Hyp.o. A forma mais prática e segura de aceitar cartão bancário no seu validador.



Hyp.o é compatível com todos os modelos de validadores e vai dar um upgrade à sua bilhetagem.

- **Modelos transacionais para uso em transporte público:** menos fraudes e estornos, mais confiança na operação.
- **Zero chargeback:** segurança total, o risco é nosso, a tranquilidade é sua.
- **Instalação Plug & Play:** conecta ao sistema existente, sem complicações.
- **Transparência de dados:** informações e relatórios completos.
- **Compatível com vários sistemas:** catracas e validadores de qualquer modal.

Hyp.o SOLUTION

Powered by mais·mobi

avivanto



MOTOS MORTAIS

Presença crescente nas ruas brasileiras, as motocicletas e mototáxis tiram a demanda do transporte público, impactam fortemente os serviços de saúde e multiplicam o número de mortes no trânsito

A cena se repete com frequência alarmante nos hospitais de urgência e Unidades de Pronto Atendimento (UPAs): motociclistas e passageiros de moto dão entrada em estado grave após acidentes de trânsito. Muitos casos resultam em longas internações, sequelas permanentes e mortes. Uma verdadeira epidemia na saúde pública brasileira. Hoje, a motocicleta é o modo de transporte que mais mata no país.

O risco de morte de um motociclista é até 20 vezes maior do que de um passageiro em automóvel. Em 2023, as motos responderam por 40% das mortes no trânsito brasileiro, com 6,4 óbitos por 100 mil habitantes em acidentes envolvendo esses veículos. Os dados constam no estudo *"Mortalidade e morbidade das motocicletas e os riscos da implantação do mototáxi no Brasil"*, publicado em novembro de 2025 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

Os índices refletem tendência persistente de crescimento: entre 1995 e 2023, o número de mortes em sinistros de motociclistas aumentou 15 vezes, saltando de 792 para 13.521 vítimas fatais.

Segundo os autores do levantamento, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho e Carlos Eduardo de Carvalho Vargas, o avanço da letalidade acompanha a expansão dos serviços de transporte por moto, especialmente os intermediados por aplicativos. Caso o cenário atual se mantenha, alertam, a tendência é de agravamento dos indicadores.

Carlos Henrique Ribeiro destaca que os riscos associados ao transporte em motocicletas são múltiplos e sistêmicos, envolvendo desde as limitações físicas do veículo às falhas estruturais do ambiente urbano. "A motocicleta não oferece proteção ao corpo. Quando falamos de mototáxi, estamos tratando de duas pessoas completamente expostas", afirma. O problema se intensifica porque o passageiro, muitas vezes, não tem preparo para a garupa ou noções de como se comportar no veículo em movimento.

(A; C) Vecteezy; (B) Hellen Tôrres/NTU; (D-E) Alf Ribeiro/Shutterstock.com

Outro fator de risco é o uso predominante de motocicletas de baixa cilindrada no transporte de passageiros. "Esses modelos têm, em geral, capacidade máxima de carga de cerca de 140 quilos, frequentemente excedida ao transportar duas pessoas", alerta o pesquisador.

Para garantir a estabilidade, a garupa precisa agir como "espelho" do condutor, acompanhando seus movimentos, algo que raramente é orientado ou ensinado. Soma-se a isso a negligência no uso de equipamentos de proteção, como capacetes bem ajustados e vestimentas contra abrasão, fundamentais para reduzir lesões em caso de queda. Há ainda riscos sanitários associados ao compartilhamento de capacetes sem balaclavas descartáveis, prática que favorece a transmissão de doenças de pele.

Além de tudo isso, o uso do celular pelo condutor para aceitar novas corridas durante o trajeto amplia a probabilidade de acidentes.

Diante desses fatores, o estudo alerta sobre os riscos da adoção indiscriminada do mototáxi. Carlos Henrique Ribeiro reconhece que há contextos específicos em que o serviço pode ter função social, como em áreas sem acesso adequado ao transporte coletivo. "Em comunidades com vielas estreitas ou regiões de difícil acesso, é possível pensar em um serviço controlado", pondera. Essa lógica, no entanto, não se aplica ao modelo praticado pelos aplicativos.

Diferentemente do mototáxi tradicional, que opera sob regras claras e com frota limitada, plataformas como 99 Moto e Uber Moto exigem apenas que o condutor seja maior de 18 anos e possua uma motocicleta para se cadastrar. "Quando o poder público regulamenta o mototáxi, há controle de frota, de área de circulação e de condições do veículo. Os aplicativos rompem com essa lógica e eliminam barreiras fundamentais à segurança", afirma o pesquisador.

O estudo avança ainda sobre a responsabilidade das empresas de aplicativos em casos de acidentes. Como intermediadoras do serviço e beneficiárias diretas da remuneração das viagens, argumentam os autores, essas plataformas podem ser caracterizadas como prestadoras do serviço ao consumidor final, o que abre espaço para discussão sobre sua responsabilidade civil.

O custo para o sistema de saúde

O aumento dos sinistros envolvendo motocicletas impõe custo crescente e milionário aos cofres públicos. Segundo o Ipea, os gastos com internações e tratamentos de vítimas de acidentes com moto saltaram de R$ 41 milhões, em 1998, para R$ 273 milhões, em 2024 — valores deflacionados pelo IPCA de junho de 2025.

O impacto, no entanto, vai além das cifras. Com a escalada dos acidentes, cresce a pressão sobre a rede hospitalar. O levantamento mostra que vítimas de motocicletas ocupam mais de 50% dos leitos em hospitais ortopédicos e prontos-socorros, comprometendo o atendimento a outras demandas de saúde.

Entre 2005 e 2024, o Sistema Único de Saúde (SUS) registrou 1,83 milhão de internações decorrentes de sinistros com motocicletas. Apenas em 2024, foram 165.453 internações, volume quase onze vezes superior ao de 1998, quando houve 15.614 registros.

Para Paulo Guimarães, CEO do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), os custos associados a esse transporte precisam ocupar o centro do debate regulatório. Ele avalia que a expansão do modal não deve ser incentivada como solução de mobilidade urbana; porém, a operação deve ser discutida sob critérios mais rigorosos, com foco na redução de danos.

"Os custos devem entrar no debate regulatório, não como argumento para proibir, mas para precificar o risco e exigir contrapartidas. Quem opera e lucra com serviço de alto risco precisa ter deveres claros de mitigação. O poder público tem que usar esses dados como evidência para priorizar medidas de maior impacto", afirma.

O ônus ao SUS se agravou com a perda de fontes de compensação. O estudo do Ipea destaca o fim do seguro DPVAT em 2020, mecanismo relevante de financiamento da saúde pública. Antes disso, 45% da arrecadação do seguro, gerido pela União, era destinada ao SUS para custear atendimentos decorrentes de acidentes de trânsito.

O aumento dessas despesas também pressiona os orçamentos dos municípios. A Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP) avalia que os custos reais podem ser ainda maiores quando consideradas as despesas assumidas pelos municípios.

"A FNP acompanha de perto a legislação relacionada ao transporte público e os impactos do crescimento dos serviços de mototáxi e transporte por aplicativo. Estamos estruturando uma agenda de sensibilização dos prefeitos para mostrar o custo efetivo desse modelo", afirma João Lucas Albuquerque, gerente de Mobilidade Urbana da entidade.

Segundo ele, há limitação de dados. Além do que é contabilizado pelo DataSUS, recaem sobre as prefeituras gastos como despesas com profissionais de saúde, energia, curativos e acompanhamento de longo prazo nas unidades básicas. Soma-se a isso o impacto social da perda de vidas, que atinge principalmente a população economicamente ativa e compromete a subsistência de famílias inteiras, gerando demanda por políticas sociais no âmbito local.

"Iniciamos conversas com o Ministério da Saúde e a Universidade Federal de Goiás para dimensionar o impacto dos sinistros envolvendo motos sobre os orçamentos municipais. A ideia é dar visibilidade a essa pressão financeira", explica Albuquerque.

A expectativa da FNP é que esses dados fortaleçam o debate em torno do Marco Legal do Transporte Público, em discussão no Congresso. "A aprovação do Marco é fundamental para avançar na agenda do transporte público no Brasil. Ele oferece segurança jurídica, transparência de dados e instrumentos de fiscalização, mas, sobretudo, trata do custeio do transporte pela União. Hoje, os municípios não conseguem mais arcar sozinhos com um sistema que, nas grandes cidades, movimenta bilhões", conclui.

O presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp), Mauro Artur Herszkowicz, endossa o entendimento. "O que vimos no estudo do Ipea é grave e não pode ser ignorado, quando se discute a liberação de serviços remunerados de transporte por motocicletas."

O desequilíbrio do transporte público

O Ipea aponta o transporte público coletivo como pilar da mobilidade segura no Brasil. Assim, fortalecê-lo é uma política que atende tanto a saúde pública quanto a segurança viária. Mas alerta: o sistema enfrenta crises de sustentabilidade impulsionadas pela popularização das motocicletas e pela expansão dos serviços de mototáxi.

A Pesquisa CNT de Mobilidade Urbana (2024), desenvolvida em parceria com a NTU, mostrou migração de usuários do ônibus para a motocicleta, motivada por fatores econômicos e operacionais. Os custos baixos de aquisição e manutenção de motos de pequena cilindrada, aliados a políticas que barateiram combustíveis e extinguiram encargos, tornaram o veículo individual mais atraente financeiramente.

Os técnicos do Ipea reforçam o impacto da concorrência dos mototáxis para os sistemas de ônibus. Cerca de 85% das viagens de mototáxi com finalidade de trabalho duram menos de 30 minutos, justamente os trajetos mais rentáveis para o transporte coletivo, que compensam as viagens mais longas e deficitárias. Ao capturar essa demanda, o mototáxi reduz a receita do sistema público, que mantém custos fixos elevados para garantir a oferta universal do serviço a preços módicos, criando um ciclo de desequilíbrio econômico e deterioração da qualidade.





Para reverter isso, o Ipea recomenda a priorização do transporte público coletivo, com investimentos permanentes, políticas de subsídio e uso preferencial do espaço viário, como faixas exclusivas, para tornar o ônibus mais rápido e atrativo. Em cidades menores, indica a adoção de alternativas como vans e micro-ônibus, em substituição ao mototáxi. Por fim, pontuam que preservar e fortalecer o transporte coletivo é dever constitucional do Estado e condição essencial para conter a mortalidade no trânsito e garantir mobilidade segura e inclusiva.

Carlos Henrique Ribeiro acrescenta que nos últimos 30 anos, as políticas barateaam a compra e o uso de motocicletas, aumentando o crédito e reduzindo os impostos. "Ao mesmo tempo, houve uma política de encarecimento do transporte público urbano, com o aumento dos insumos básicos e pouca ou nenhuma contrapartida em subsídios ou outras estratégias. Então, se barateia a moto e se encarece o transporte público", comparou.

Para o especialista, é preciso encontrar caminhos sustentáveis para as tarifas de ônibus. "Uma tarifa cara facilita o transporte de moto. Principalmente entre os mais jovens, que fazem o cálculo não apenas do mototáxi, mas também da compra de uma moto para uso pessoal ou como fonte de renda. Precisamos urgentemente de políticas públicas que tornem o transporte público mais barato e mais competitivo", falou.

Regulamentação

Atualmente, dois projetos de lei em tramitação no Congresso Nacional propõem padrões mínimos para o transporte remunerado de passageiros por motocicleta. Um deles é o PL 6024/2025, do deputado Toninho Wandscheer (PP-PR). Ele sugere alterar o Código de Trânsito Brasileiro para instituir o Registro Nacional de Mototáxi e Motofrete (Renamoto).

Outro projeto é o PL 6409/2025, apresentado pelo deputado Capitão Alberto Neto (PL-AM), que também altera o código e a legislação sobre mototaxistas, buscando ajustar normas que regem tanto o transporte de passageiros quanto as atividades correlatas, como entregas, com foco na intermediação de trabalho por meio de aplicativos digitais.

Na visão de Paulo Guimarães, é preciso usar os dados apresentados no estudo do Ipea e em outros levantamentos para exigir a priorização de políticas públicas mais eficazes. O especialista elenca três frentes: a primeira é a promoção de velocidades seguras nas vias urbanas. "Reduzir e fazer cumprir os limites de velocidade é medida de alto impacto, baixo custo e implementação rápida, mas que enfrenta resistência política por ser vista como impopular", diz.

A segunda envolve a prevenção direcionada ao risco real, que passa pela revisão da formação dos condutores e da fiscalização efetiva das leis de trânsito. Por fim, Guimarães defende a ampliação do conceito de Sistema Seguro e da responsabilidade compartilhada. "Isso envolve uma infraestrutura viária mais protetiva, pensada para preservar a vida dos usuários mais vulneráveis. Nesse sentido, o estudo contribui para recolocar o debate no lugar certo: onde estão as vítimas e onde se concentram os impactos econômicos e humanos do transporte por motocicleta", completa.

SÃO PAULO
NO IMPASSE DO MOTOTÁXI



Na contramão das estatísticas que apontam os riscos e os elevados custos sociais do transporte sobre duas rodas, a Justiça de São Paulo determinou que a prefeitura da capital regulamentasse o serviço de mototáxi. A decisão partiu do Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) e foi cumprida em dezembro de 2025, com a sanção da Lei nº 18.349 pelo prefeito Ricardo Nunes.

Segundo a prefeitura, a atividade vinha sendo proibida por decreto municipal com base na proteção à vida, sustentada por dados concretos sobre o aumento de acidentes e mortes envolvendo motocicletas. Em nota enviada à reportagem, o Executivo municipal informou que a frota de motos na cidade cresceu 56% em dez anos, passando de 833 mil veículos em 2014 para 1,3 milhão em 2024. Enquanto isso, o número de óbitos em acidentes com motocicletas aumentou 20% em apenas um ano, indo de 403 mortes em 2023 para 483 em 2024.

Antes da decisão judicial, em fevereiro de 2025, a Fetpesp já havia se manifestado ao TJ-SP contra a liberação do serviço por empresas de aplicativo. A entidade alertou para o "inevitável aumento dos sinistros de trânsito" e para a concorrência considerada predatória em relação aos serviços regulares e fiscalizados de transporte coletivo.

O presidente da Fetpesp, Mauro Artur Herszkowicz, lembra que a federação lançou, em 2023, a campanha "Sua Segurança Não Pode Ser Passageira. Vá de Ônibus!", em parceria com a NTU e a CNT. A iniciativa defendeu o respeito à legislação de trânsito e a priorização do transporte público coletivo, operado sob regras rígidas e com maior controle de segurança. Para Herszkowicz, decisões judiciais favoráveis à liberação do mototáxi desconsideraram os custos sociais e de saúde pública associados. "É fundamental que políticas públicas e regulamentações priorizem a segurança e a preservação de vidas", afirma, destacando a necessidade de fiscalização rigorosa para evitar o aumento excessivo de motos nas vias e os impactos negativos sobre o transporte por ônibus.

Entre dezembro de 2025 e janeiro de 2026, nenhuma operadora havia se credenciado para prestar o serviço de mototáxi na cidade, conforme informações da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT).

Em nota enviada à NTUrbano, a Procuradoria sustenta que o município tem competência para impor regras mais rígidas ou até restringir a atividade, com base na proteção do direito fundamental à vida e à saúde. "Dados oficiais sobre mortes, internações e custos ao sistema público de saúde, fornecidos pela Secretaria Municipal da Saúde, além de estudos como os do Ipea, evidenciam o impacto desse tipo de transporte na segurança viária e na sobrecarga do SUS", afirma.

De acordo com a Secretaria Municipal da Saúde, o município destinou cerca de R$ 35 milhões ao atendimento a vítimas de acidentes de moto. Entre janeiro e novembro de 2025, foram registradas 3.981 internações hospitalares na rede municipal decorrentes de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas.

Vedações à Lei nº 18.349/25

A disputa da mobilidade urbana na capital paulista teve novo capítulo no final de janeiro. No dia 19 daquele mês, o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), suspendeu parte das regras impostas pela Lei nº 18.349/2025, objeto da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 1296, movida pela Confederação Nacional de Serviços (CNS). A medida tem caráter cautelar e deverá ser objeto de análise do pleno da Suprema Corte.

A lei sancionada pelo prefeito Ricardo Nunes havia incorporado dispositivos da Lei federal nº 12.009/2009, que regulamenta a atividade de mototaxista, e, segundo a prefeitura, foi construída a partir de audiências públicas, estudos técnicos e avaliações de especialistas em trânsito.

O texto se tornou alvo de críticas da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), que representa empresas de transporte por aplicativo e considera as exigências excessivamente restritivas. A alegação foi de que ele representava "proibições disfarçadas de regulamentação".

Entre as principais medidas estavam a obrigação de as plataformas compartilharem dados das viagens e dos motociclistas com o poder público; a contratação de seguro para passageiros e operadores; e o cumprimento de requisitos rigorosos pelos condutores, como curso especializado, CNH categoria A ou AB com pelo menos dois anos de emissão, anotação de Exercício de Atividade Remunerada (EAR) e demais exigências do Contran. A legislação também proíbe a circulação de mototáxis em vias de trânsito rápido, no Minianel Viário, e durante condições climáticas adversas, como chuvas intensas, vendavais, baixa visibilidade e enchentes.

Em sua decisão, Moraes afastou três dispositivos que equiparavam o transporte privado de passageiros por aplicativo ao serviço público de mototáxi. O primeiro é a aprovação do cadastro do veículo pela prefeitura. Pela cautelar, caso a prefeitura não responda aos pedidos de operadoras ou condutores em até 60 dias, conforme orienta a lei estadual, estes poderão iniciar suas atividades. O segundo ponto versa sobre exigência de placa vermelha, que foi derrubada pelo ministro. Já o terceiro barra as imposições de requisitos previstos na Lei nº 12.009/2009.

De acordo com Alexandre de Moraes, o transporte em moto via aplicativos difere do serviço de mototáxi, sendo, portanto, uma atividade privada e não correspondendo a serviços ofertados pelo transporte público. Com isso, Moraes retoma entendimento firmado no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 7852, que invalidou lei do Estado de São Paulo, com restrições ao transporte de passageiros por motocicleta.

Naquele julgamento, a Corte reafirmou que apenas a União tem competência para legislar sobre trânsito e transportes e que exigências que criam obstáculos ao funcionamento do serviço violam a livre iniciativa e a livre concorrência, além de reduzirem as opções de mobilidade urbana disponíveis ao consumidor.

SEGURANÇA VIÁRIA EM PERSPECTIVA:
MOTO X ÔNIBUS

Enquanto os acidentes com motocicletas seguem em trajetória de alta e pressionam o sistema de saúde, os dados oficiais escancaram um contraste pouco debatido entre os modais. Em 2024, as internações hospitalares decorrentes de acidentes com motos chegaram a 165.453 casos, frente a apenas 350 internações associadas a acidentes com ônibus, segundo dados do DataSUS/Ministério da Saúde. A diferença se repete — e se aprofunda — no impacto financeiro: os atendimentos às vítimas de motocicletas custaram R$ 273 milhões ao sistema público de saúde, montante 420 vezes maior que os R$ 650 mil gastos com atendimentos relacionados ao transporte coletivo por ônibus. Para cada internação decorrente de acidente com ônibus, há 473 internações resultantes de acidentes com motos.

O dado mais alarmante é a comparação com a violência armada. No mesmo ano, as internações por ferimentos causados por armas de fogo somaram 12.623 casos, com custo de R$ 42,3 milhões. Ou seja, os acidentes com motocicletas geraram despesas hospitalares mais de seis vezes superiores às provocadas por armas de fogo — um indicador claro da gravidade social e econômica desse fenômeno.

Além de evidenciar a vulnerabilidade da motocicleta, os números reforçam ponto fundamental do debate sobre mobilidade urbana: o ônibus é, sem dúvidas, o modo motorizado mais seguro para o deslocamento urbano, com baixíssimo índice de internações e vítimas fatais. O risco de morte de um passageiro por transporte público coletivo por ônibus é 114 vezes menor do que de um usuário de motocicleta. Em cenário de custos crescentes, vidas perdidas e sobrecarga hospitalar, investir no fortalecimento do transporte coletivo não é apenas escolha de mobilidade, mas estratégia de segurança pública e de racionalidade econômica.



Vítimas sobre DUAS RODAS

Jovens, homens e trabalhadores concentram as vítimas, enquanto o mototáxi avança nas cidades

QUEM MAIS MORRE

89% das vítimas fatais são homens

70% têm entre 20 e 49 anos (idade produtiva)

35% das mortes ocorrem entre jovens de 20 a 29 anos

PERFIL SOCIAL DAS VÍTIMAS

90% têm até o ensino médio

Pessoas pardas representam:

53% das mortes

69% das internações

ONDE O MOTOTÁXI CRESCE

49,5% das cidades brasileiras têm serviço de mototáxi

Maior concentração no Nordeste

(78,7% dos municípios da região contam com a atividade **)**

67,9% dos municípios com mototáxi não possuem transporte público coletivo (ônibus)

ALERTAS DE RISCO

50% dos donos de motos não têm CNH A

Cidades pequenas registram taxas de mortalidade proporcionalmente mais altas do que grandes metrópoles