

Por Ana Carolina Martins

Em uma região onde quase metade das mortes no trânsito envolvem motociclistas, a nova regulamentação federal sobre o adicional de periculosidade para quem trabalha com motos deverá ter impacto direto sobre a realidade de Campinas e das cidades do seu entorno.

Publicada no Diário Oficial da União (DOU) em 4 de dezembro de 2025, a Portaria MTE nº 2.021/2025 altera a Norma Regulamentadora nº 16, estabelecendo critérios mais claros para o pagamento do adicional de 30% a trabalhadores que utilizam motocicletas em suas atividades profissionais, redefinindo regras relacionadas à caracterização da periculosidade. A mudança dialoga diretamente com o cenário da região de Campinas, marcado por alto risco e crescente dependência desse tipo de mão de obra.

Na prática, a nova regra surge em um contexto preocupante: em Campinas, motociclistas já representam cerca de 48% das mortes no trânsito. Em números absolutos, foram 127 mortes registradas entre janeiro e novembro de 2025, sendo que quase metade das vítimas estava sobre duas rodas.

No ano anterior, 71 motociclistas perderam a vida, número que se repete em séries recentes e evidencia a persistência do problema. O perfil dessas vítimas é bastante definido: homens jovens, entre 18 e 39 anos — faixa etária que coincide diretamente com a de entregadores por aplicativo, motoboys e outros profissionais que dependem da moto para trabalhar.

Ocorrências graves

A gravidade não se restringe às vias urbanas. Nas rodovias que cortam a região, motociclistas estão envolvidos em mais de 50% dos acidentes, o que reforça a dimensão estrutural do problema. Em levantamentos mais amplos, há registros de centenas de ocorrências graves, com mais de 700 acidentes graves e fatais em determinados períodos analisados — um indicativo de que o risco vai muito além de casos isolados.

É justamente diante desse cenário que a regulamentação ganha relevância. Segundo o advogado trabalhista Luiz Henrique Cunha, a nova portaria corrige uma lacuna histórica que, por mais de uma década, gerou insegurança jurídica tanto para empresas quanto para trabalhadores.

“Após anos de incerteza, a regulamentação define mais claramente quando o adicional é devido, reduzindo conflitos e interpretações divergentes que geraram um volume significativo de ações trabalhistas”, afirma.

A controvérsia remonta à Lei nº 12.997/2014, que incluiu o uso de motocicleta como atividade perigosa na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), mas deixou brechas na sua aplicação.



Em Campinas, motociclistas respondem por 48% das mortes no trânsito; das 127 registradas entre jan. e nov. de 2025, quase a metade estava sobre duas rodas

Lei tenta equilibrar riscos de quem vive sobre 2 rodas

Regulamentação chega em meio à alta de acidentes com motociclistas

ou do próprio trabalhador”, explica Cunha. A definição, segundo ele, tende a reduzir disputas judiciais e dar mais previsibilidade às relações de trabalho.

Por outro lado, a norma também estipula situações em que o adicional não se aplica, como no trajeto entre casa e trabalho, no uso eventual da moto ou em atividades restritas a áreas privadas. A regulamentação ainda exclui veículos que não exigem habilitação ou emplacamento.

Além do impacto direto na folha de pagamento das empresas, a nova regra reforça um ponto crítico para a realidade local: a necessidade de enfrentar os riscos associados ao uso intensivo de motocicletas.

Período de adaptação

Com a entrada em vigor em 3 de abril de 2026, haverá um período de adaptação previsto de 120 dias, quando as empresas de Campinas e região deverão revisar processos internos, mapear funções que envolvem o uso de motocicletas e calcular o impacto financeiro da medida.

Em paralelo, especialistas apontam que a regulamentação pode contribuir para dar mais visibilidade às condições de trabalho de uma categoria que hoje ocupa as ruas em ritmo acelerado e, muitas vezes, sob forte pressão.

Para Cunha, o avanço está justamente na possibilidade de transformar um histórico de incertezas em regras mais claras. “A nova portaria representa um marco importante ao encerrar um longo período de indefinições. Agora, o desafio das empresas será transformar essa clareza normativa em práticas seguras e sustentáveis no ambiente de trabalho”, conclui.

Em Campinas, onde o crescimento do trabalho sobre duas rodas acompanha o avanço dos acidentes, a nova legislação chega como um ajuste jurídico — e como mais um elemento em uma discussão urgente: como conciliar mobilidade, trabalho e segurança em um cenário cada vez mais pressionado.



Divulgação

Advogado Luiz Henrique Cunha: regulamentação pode reduzir o volume de ações trabalhistas

Desde então, decisões judiciais divergentes e diferentes práticas adotadas pelas empresas criaram um cenário fragmentado — especialmente sensível em regiões como Campinas, onde a economia urbana depende cada vez mais de serviços de entrega e deslocamento ágil.

Adicional obrigatório

Agora, com a nova portaria, o Ministério do Trabalho e Emprego tenta encerrar esse impasse ao estabelecer critérios objetivos. O adicional passa a ser obrigatório quando houver uso habitual da motocicleta como ferramenta de trabalho, so-

bretudo em atividades com deslocamento frequente em vias públicas, como entregas, visitas técnicas, vendas externas e monitoramento.

“O ponto central é a habitualidade do uso da motocicleta na atividade profissional, independentemente de o veículo ser da empresa