo a segurança no trânsito. Destaca que o transporte individual de passageiros com motocicleta já possui lei específica, que é a Lei nº 12.009, de 2009.

A 8ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 07 de fevereiro de 2023, com certificação nos autos no documento 078253632. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. O convidado da reunião foi o Sr. "Gringo", da AMABR, para tratar da proposta de regulamentação do transporte individual de passageiros com utilização de motocicletas a partir da visão da associação dos transportadores.

O Sr. "Gringo" informa que a AMABR é contra a implantação de mototaxi na cidade de São Paulo. Esclarece a questão da segurança viária, a maior dificuldade em ter uma variedade de passageiros que influem tanto no desconhecimento de ponto de apoio deste como sua influência na dirigibilidade da moto. No caso do transporte com aplicativo, existe o risco da intenção do condutor e relata notícias envolvendo assaltos e mortes em transporte por aplicativo com automóveis. A Uber Eats possuía bônus por entregas. Ela não aceitava motos com placas de aluguel. O único suporte por parte das operadoras de entregas apenas ocorre durante a viagem demandada. Os aplicativos de entrega exigem seguro do motociclista. Especificamente o iFood possui um seguro para os motociclistas, mas de difícil acionamento nos casos de acidente. Os gastos médicos durante a pandemia demandavam o custeio inicial pelo motociclista e posterior pedido de reembolso, o que inviabilizava o atendimento em rede privada e os custos a serem suportados

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=mdc_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=09626184&infra_siste... 6/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 003987711 - Relatório

pelos motociclistas. A troca de garupas influi na dirigibilidade e risco de quedas. Os aplicativos de entrega não possuem limitador de acesso aos motociclistas.

A 9ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 09 de fevereiro de 2023, com certificação nos autos no documento 078307245. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram a Sra. Silvia, o Sr. Tolosa e a Sra. Camila, da SMS, para tratar sobre os impactos de saúde decorrentes de sinistros de trânsito envolvendo motocicleta.

A Sra. Silvia informa que as redes municipal e estadual compartilham dados estatísticos envolvendo atendimento hospitalar, incluindo os decorrentes de sinistros de trânsito. Entre 2018 e 2022, houve 317.140 internações hospitalares sob gestão do SUS por motivação externa (homicídios, quedas), das quais os acidentes de transporte correspondem a 15,7%, sendo que o envolvimento de motociclistas totalizou 30.324 ocorrências. Os motociclistas são a primeira causa de internação em acidente de trânsito. O pedestre liderava o número de sinistros fatais, enquanto os motociclistas lideram dentre as causas de internação. A SMS não possui um estudo de custo do sistema hospitalar, nem os custos sociais, mas por tabela SUS houve uma cobertura equivalente a essas internações e tratamentos de R\$ 47.429.016,15 (quarenta e sete milhões, quatrocentos e vinte e nove mil, dezesseis reais e quinze centavos), representando 56% dos valores de sinistros automobilísticos. A taxa de óbitos em internamento é baixa, representando 404 óbitos no período. 90% da população objeto é masculina, com mais de 80% na faixa etária de 15 a 30 anos. Principais traumatismos são joelho e perna. Houve aumento de internações no período indicado. Há queda expressiva nos óbitos envolvendo sinistros de trânsito, todavia o óbito de motociclista se manteve estável, superando inclusive os óbitos de pedestres a partir de 2020. Os dados de óbito são da cidade como um todo, não apenas a rede SUS. Os óbitos atingem a mesma faixa etária das internações. Além dos valores indicados, há aplicação de recursos próprios do Município. Não é possível distinguir se os números se referem a condutor ou passageiro, porque a importância para a área de saúde é o seu atendimento e a origem do trauma. Os valores apresentados não estão englobando a reabilitação. Também não entra nessa estatística o retorno por consequências do acidente, porque considera a situação de entrada, que deixa de ser direta e imediatamente do sinistro de trânsito.

A 10ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 07 de março de 2023, com certificação nos autos no documento 079523396. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, a Sra. Mariana substituiu o Sr. Roberto, o Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. O convidado da reunião foi o 1º Ten. Amendoeira, do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, para tratar sobre os impactos de atendimento em socorro decorrentes de sinistros de trânsito envolvendo motocicleta.

O Tenente Amendoeira informa que em 2022 o Corpo de Bombeiros, no Estado de São Paulo, atendeu a 548.922 ocorrências, envolvendo 235 mil resgates. A parcela mais significativa da atuação do Corpo de Bombeiros corresponde a atendimento a acidentes de trânsito, que representaram 15% das ocorrências, sendo representado por um total de 83.380 casos, observado um aumento de 5,3% em relação ao ano de 2021. Que os acidentes possuem maior incidência, em todo estado, nos horários entre 12h e 14h e entre 17h e 18h. Do número geral de casos envolvendo acidentes automobilísticos, os acidentes envolvendo motos foram 48.532, representando 58% do total. Do total de ocorrências com motos no estado, 11.906 foram registradas exclusivamente no Município de São Paulo, representando 24% de todos os acidentes envolvendo motocicletas. Esclarece que após um pico de ocorrências em 2019, houve uma redução de acidentes com motos, e também com vítimas, em 2020 e 2021, retomando o crescimento em 2022. Já os óbitos em acidentes com motos vêm crescendo constantemente desde 2018. As estatísticas de ocorrências e de vítimas no Município de São Paulo seguem os mesmos parâmetros gerais do estado, todavia os óbitos, ainda que em crescimento constante desde 2018, teve um pico em 2020, sendo em 2022 registrado o 2º maior número de óbitos no período. Esclarece que a constatação de óbito para o Corpo de Bombeiros é a ocorrência do óbito no local do acidente, não considerando o óbito ocorrido após o atendimento hospitalar. A faixa de idade dos acidentes está entre 20 e 40 anos. Além do capacete, uma proteção complementar básica, nas mãos, cotovelos, joelhos e costas, auxilia nas quedas de menor monta.

A 11ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 10 de março de 2023, com certificação nos autos no documento 079737474. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram o Sr. Paulo e o Sr. Sérgio, da ABRACICLO, para tratar sobre tipologia de motocicletas aptas ao transporte de passageiros disponíveis no mercado nacional.

O Sr. Paulo afirma que os projetos de motocicletas, em todas as suas categorias, possuem características próprias para uso, bem como se organizam em cilindradas. Destaca que os veículos de baixa potência são destinados ao transporte

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=mid_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 7/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório

de um único ocupante, e que todas as motocicletas são projetadas para levar um carona. Quando houve a criação da categoria de carga, houve a necessidade de redimensionamento do desenho da moto para atendimento específico para esse setor, por suas características. Para passageiros, o ponto de dificuldade não é o produto motocicleta, mas a necessidade de maior capacitação do condutor, indicando que acaba por ser mais natural que o passageiro se segure no condutor, não na alça da motocicleta, o que pode gerar certo constrangimento, além da alteração do ponto de equilíbrio para manobras. A utilização de motocicletas para transporte de passageiros em área urbana se mostra com características mais simples, como uma "scooter", com local para guarda de capacete, que ao mesmo tempo inviabilizaria o uso para o transporte até o aeroporto em Guarulhos, por exemplo, por conta da característica urbana da moto e sua incompatibilidade de uso em rodovias. Lembra que a presença de passageiro na moto aumenta a responsabilidade por acidentes e outras situações mais graves, o que pode gerar maior sobrecarga à pessoa do condutor. No transporte de entregas, os aplicativos acabam angariando profissionais eventuais, que podem ter carência de formação e capacitação necessária para a segurança viária, o que pode ter maior repercussão no transporte de passageiros.

O Sr. Sérgio ressaltou que mototaxi e motofrete possuem mesma fixação de equipamentos de segurança. Acresce que a formação do condutor para o transporte de passageiros é primordial. Esclarece que a alça da motocicleta é segura para se apoiar na moto.

A 12ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 13 de março de 2023, com certificação nos autos no documento 079806430. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. As convidadas da reunião foram a Sra. Olívia e a Sra. Jeanete, da SPTrans, para tratar da cobertura da rede de transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo.

A Sra. Olívia afirma que o sistema de ônibus da capital já transportou 10 milhões de passageiros, por dia, sendo atualmente por volta de 7 milhões, possivelmente por reflexos da pandemia; a rede de linhas não alterou no período, observando apenas um déficit no período noturno. Sendo um transporte coletivo, não se compararia com o transporte individual, como o táxi ou mesmo a motocicleta. Reconhece que existem locais com dificuldade de acesso em certas áreas, mas a SPTrans busca solucionar o acesso, mediante redesenho de rotas. Ressalta a preocupação do transporte individual com utilização de motocicleta pelo risco de sinistros. A rede de transporte hoje é abrangente suficiente, com acesso a linhas regulares entre 500 a 600 metros de distância de uma residência, observando algumas dificuldades no atendimento em áreas de "franja" da cidade. Observa que às vezes depende de urbanização para acesso do ônibus, e quando ocorre essa urbanização, a colocação do ônibus se torna prejudicial, pelos danos no viário, porque não planejado para essa utilização, além do estacionamento no viário que impossibilita a circulação regular de veículos maiores.

A Sra. Jeanete completou indicando que a SPTrans estudou transporte sobre demanda, mas reconhece que existe restrições quanto à utilização de ônibus para essas dificuldades operacionais do viário. Defende a atuação pública, por conta do interesse privado ser mais volátil ao movimento do investimento. Destaca os elementos de cadastro e controle, mas ressalva a questão envolvendo segurança. Que apenas mediante controle e uso de tecnologia é possível que haja monitoramento de rota de transporte individual e não ocorrer uma fuga de usuário, de modo a não concorrer com o sistema regular.

Observa a Sra. Olívia a possibilidade de ter transportadores não cadastrados e clandestinos ao serviço. Pontua que populações de novos empreendimentos requerem acesso ao transporte coletivo mas as obras são concluídas sem capacidade para circulação de ônibus. Também em melhorias do Município em áreas sem pavimentação acabam por disponibilizar um viário sem possibilidade de receber veículos de médio e grande porte em rotina. Eventual usuário de moto teria que se submeter a uma situação de transporte menos cômoda do que no transporte coletivo. Mas não observa uma mobilidade suficiente para capturar o usuário do transporte coletivo, por conta das condições e da limitação de número de transportados.

Jeanete observa que são 4.500 quilômetros de vias municipais cobertos pelo sistema de transporte público na cidade de São Paulo, de um total de 20.000 quilômetros. E que 96% da população paulistana tem proximidade à rede de ônibus, considerada uma distância de 300 metros da via onde trafegam, todavia em regiões periféricas o percentual e distância aumentam, por força de infraestrutura e limitação ambiental, para evitar adensamento populacional.

A 13ª Reunião do Grupo de Trabalho foi realizada em 15 de março de 2023, com certificação nos autos no documento 080066473. Houve a participação dos membros nomeados pelo Secretário. Excepcionalmente, o Sr. Julio Rebelo substituiu o Sr. Valadão e o Sr. Leonardo substituiu o Sr. Paulo. Os convidados da reunião foram Sr. Carlos, Sr. Rodrigo e o Sr. Bruno, da Grillo, e Sr. Sérgio e Sra. Renata, da Urucua.

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 8/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório

O Sr. Carlos esclarece que a Grillo está na cidade de São Paulo, desde 2022, que tem como proposta de transporte, a partir de sua base em Porto Alegre, mediante utilização triciclos motorizados com cabines. A proposta envolve o transporte de "última milha", em complementação aos sistemas de transporte de passageiros tradicionais. O foco da empresa é trabalhar com veículos elétricos. Os veículos são de propriedade da empresa, sendo os condutores submetidos a procedimento interno para habilitação no uso da plataforma. A média de operação em viagem é de 2 a 3 kms, em âmbito de baixo interesse dos taxistas e aplicativos. Também atuam em transporte de pequenas cargas. A empresa possui *hub* na Rua Frei Caneca. Os veículos são próprios, devidamente licenciados na SENATRAN, com velocidade máxima de 50 km/h e autonomia de bateria de 100 km. Em Porto Alegre, a utilização é focada em complementação ao sistema de transporte, com maioria de mulheres (60%). A Grillo pretende iniciar operação na região do Jardim Paulista.

Sr. Sérgio explica que não há registro de mortos ou feridos na operação da Grillo na cidade de Porto Alegre. Que inexistiu concorrência predatória com os demais meios de transporte, por se tratar de transporte motorizado de diminuta distância. Pontua que o projeto da Grillo para São Paulo será atuar em região com relevante atividade. Que o passageiro possui proteção por conta da estrutura do veículo.

Sr. Carlos informa que os veículos possuem capacidade para dois passageiros, lado a lado, com cinco três pontas. No plano de negócio, o motorista não é celetista, remunerando a empresa pela disponibilização diária do veículo, competindo ao interessado solicitar o veículo na hora que quiser e devolve ao final, competindo ao motorista se organizar na atividade. A empresa disponibiliza espaço para os motoristas se alimentarem. Explica que a velocidade de 50 km/h é mais segura para eventos de acidente e atropelamento com evento morte. A cabine fechada do veículo tem circulação de ar mediante janelas elétricas, não dispondo de ar-condicionado. O veículo é híbrido, com capacidade de até 300 kg, sem risco de tombamento lateral. A limitação de área de atuação não permite realizar viagens para fora da área no aplicativo.

O Sr. Bruno esclareceu que a Grillo possui 15 veículos em Porto Alegre, sendo 2 destinados à carga e 13 para passageiros.

Sr. Carlos aponta que são realizadas em média umas 35 viagens diárias. A bateria dos veículos é carregada normalmente em 30 minutos, podendo com isso disponibilizar no período noturno a atividade de transporte. A empresa trabalha com seguro. Exige EAR, além de passar o condutor por processo de seleção e treinamento. É a soma dos trabalhos até então.

O primeiro ponto a ser abordado é a questão envolvendo a segurança viária na cidade de São Paulo e o impacto do uso de motocicleta.

Imperioso destacar que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu artigo 1º, parágrafo 5º, fixa a prioridade a ser dada pelos órgãos e entidades de trânsito integrantes do Sistema Nacional de Trânsito em defesa da vida, incluindo a preservação da saúde.

Especificamente quanto a sinistros envolvendo motocicletas no Município de São Paulo, um importante apontamento foi que, não obstante a redução de mortes em sinistros de trânsito, os números envolvendo pedestres e motociclistas estavam estáveis, sendo que estes superaram aqueles pela primeira vez (CET, 2ª reunião), sendo tal população a maior causa de internações na rede pública de saúde (SMS, 9ª reunião).

Acerca, ainda, dos números de sinistros no trânsito envolvendo exclusivamente motocicletas, a cidade de São Paulo corresponde ao total de 24% de todos os equivalentes no estado de São Paulo, correspondendo este último a 58% do total de sinistros com todos os veículos (Corpo de Bombeiros, 10ª reunião). O atendimento de urgência municipal identificou que 41% dos chamados envolvem sinistros com motocicletas (SAMU, 4ª reunião).

Acerca do atendimento hospitalar, o atendimento vem representando a 56% de todos os recursos voltados a cobertura de sinistros automobilísticos, com baixo índice de óbitos durante a internação (SMS, 9ª reunião), sendo que três-quartos dos óbitos ocorrem na própria via (CET, 2ª reunião).

Importante destacar que esses números voltados à área de saúde pública são desproporcionais ao número de motocicletas registradas no Município de São Paulo, que corresponde a apenas 15% do total de veículos ativos (CET, 2ª reunião).

Conforme se constata, a circulação de motocicletas no sistema viário municipal é um ponto de atenção relevante para fins de cumprimento do comando legal, haja vista a repercussão envolvendo seu uso e o conflito com os demais elementos integrantes da dinâmica viária.

Associando-se o uso de motocicletas para o desenvolvimento de uma atividade econômica de transporte individual de passageiros incorre na permanência de um veículo em constante deslocamento pela cidade, transportando terceiros, importando em potencial aumento de risco de acidentes e ampliação de número de feridos e, eventualmente, óbitos.

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 9/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório

As motocicletas possuem uma dinâmica própria de deslocamento, sendo útil para uso individual do próprio motociclista, e até no transporte de bens e mercadorias, desde que adequadamente acondicionados. O uso individual está atrelado ao equilíbrio necessário a ser mantido entre o motociclista e seu veículo, em especial nos momentos de manobra do veículo.

Já o transporte de bens e mercadorias ocorre com seu acondicionamento em baús ou outros equipamentos aprovados pelo CONTRAN para acondicionar o objeto da entrega à motocicleta, não ao motociclista. A proibição de uso de "bags" durante a condução da motocicleta justifica-se pelo deslocamento do centro de equilíbrio do condutor, que passa a variar conforme o objeto conduzido.

Situação similar ao uso de "bags" durante a condução pode se caracterizar com o transporte de passageiros que para se equilibrarem durante a condução podem vir a se segurar no condutor, alterando a cada viagem e a cada curva o ponto de equilíbrio do conjunto em deslocamento, ampliando, assim, o risco de quedas (ABRACICLO, 11ª reunião).

Como a dirigibilidade das motocicletas está atrelada ao seu ponto de equilíbrio, e a alterabilidade do movimento de passageiros sobre ao moto importa em constante alteração do seu referencial para o condutor, conclui-se que a mera formação necessária para sua condução não é hábil suficiente para suprimir o risco de queda e suas consequências advindas. Ainda mais considerando que o movimento de curva e de corte de trânsito potencializa a queda e o sinistro, com alto risco para o condutor e para o passageiro.

Portanto, haja vista a situação posta da motocicleta na dinâmica viária da cidade de São Paulo, **não se mostra recomendável, sob a visão da segurança da circulação, a introdução de motocicletas para o transporte individual de passageiros.**

De forma alternativa, tendo como foco exclusivamente o aspecto de segurança viária, parece interessante a adoção de permissão de uso específico de veículo ciclomotor, em forma de triciclo, cabinado, o qual reduz riscos de queda e propicia maior segurança para o condutor e para o usuário transportado, assim como o projeto apresentado pela OTTC "Grilo" (Grilo, 13ª reunião). Importante destacar que se trata de veículo atualmente de baixo interesse de compra (DETRAN, 2ª reunião), o que pode ser um impeditivo de maior disponibilidade do serviço. Situação que pode se alterar ante a adoção apropriada de modelagem própria de transporte individual de passageiros, a partir de parâmetros complementares aos modais tradicionais de transporte coletivo (ônibus) e individual (táxi).

Outra vantagem observável é a adoção de veículo que inibe o contato direto entre condutor e usuário transportado, uma vez que se evita o contato constante de terceiro, minorando, assim, o risco de constrangimento, abuso sexual ou qualquer outra forma de importunação durante a viagem. Na motocicleta, ainda que presente a alça de segurança, o conduzido necessariamente estará em constante contato com o condutor, às suas costas, podendo ser margem potencial de toque indevido.

E nos casos de triciclos cabinados, o CONTRAN dispensa o uso de capacetes, nos termos da Resolução nº 129, de 06 de agosto de 2001, o que se mostra relevante após os debates envolvendo transmissão de vírus respiratório e o compartilhamento de capacetes, haja vista não ser possível exigir que todos os usuários do serviço trazeis seu próprio capacete e o tratamento a ser dado pelo condutor que trouxer capacete sobressalente não sendo utilizado pelo transportado, porque não há local para sua guarda.

No plano legal, por sua vez, a adoção da motocicleta como meio de transporte individual de passageiros possui desafios relevantes, ainda mais considerando a proposta de operação de Uber (Uber, 5ª reunião) e de 99 (99, 6ª reunião).

O primeiro ponto a ser abordado é verificar se o serviço aqui proposto pelas empresas citadas é algo novo (Uber, 5ª reunião) ou se trata de uma nova roupagem de serviços anteriormente existentes.

O Código de Trânsito Brasileiro, ao substituir o Código Nacional de Trânsito, a partir de janeiro de 1998, disciplinou o uso da motocicleta em artigos pontuais, para deslocamento particular, em seus artigos 54 e 55. Por seu turno, o uso de veículo para exploração de atividade econômica, incluindo o transporte individual de passageiros, possui disciplina nos artigos 107 e 135, sem replicar as regras atinentes ao transporte individual do artigo 42 do revogado Código Nacional de Trânsito, com restrição do transporte individual apenas ao táxi.

Com a popularização da motocicleta para fins de exercício de atividades econômicas, a partir dos anos 1990, foram iniciadas as discussões legislativas para discipliná-las nacionalmente, a partir do Projeto de Lei do Senado nº 203, de 2001, que veio a se converter na Lei nº 12.009, de 2009. Nesse período, inclusive, o Município de São Paulo veio a disciplinar a matéria quanto ao transporte de mercadorias, por meio da Lei nº 14.491, de 2007, proveniente de debates iniciados localmente na d. Câmara Municipal, em 2005, influenciando, assim, a normativa nacional.

É de se observar que o Município de São Paulo, desde 2007, vem disciplinando a matéria atinente ao transporte de mercadorias, sendo posteriormente referendada pela legislação nacional, de 2009, dialogando quanto à matéria. Por

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 10/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório

seu turno, o trato do uso de motocicletas para transporte individual de passageiros permanecia vedado, desde 1998, pela Lei nº 12.609, e posteriormente pela Lei nº 16.901, de 2019, a qual veio a alterar a Lei nº 14.766, de 2008, para substituir a primeira lei. Contudo, as normas municipais proibitivas foram julgadas inconstitucionais pelo E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, conforme ADIN nº 2110503-93.2019.8.26.0000, ante a disciplina nacional constante da Lei nº 12.009, de 2009. O mote da deliberação da Corte Paulista foi a Tese de Repercussão Geral nº 967, em especial seu item 2.

O que se observa é que o uso de motocicletas para transporte de passageiros não é tema novo, sendo debate na cidade de São Paulo desde 1998 (Lei nº 12.609), passando pela norma federal, debatida de 2001 a 2009, e posterior movimentação legislativa local, em 2019.

A única novidade é o aproveitamento da modelagem de agenciamento de viagens por empresas de tecnologia para aproximar usuários e condutores (Uber, 5ª reunião, 99, 6ª reunião e Grilo, 13ª reunião). Essa modelagem em nada contraria os parâmetros fixados pela Lei nº 12.009, de 2009, que exige determinados parâmetros a serem observados no condutor, complementado por resoluções expedidas pelo CONTRAN, na forma do artigo 12 do CTB.

Desse modo, não há por se concluir pela novidade do modal, mas sim pela utilização de tecnologia desenvolvida para uma modalidade a ser estendida a outra.

O segundo ponto é compreender se a Lei nº 12.587, de 2012, que versa sobre o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, permite incluir motocicletas na modalidade de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Quando de sua alteração, pela Lei nº 13.640, de 2018, houve a fixação de nova redação ao inciso X do artigo 4º, para disciplinar o "transporte remunerado privado individual de passageiros", a partir do qual passa-se a permitir a realização de viagens individuais para usuários cadastrados previamente em aplicativos ou plataformas de comunicação em rede. Nesse ponto, distingue-se do serviço de táxi, com uso de veículos na categoria aluguel e realizam viagens acionadas a partir de chamamento de usuários na via.

Ao se prever essa modalidade, houve afastamento da condicionante dos artigos 107 e 135 do Código de Trânsito Brasileiro quanto ao emplacamento na categoria aluguel, com fundamento na especificidade da sua disposição, mantida a estrutura exigida para os demais veículos.

Entretanto, a mesma lei incluiu os artigos 11-A e 11-B, para esclarecer a aplicação do transporte remunerado privado individual de passageiros, sendo exigido para o condutor do veículo a categoria B (art. 11-B, inciso I). Uma vez que o CTB não permite a condução de ciclos com habilitação na categoria B ou superior, mas apenas mediante a anotação da categoria A, a qual possui estruturação isolada daquela.

Pelo conjunto normativo nacional, o transporte individual de passageiros com veículos na categoria particular somente está permitido apenas àqueles vinculados a uma plataforma ou rede de comunicação, desde que o veículo seja autorizado para ser conduzido por motorista habilitado na categoria B ou superior.

Isso não impede o uso de aplicativos para arremeter outros veículos, desde que parametrizados a partir dos artigos 107 e 135 do Código de Trânsito Brasileiro. Por seu turno, o uso de motocicletas deverá observar as regras constantes da Lei nº 12.009, de 2009. E nesse sentido é a consolidação dada pelo CONTRAN ao disciplinar o "mototaxi" e o "motofrete", ao exigir prévia regulamentação pelos Municípios para exploração da atividade com uso de motocicletas.

Não existe, portanto, impeditivo de uso de plataformas para acionamento de motocicletas ou motonetas, mas estas necessariamente devem estar submetidas às regras do CTB, da Lei nº 12.009, de 2009, e de resoluções do CONTRAN.

Especificamente quanto ao uso de triciclos, mister observar que a Lei nº 12.009, de 2009, não possui incidência sobre esse modal, haja vista que sua disposição foi clara no sentido de se destinar o mototaxi e o motofrete aos veículos denominados "motocicletas" e "motonetas" (art. 1º), os quais se distinguem legislativamente de "triciclos" conforme se verifica no CTB, art. 96, inciso II, alíneas "a" e "b". Não obstante o CTB impingir as mesmas regras de circulação a todos os ciclomotores (vide artigos 54 e 55), pela especialidade da Lei nº 12.009, de 2009, ao nominá-los especificamente aqueles veículos, sem menção a este, sua disciplina não abarca os "triciclos".

Também não se aplica a legislação nacional voltada a disciplinar o transporte individual de passageiros restrita à profissão de taxista, conforme pontua a Lei nº 12.468, de 2011, a qual prevê em seu artigo 2º como aquele que conduz "veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros", isso porque, assim como ocorre na situação descrita na Lei nº 12.587, de 2012, a atividade exige habilitação prévia em categoria B ou superior (art. 3º, I, da Lei nº 12.468, de 2011), sendo que para a condução de triciclos é exigida a categoria A (art. 143, inciso I, do CTB).

Existe, assim, um limbo normativo quanto à categorização voltada a utilização de triciclos para o transporte de passageiros quanto à definição, subsistindo apenas as regras atinentes aos artigos 107 e 135 do CTB, de modo a

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 11/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório

Indicar que compete ao Município, com fulcro no artigo 30, incisos I e II, da Constituição da República, suplementar a legislação federal e estadual atinente ao tema.

Portanto, no caso específico quanto ao uso de triciclos, ante a ausência normativa nacional a disciplinar o transporte individual de passageiros por meio desses veículos, poderá o Município suprir sua incidência, mediante disciplina autorizativa de circulação, mediante autorização, baseada em disciplina local.

Para essa disciplina, o Município poderá versar sobre características mínimas de segurança veicular bem como exigir prévia qualificação dos condutores. Isso decorre do regime autorizatório facultado ao Município para o exercício de uma atividade profissional de transporte individual de passageiros (categoria aluguel), em uma modalidade intermediária entre o taxi tradicional (Lei nº 12.468, de 2011) e o mototaxi (Lei nº 12.009, de 2009).

Quanto ao veículo, além da padronização municipal, é possível exigir aprimoramentos voltados à segurança veicular complementares às normas mínimas fixadas pelo CONTRAN, não obstante elas serem suficientes a garantir a dirigibilidade nas vias municipais.

Em relação ao condutor, recomenda-se a adoção de qualificação complementar à categoria de habilitação A e a exigência da anotação de exercício de atividade remunerada, a ponto de se desenhar a prévia capacitação em curso, renovável, cujo conteúdo deve ser construído entre os parâmetros mínimos fixados pelo CONTRAN para os modais de mototaxi (atualmente Resolução nº 930, de 2022) e de taxi (atualmente Resolução nº 456, de 2013), por se tratar de uma categoria intermediária.

Em relação à modelagem de outorga ou autorização, mister observar que os deferimentos podem ser prioritários a empresas (Sindimotos, 7ª Reunião), haja vista o baixo número de veículos em fabricação e circulação (DETRAN/SP, 3ª Reunião), sem prejuízo do estabelecimento de regras atinentes a autorizações a pessoas naturais, as quais podem eventualmente assumir os ônus atinentes ao investimento necessário para disponibilização dos veículos previamente parametrizados pelo Município, mas que demanda esforço da cadeia produtiva automobilística para ser suprida de forma satisfatória potencial interesse.

Pela baixa sinistralidade, muito mais pela observação de serem ínfimos os veículos em circulação no Estado de São Paulo classificados como triciclos, torna prejudicada uma análise, neste ponto, quanto à exigência de seguros de responsabilidade civil para cobertura de passageiros. Entretanto, mostra-se recomendável, considerando as características do veículo e sua posição no circuito viário, que sua regulamentação no Município seja acompanhada de fixação de restrições de circulação, de modo a minorar os riscos atinentes à condução e integridade dos ocupantes.

No mais, mostra-se recomendável que eventual autorização do modal seja condicionado à circulação de viagens limitadas em quilometragem de distância, sendo vedado o uso de vias que já possuam estruturas de faixas exclusivas para o transporte coletivo de passageiros. Esta última limitação se faz sentido pela mobilidade tangente dos triciclos que podem vir a colidir com ônibus que se propõem a desenvolver maior velocidade ante a reserva de faixas para sua circulação. Com isso visa-se reduzir impactos entre veículos de maior porte com triciclos. Além de sua disciplina fazer parte da política de mobilidade municipal permitida pelo artigo 23, inciso I, da Lei nº 12.587, de 2012.

E, nesse sentido, mostra-se recomendável a adoção de tecnologia para fins de aproximação entre usuário e condutor, com compartilhamento de dados ao Poder Público, dentro do espectro da fiscalização dos parâmetros estabelecidos (SPTrans, 12ª Reunião), sem prejuízo da fiscalização de campo.

Assim, a regulamentação eventual para deferimento de transporte individual de passageiros por meio de triciclos deverá prever requisitos complementares de segurança e identidade dos veículos e exigir dos seus condutores formação complementar à mera anotação de categoria específica e de que exerce atividade remunerada, além de disciplinar a forma de sua circulação no viário urbano, para viagens limitadas em quilometragem e vedação de circulação em eixos prioritários de transporte, como nas vias dotadas de faixas exclusivas para ônibus, com recomendação de submissão das viagens às plataformas digitais, com compartilhamento de dados com o Município.

Em conclusão, temos:

- a) que a difusão de motocicletas e motonetas para o transporte individual de passageiros como atividade econômica para circulação no sistema viário do Município de São Paulo é um grande risco de saúde pública, envolvendo desde a integridade de condutor e passageiro, como também a questão envolvendo a defesa da vida desses agentes;
- b) que a utilização de motocicletas e motonetas para o transporte individual de passageiros como atividade econômica deve, por imperativo nacional e decisão judicial, observar os termos da Lei nº 12.009, de 2009, não sendo hábil para suprir tais exigências o disposto no artigo 4º, inciso X da Lei nº 12.587, de 2012, ante as condicionantes constantes nos artigos 11-A e 11-B, ambos acrescidos pela Lei nº 13.640, de 2018, a qual deu nova redação àquele inciso, no sentido de restringir o uso de veículos particulares (leia-se placa particular) apenas a automóveis;

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_alterar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 12/14



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório

c) que a submissão do regime de mototaxi, previsto na Lei nº 12.009, de 2009, não impede o uso de plataformas digitais, tais quais desenvolvidas e mantidas por OTTCs, desde que os veículos classificados como ciclos sejam previamente submetidos ao regime jurídico daquela lei;

d) que excepcionalmente é possível avançar sobre a utilização de triciclos para o transporte individual de passageiros, os quais não se submetem ao regime jurídico do mototaxi (Lei nº 12.009, de 2009) e do taxi (Lei nº 12.468, de 2011), mas que devem portar autorização municipal e utilizar categoria aluguel (artigos 107 e 135 do CTB), mediante regulamentação própria do Município, em complemento à legislação federal, omissa nesse ponto;

e) que nessa caracterização, poderão ser exigidas configurações dos veículos, incluindo padronização, como deverão ser exigidas qualificações complementares aos condutores além da categoria A e anotação do exercício de atividade remunerada;

f) que, ademais, a circulação dos veículos poderá ser condicionada à apresentação de seguro e ter sua limitação quanto à distância a ser percorrida nas viagens, bem como a limitação de acesso a vias de maior fluxo de transporte, como aquelas dotadas de faixas exclusivas de transporte coletivo;

g) que, por fim, seja adotada a solução tecnológica para fins de aproximação entre usuário e condutor, de modo a possibilitar a fiscalização quanto ao deslocamento adotado, seja para parâmetros limitadores de distância, seja para parâmetros limitadores de vias a serem proibidas de circulação.

Portanto, a introdução do modal de transporte individual de passageiros com utilização de ciclos automotores não se mostra aderente aos elementos de segurança viária em face da realidade da cidade de São Paulo e a dinâmica decorrente do volume de interferências que podem ocorrer, a partir dos dados decorrentes de saúde pública com motociclistas e a potencialidade do risco em ampliar o número de pessoas em motos circulando no sistema viário local, sendo contrarrecomendada.

De modo suplementar, a constituição de um regime de transporte individual nos termos do quanto aqui estudado e debatido se apresenta menos prejudicial com a utilização de triciclos dotados de cabinas, sendo as viagens acionadas mediante aplicativos, com limitação de quilometragem e restrição de vias dotadas de preferência destinada ao transporte coletivo de passageiros, todas essas regras a partir de regulação de natureza municipal, complementando a lacuna federal quanto ao uso desse veículo e na qualificação do condutor.

Entretanto, de modo a conferir maior segurança a uma modelagem nova, mostra-se imprescindível que seja essa regulamentação precedida de estudos complementares, mediante a fixação de parâmetros para fins de desenhar um projeto piloto, com requisitos mínimos, a partir dos elementos já existentes, limitação de número de veículos por empresas interessadas, disponibilização de plataforma eletrônica com compartilhamento de dados com o Município e adoção de restrições de circulação (raio de atuação, limitação de velocidade e de distância de deslocamento e proibição de uso de vias estruturantes de transporte).



Gilmar Pereira Miranda
Secretário(a) Executivo(a)
Em 26/05/2023, às 13:56.



Débora Freitas
Secretário(a) Executivo(a)
Em 26/05/2023, às 15:02.



João Bonetti Neto
Analista de Políticas Públicas e Gestão Governamental
Em 26/05/2023, às 15:03.



Roberto Cimatti
Diretor(a) de Departamento Técnico
Em 26/05/2023, às 17:02.



Leonardo Zveibil
Assessor(a) Técnico(a)
Em 29/05/2023, às 10:59.

https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=md_ajudar_nivel_acesso_consulta_documento&id_documento=89626164&infra_siste... 13/14



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

24/11/2025, 15:50

SEI/PMSP - 083887711 - Relatório



Julio Rebelo
Gerente
Em 29/05/2023, às 14:43.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **083887711** e o código CRC **07969723**.

Referência: Processo nº 6020.2023/0001419-2

SEI nº 083887711



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Sumário

REQCOM SUBMOTOTAXI 01/25.....	251
REQCOM SUBMOTOTAXI 02/25.....	253
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 02/25 – CIRO BIDERMAN	254
REQCOM SUBMOTOTAXI 03/25.....	264
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 03/25 – AMOBITEC	265
REQCOM SUBMOTOTAXI 04/25.....	272
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 04/25 – 99.....	273
REQCOM SUBMOTOTAXI 05/25.....	287
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 05/25 – UBER.....	288
REQCOM SUBMOTOTAXI 06/25.....	293
REQCOM SUBMOTOTAXI 07/25.....	294
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 07/25 – PREFEITURA DE FORTALEZA	295
REQCOM SUBMOTOTAXI 08/25.....	310
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 08/25 – VITAL STRATEGIES	311
REQCOM SUBMOTOTAXI 09/25.....	321
REQCOM SUBMOTOTAXI 10/25.....	322
REQCOM SUBMOTOTAXI 11/25.....	323
REQCOM SUBMOTOTAXI 12/25.....	324
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 12/25 – WRI BRASIL	325
REQCOM SUBMOTOTAXI 13/25.....	337
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 13/25 – IPEA	338
REQCOM SUBMOTOTAXI 14/25.....	344
RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 14/25.....	345
REQCOM SUBMOTOTAXI 15/25.....	346
RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 15/25.....	347
REQCOM SUBMOTOTAXI 16/25.....	348
RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 16/25.....	349
REQCOM SUBMOTOTAXI 17/25.....	350
RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 17/25.....	352

612



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 18/25.....	353
REQCOM SUBMOTOTAXI 19/25.....	356
REQCOM SUBMOTOTAXI 20/25.....	357
RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 20/25.....	359
REQCOM SUBMOTOTAXI 14/25.....	359
REQCOM SUBMOTOTAXI 22/25.....	362
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 22/25 – CEBRAP.....	363
REQCOM SUBMOTOTAXI 23/25.....	368
REQCOM SUBMOTOTAXI 24/25.....	370
REQCOM SUBMOTOTAXI 25/25.....	371
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 25/25 – INSTITUTO LIVRE MERCADO	372
REQCOM SUBMOTOTAXI 26/25.....	379
REQCOM SUBMOTOTAXI 27/25.....	380
REQCOM SUBMOTOTAXI 28/25.....	381
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 28/25 – ABEETRANS.....	382
REQCOM SUBMOTOTAXI 29/25.....	394
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 29/25 – SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE.....	395
REQCOM SUBMOTOTAXI 30/25.....	398
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 30/25 – INSTITUTO CORDIAL.....	399
REQCOM SUBMOTOTAXI 31/25.....	416
REQCOM SUBMOTOTAXI 32/25.....	417
REQCOM SUBMOTOTAXI 33/25.....	418
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 33/25 – PROFª CIBELE SALIBA RIZEK	421
REQCOM SUBMOTOTAXI 34/25.....	431
REQCOM SUBMOTOTAXI 35/25.....	432
RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 35/25.....	434
REQCOM SUBMOTOTAXI 36/25.....	435
REQCOM SUBMOTOTAXI 37/25.....	436
REQCOM SUBMOTOTAXI 38/25.....	437
REQCOM SUBMOTOTAXI 39/25.....	439
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 39/25 – SPTRANS.....	440
	613



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subcomissão da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

REQCOM SUBMOTOTAXI 40/25.....	453
REQCOM SUBMOTOTAXI 41/25.....	454
REQCOM SUBMOTOTAXI 42/25.....	455
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 42/25 – ANTP	457
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 42/25 – FETPESP	467
REQCOM SUBMOTOTAXI 43/25.....	476
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 43/25 – SIVESP.....	477
REQCOM SUBMOTOTAXI 44/25.....	481
REQCOM SUBMOTOTAXI 45/25.....	482
REQCOM SUBMOTOTAXI 46/25.....	483
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 46/25 – PROFº MATEUS HUMBERTO	484
REQCOM SUBMOTOTAXI 47/25.....	507
REQCOM SUBMOTOTAXI 48/25.....	508
REQCOM SUBMOTOTAXI 49/25.....	509
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 49/25 – Srª GLADYS NYACHIEO	510
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 49/25 – Sr. SAM CLARK.....	522
REQCOM SUBMOTOTAXI 50/25.....	526
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 50/25 – Sr. IMAN ABDULWASSI	527
REQCOM SUBMOTOTAXI 51/25.....	538
REQCOM SUBMOTOTAXI 52/25.....	539
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 52/25 – DETRAN SP	540
APRESENTAÇÃO REQCOM SUBMOTOTAXI 52/25 – SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO.....	555
REQCOM SUBMOTOTAXI 53/25.....	578
RESP REQCOM SUBMOTOTAXI 53/25.....	581
RELATÓRIO FINAL – GT – Decreto 62.144 2023 -SEI 6020 2023 0001419-2	597