

ROBERTA SOARES
é jornalista especializada em mobilidade urbana sustentável, atuando no setor há 23 anos. É titular da Coluna Mobilidade do Jornal do Commercio (Recife-PE), com mais de 31 anos de profissão.

Só o transporte público de qualidade pode salvar o Brasil dos APLICATIVOS DE TRANSPORTE POR MOTO

Os dados do impacto do transporte por moto — perversos na ótica da segurança viária e, consequentemente, da saúde (principalmente a pública) — estão postos nacionalmente faz tempo. Atualmente, qualquer pessoa minimamente informada tem conhecimento dos danos que o popular serviço de Uber e 99 Moto têm provocado ao País.

Não é mais novidade. Principalmente depois da cidade de São Paulo — a maior capital do País — iniciar uma guerra jurídica/administrativa contra as plataformas para impedir a operação do serviço. Mas desde o fim de 2021 — quando o Uber Moto foi lançado em Aracaju (SE) — tem sido comum ver diariamente sinistros de trânsito com ocupantes de motocicletas nas ruas e avenidas das médias e grandes cidades brasileiras.

Assim como também tem sido frequente acompanhar a luta das médias e grandes unidades hospitalares dessas cidades para lidar com a superlotação de leitos pelas vítimas das quedas e colisões com motocicletas, agora não mais apenas condutores, mas principalmente passageiros — em sua maioria mulheres.

Tudo está posto diante de um Brasil onde o trânsito, em um único ano, matou quase 35 mil pessoas, das quais mais de 13,5 mil eram ocupantes de motocicletas, como em 2024. Sem falar de outros 160 mil feridos com gravidade.

(A) Ricardo de O. Lemos/Shutterstock.com (B) Helissa Grundemann/Shutterstock.com



A morte de pessoas em motos, inclusive, teve crescimento de 13,8% entre 2020 e 2023, ritmo quase duas vezes maior que o aumento do total de óbitos no trânsito (7%). Um fenômeno que faz o País gastar mais de R$ 136 bilhões por ano com as vítimas do trânsito.

Mas, apesar da grita que a saúde pública e entidades que lutam para reduzir as mortes e mutilações no trânsito têm promovido — tudo embasado em dados técnicos, vale ressaltar —, o Brasil não reage ao problema do transporte remunerado de passageiros com motos. Mesmo diante de dados técnicos que comprovam que o risco de morrer no trânsito é 200 vezes maior em motocicleta do que em ônibus, por exemplo.

Prefeitos — principalmente de médias e grandes cidades — seguem na cômoda posição de fingir que não estão vendo o problema crescente em suas ruas e avenidas. Temem decisões impopulares ao enfrentar a desafiante regulamentação dos motoapps — que será, sem dúvida, algo difícil de executar seguindo os padrões necessários para um sistema de mobilidade seguro.

Mas fica o alerta, feito por diversas entidades e, recentemente, pela Vital Strategies/Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS): com o estímulo que o poder público, em todas as suas esferas, vem dando ao uso de motos, as médias e até as grandes cidades vão terminar perdendo seus sistemas regulares de transporte público coletivo — principalmente de ônibus. Os pequenos e alguns médios municípios, de até 250 mil habitantes, já não possuem mais sistemas de transporte e dependem exclusivamente de motos.

Vivemos um ciclo vicioso: a deterioração do transporte público leva mais pessoas a optarem pelo transporte individual, como a motocicleta, e esse movimento, por sua vez, enfraquece ainda mais o sistema de transporte coletivo.

Diante desse cenário, só resta ao País decidir se vai chegar aos padrões de mobilidade do Sudeste Asiático ou se vai resgatar o passageiro cansado do serviço de transporte público — sem qualidade na maioria dos sistemas. Por sorte, ainda há pessoas que gostariam de retornar ao transporte coletivo se houver melhorias.

Pesquisa de 2024 da Confederação Nacional do Transporte (CNT) trouxe uma realidade dura, mas também confirmou que há margem para reação. Segundo o estudo, do público que era passageiro, mas deixou de utilizar os sistemas de ônibus no País, 21,2% voltariam se a tarifa fosse menor; 19,8% se o conforto fosse maior; 19% se as viagens fossem mais rápidas; 14,3% se houvesse mais flexibilidade de rotas e horários; e 12,8% se houvesse maior pontualidade. Ou seja, existe demanda a ser reconquistada e que, atualmente, com certeza, está em cima de um motoapp.