

Reunião da Câmara Temática de Motocicleta (on-line)

Data: 17/09/2020

Hora: 10h00

Participantes – Poder Público:

- Alexandra Mogilli – CET
- Dalva Vieira – CET
- Eduardo Canhadas – CET
- Eduardo Macabelli – CET
- Fernando de Caires – SPTrans
- Gabriela Ribeiro - CET
- Grasieli Souza - SMT
- Juliana Cruz - SPTrans
- Lilian Rose – CET
- Maria Tereza – SMT
- Michele Perea – CET
- Nancy Schneider – CET
- Paulo Leite Junior – SMT
- Rosa Oliveira – CET
- Vanessa Pessoa - SMT

Participantes – Membros da CT-Motos, Usuários Temáticos e Regionais:

- Eduardo Gibelli – OAB
- Fernando A. Souza - SEDERSP
- Gerson Silva Cunha - SINDIMOTOSP
- Gilberto Santos - SINDIMOTOSP
- Rodrigo C. Ferreira da Silva - SINDIMOTOSP
- Vera Lucia A. C. Duarte – DETRAN-SP/Escola de Trânsito
- Wilson Yasuda - ABRACICLO

Observadores:

- Edgar Gringo – AMA-BR
- Gustavo Magalhães
- Ixtúki
- Rafael Stucchi

Maria Teresa – Faz abertura passando a palavra para Rodrigo.

Rodrigo – vou começar coma a pauta da questão do **PL 578** que teve início no ano passado na Secretaria de Justiça com intuito do executivo fazer um decreto tentando regulamentar a questão das empresas de aplicativos. Não há mais o que esconder depois do dia primeiro de julho, quando houve aquela mobilização internacional sobre a questão da **precarização desse modelo de negócio**. Há um bom tempo que a gente está discutindo e a Nancy acompanhou a tratativa do executivo para criar um decreto regulamentando essa questão. Dizem que são empresas de software depois falam que a empresa de intermediação; enfim, cada

hora se diz uma coisa. Na realidade elas são empresas de entregas porque sem um motoboy elas não existem. Motoboy só faz entrega ele não faz outra coisa; não contribui em nada a não ser no serviço de entrega. O projeto 578 que foi aprovado na semana passada na Câmara Municipal tem por objetivo trazer a responsabilidade para as empresas que contratam serviços de moto frete porque nós temos três leis federais (12009, 12436 e 12997) que convergem na questão da segurança do moto fretista. A **Lei 578** não trata nada a respeito do moto fretista; coloca a questão e traz a responsabilidade e punição para empresa de aplicativo, para empresa Express, para qualquer tipo de empresa que contrata o trabalhador moto fretista na cidade de São Paulo. É um projeto que tenta corrigir a questão da atividade porque 80% das leis são direcionadas a responsabilidade ao trabalhador (regulamentação do veículo, curso, Condução, licença, adequações da moto, etc). Toda a responsabilidade é do trabalhador.

Qual seria a responsabilidade da empresa na **Lei 14491** (Lei anterior a Lei Federal)? Não há punição nenhuma para empresa; só diz que a empresa tem que ter o CNPJ e cadastrar no DTP: não traz a questão, por exemplo, dos incentivos, não há punição nenhuma. A Lei Federal dá essa prerrogativa. Há nela também um artigo - é uma questão importante para os membros da câmara temática -, que diz que a atividade de moto frete está relacionada com mais de 170 atividades comerciais como o açougue, cartório, etc. São atividades totalmente diferentes e as empresas de aplicativos entraram nesse modal. O que elas estão fazendo é capitalizar, trazer tudo para apenas para duas, três ou quatro empresas os motoboys que estavam nesses outros seguimentos. Elas compraram essa mão de obra, compraram esse CNPJ que os motoboys trabalhavam e tentam dominar esse segmento. Algumas já dominam - Express -; segmento onde o SEDERSE o SINDIMOTO tem convenções coletivas de trabalho e regimento de que forma deve ser essa contratação do trabalhador e a responsabilidade dele e da empresa (piso salarial, hora extra, distância remunerada, refeição, etc). Porém, hoje os motoboys que estão na cidade de São Paulo não conseguem mais ter esse benefício porque as empresas de aplicativo quebraram. Antes da pandemia eram 2.000 mil empresas e 40.000 registros em carteira em São Paulo e hoje talvez tenhamos menos de 200 e no máximo 5.000 mil registros em carteira. Hoje quando o trabalhador é bloqueado pelo aplicativo não tem amparo jurídico; o **PL 578** procura passar a responsabilidade para as empresas e não só de aplicativo. Acreditamos que é um passo a mais nesse grande desafio para todos nós que lutamos pelo bem-estar de quem vive na cidade de São Paulo. Sobre a periculosidade, estamos resgatando a **Lei Federal 12997 para o PL 578**. Falei da lei da periculosidade que tá na 578, falei da responsabilidade em criar incentivos que a gente sabe muito bem que os aplicativos lançam campanhas prometendo prêmios quando está chovendo, quando está frio, quando o mercado está fraco, etc. Fato importante é que a Convenção Coletiva foi assinada há mais ou menos 10 anos atrás e foi criado um estudo sobre de que forma criaria o mesmo ganho com a questão do quilômetro e o tempo, que é o tal do ponto; o motociclista vai ganhar o mesmo valor se ele for em tal ponto independente do tempo ou da quilometragem; esta era a maneira que lá atrás o segmento atuava, antes das empresas de aplicativo. Outro fato importante era que a gente tinha um selo da CET que validava a qualidade de prestação de serviço das empresas do nosso segmento. Os motoqueiros usavam este selo nas jaquetas, às vezes a gente fala das empresas tradicionais só fazendo um histórico, quando o Sindimoto veio para poder validar o selo da CET nenhuma empresa mais pegou o selo da CET, o selo acabou com o segmento de moto frete, nós tínhamos uma iniciativa da CET em ver a questão da segurança dessas empresas, a maioria delas colocavam que tinha só 10 funcionários tudo dentro de uma organização possível e quando *via*, tinha mais 100, 200 funcionários sem nenhum critério, usavam o selo da CET para fomentar o mercado, só para fazer um histórico.

Tratando da lei 12.009, nos artigos 6 e 7 onde fala da corresponsabilidade da pessoa física ou jurídica que contratar o trabalhador moto fretista em desacordo a lei federal nesse artigo, você tem a penalidade na questão da Saúde desse trabalhador. A própria lei arregimenta multas na área da saúde de 3 a 30 salários mínimos e na questão da segurança, de 5 a 50 salários-mínimos como punição para que essas empresas e não só empresa de aplicativo; temos o tomador de serviço, nós temos o aplicativo que conecta o motofretista e tem o Burger King que nessa situação é corresponsável também solidário sobre esse trabalhador.

Estivemos com Prefeito e a Secretária de Transportes, levamos essa demanda para o prefeito - a Nancy sabe, pois se não me engano ela estava presente - sobre a questão dos 18% a mais de mortes envolvendo a empresas. De certa forma nós aumentamos o número de mortos. Levamos para o prefeito na época a questão dos incentivos que ainda continuam para esses trabalhadores; todas elas trabalham de uma forma mais prática ou às vezes meio camuflada, mais praticam os incentivos. Agora nós retornamos com prefeito com 85%; nesse período, tecnicamente falando, não foi feito nada. Do ponto de vista do Sindimoto, cometeu um erro ao fazer um TAC com a Loggi com IFood. Fez um TAC muito estranho que não teve a participação e nem foi publicado. Depois de alguns meses que soltaram isso e não foi resolvido nada no ponto de vista técnico com comprometimento e responsabilidade na pandemia onde não tinha moto nem carro na rua. Os números mostram que os acidentes diminuíram, mas as mortes aumentaram bastante. Na segunda-feira agora nós estivemos no DETRAN para buscar o entendimento. Estavam presentes a Secretária e nos apresentaram 92% a mais de morte comparado ao ano passado envolvendo motociclista. A gente não avançou em nada no sentido prático de reduzir os acidentes; não houve uma política séria do município; porque a responsabilidade é do município. Queremos falar de código Trânsito Brasileiro, queremos tratar da segurança do condutor, da segurança do veículo porque as atividades são realizadas nas ruas e avenidas. A respeito do projeto 578 ele vem trazendo os artigos das leis federais que trata da responsabilidade das empresas e tomador de serviços, porque a lei federal 14491 não tem a atribuição na questão das empresas; ela tem uma falha, por ser anterior a todas as leis federais. Não teve adequações de trazer as leis federais para o cumprimento do município, como a lei municipal já tem placa vermelha, colete, não estamos nem tratando desse assunto, porque não tem como deixar de falar desse assunto até porque é uma lei federal que é a mesma lei que tornou inconstitucional a proibição de mototáxi na cidade de São Paulo. É uma lei muito séria sendo Guardiã da atividade de moto frete; não é a **Lei 13641 da Uberização**. A uberização não se aplica em moto; seria o mototáxi e não transporte de cargas. É uma tentativa das empresas de aplicativos dizerem que é Uber. Uber é transporte de passageiro e tem lei para uso do carro não moto. Moto frete é uma atividade comercial regimentada do CONTRAN, o órgão executivo dos estados que seria o DETRAN. Entendemos que para o moto frete não tem essa peculiaridade porque o moto frete está muito mais ligado ao transporte de cargas do que atividade pelo município. Uma transportadora para ser montada não tem que ter uma lei específica, o correio tem todos os modais: avião, caminhão, furgão, utilitário, moto, bicicleta mas, o correio não pode utilizar moto porque tem a questão de uma lei que não exige, nesse sentido até porque a lei federal e o código trânsito brasileiro ela já dá toda uma orientação de segurança por causa do curso, por causa dos equipamentos, por causa do veículo. A questão da normatização do transporte remunerado de pequenas cargas por motocicleta com relação ao complemento da lei 1449, com a lei 578 que trata realmente da cidade de São Paulo, temos um compromisso e esperamos que o Prefeito vá sancionar esse projeto. Há algumas alterações que ele gostaria de fazer e estamos aguardando por parte do executivo

essas alterações para podermos discutir com a câmara pois nosso projeto teve 31 votos e foi uma votação expressiva na Câmara Municipal.

Fernando - parabéns Rodrigo pela explanação, como você sabem, estamos há mais de 20 anos brigando pelo setor e isso para nós não é novidade. Conheço a Nancy há mais de dez anos; nós da parte patronal fizemos várias campanhas de educação de trânsito junto ao motociclista. Uma das campanhas que era essencial para nosso setor foi o Selo Seguro da CET. Fomos pioneiros nessa participação e fizemos outras campanhas sociais também. Da parte patronal a campanha que incentivava a doação de sangue "Motoboy Sangue Bom" e é com espanto que vejo O Rodrigo falar em 92% de aumento no número de acidentes. Me assusto porque em plena pandemia, num trânsito deste que não está tão caótico. Pergunto para o senhor de quem é essa responsabilidade? Quem assume esta dívida na cidade de São Paulo? Há 20 anos nós fomos culpados e perseguidos pelo número de acidentes, mas fizemos a nossa parte como o seguro de vida aos profissionais, paramentamos todos os nossos profissionais, demos colete, fizemos a parte empresarial de responsabilidade não só social. Tudo estava ao nosso alcance, e agora a gente vê isso tudo caindo por terra. Vamos deixar a concorrência desleal de lado, mas vamos falar de números, vamos falar do aumento de acidentes (92%); é muita indignação. A PL 578 serve pra trazer o equilíbrio para todos; talvez as empresas de tecnologia não tenham a mesma responsabilidade que a nossa, juridicamente para burlar as leis, para falar que é empresa de tecnologia. A plataforma digital que eles falam que é plataforma digital profissional são empresas de transporte como a nossa por que a atividade fim deles é transporte. A atividade fim deles é o transporte porque lá na ponta quem faz o transporte é o profissional de duas rodas; a diferença é que fazem sem nenhum tipo de responsabilidade. Hoje na minha empresa eu emprego 350 profissionais; sabe qual o número de acidentes da minha empresa? Zero. O último falecimento da minha empresa há seis anos atrás foi um profissional que pegou um raio. Pago de seguro de vida R\$ 9,50; a concorrência é sadia, mas o jogo tem que ser igual para todos. Se eles fazem isso, também quero fazer. Parabéns Rodrigo, parabéns a todos, estão mais uma vez nessa luta e vamos sair junto para poder melhorar esse setor. Vamos parar de falar da concorrência, vamos falar de vida. 92% é muita coisa.

Alexandra - Rodrigo este número 92% ele se refere a que? Saiu de onde?

Rodrigo - esse número foi apresentado no DETRAN na segunda-feira. Inclusive a Elisabete estava presente. Acredito que seja referente às mortes. Não fomos nós que apresentamos os números; estou repassando o que foi dito. A Campanha Nacional de Trânsito do DETRAN é focada na questão dos motoboys.

Alexandra - trouxe aqui alguns dados e depois irei passar esta apresentação para todos vocês. É importante a gente saber direito de onde vem estes dados para não ficar passando um dado que vai atrapalhar sua exploração. Comparando 2019/2020, os mesmos períodos - Janeiro a Julho -, nós temos uma queda no total de todas as mortes (8%). Houve um disparate no mês de março e vocês podem ver que saímos de 65 mortes no ano anterior para 91 em 2020. O que me chama atenção nos dados do Infosiga é que é fechado. Eu não consigo ler o B.O (não consigo fazer manipulação). Falando dos acidentes fatais, vocês vão ver que eles subiram de 64% para 7.5%. Eram 64 fatais com 65 mortes o ano passado e 75 é um aumento. Tivemos 75 acidentes com 91 mortes. É uma discrepância muito grande. A gente precisava ler esses boletins. Pode ter acontecido de termos tido um acidente com ônibus; alguma coisa com o último acidente e ele não teve essa alta. Falando só das motos, em 2020 tivemos 176 contra 165. No ano passado um

aumento de 6%. Uma alta de 6% das mortes de motociclistas que já é o suficiente para tirar o sono (6% é um número para dar um alerta, com certeza). Tudo caiu 8% e o motociclista subiu 6,5%. Na verdade é o suficiente para gente ficar apavorado, esse 92% então é para enfartar.

Os dados estão no site do Infosiga disponíveis para todo mundo. Não consigo puxar o acidente fatal envolvendo motociclista pois não há esse filtro. Quando eu tiver o BO quero ver se essas pessoas estavam hospitalizadas e o que é que aconteceu para tentarmos entender, mas já é assustador o suficiente. Separei alguns dados para a gente ver, isso é a somatória dos motociclistas mortos em 2019/2020 por faixa etária. É apavorante pois são muito jovens entre 18 e 24 anos; 99 motociclistas mortos de 25 a 29 anos; as pessoas estão indo muito jovem para moto. Não temos nenhuma identificação se o uso era para trabalho, ou lazer. Talvez estejam indo para moto por tudo aquilo que a moto significa pela liberdade ou prazer e o resultado disso é um alerta muito grande para nós. É um alerta em relação aos acidentes para todos nós. Rodrigo, você sempre muito cuidadoso com os dados, veja direitinho e confirme com seu contato no DETRAN para podermos descobrir. Pode ser útil porquê o que o INFOSIGA traz que é o dado do próprio DETRAN, não bate. São 6% e já é suficientemente preocupante. Com relação ao Selo Trânsito Seguro, foi mencionado era uma premiação, um reconhecimento que a CET dava às empresas que aderissem espontaneamente a uma série de normas e condutas que o sindicato ajudou a construir. Inclusive depois, quando a legislação veio e tornou isso tudo obrigação, não fazia mais sentido continuar com o Selo Trânsito Seguro uma vez que intenção era premiar quem cumprisse com sua obrigação. Não evoluiu e retornamos com esta questão do Brasil não cumprir a legislação. É assustador.

Rodrigo - vou procurar saber. O presidente do DETRAN que apresentou nessa reunião em que a Elisabete estava também presente. Estes 92% pode ser que seja do estado. Se morte ou acidente, seja o que for é referente a motocicletas. Vou conversar com a Dra. Rosana e pedir para que ela me esclareça se os 92% é referente a cidade de São Paulo, estado ou é Região Metropolitana.

Maria Teresa - podemos pedir também para o Paulo Leite falar com o Presidente sobre apresentação em que a Elisabete estava.

Rodrigo - este dado de 92% é inaceitável; tanto que a Semana Nacional do Trânsito será voltada para o moto fretista. Acredito que o DETRAN não iria apresentar algo mentiroso para mais de 30 pessoas que estavam presentes sobre a questão da cidade de São Paulo. O que eu apresentei foi 85%, que foi referente a pandemia no mês de março. É mais ou menos o mesmo período que a gente teve com prefeito.

Maria Teresa - de jeito nenhum Rodrigo, é só para gente esclarecer isso porque que os números que a gente tem são diferentes dos apresentados.

Rodrigo - na reunião foi apresentado 92%. O Gil e Gerson estavam presentes. Nesse sentido, talvez alguém o Sr. Yasuda possa falar algo sobre o assunto, pois é atento a esta questão

Yasuda - Rodrigo, acho estranho esse número 92% que foi apresentado pelo DETRAN porque nessa semana eu estava fazendo levantamento em relação aos números do INFOSIGA da capital de São Paulo e do interior e, na verdade, o número de escritas em óbito no Estado de São Paulo no mês de julho foram exatamente os mesmos números do ano passado (139). Se olharmos o mês de

junho, foi menor do que 2019. Houve 123 e 180 o ano passado. Olhando esse comparativo a gente tem de Janeiro a julho uma diminuição no estado de 2.45, com menos 25 óbitos no Estado de São Paulo. Passando para capital, o número do INFOSIGA indica que no mês de julho a gente teve 48 óbitos e 71 em 2019; no fundo estamos menor em relação ao ano passado se olharmos o conjunto de mortes do ano passado em relação a esse ano. A gente tem até Julho, 433 contra 492; uma diminuição de menos 12%. Esses números coletados do INFOSIGA; em agosto, mais ou menos no dia 19, poderemos verificar o que foi mencionado com relação ao mês de março. Neste mês de março tivemos um número grande em 2020: 91 óbitos contra 65 do ano passado. Depois eu, você e Alessandra podemos conversar e trocar informações pois estou achando extremamente altos esse 92%. Pode ser que ele tenha colocado esses 92% em relação ao crescimento do mês de março e não de Janeiro à Julho. No mês de março consideramos bem grande e solicitei ao INFOSIGA, através da Silva Lisboa, uma informação um pouco mais consistente nesse número pois, independente da pandemia, esse número foi fora da curva. A gente vem mantendo um número bastante constante se olharmos em relação a esse ano; houve em Janeiro 71, fevereiro 51, Abril 52, Março foi para 91 depois para 52, 50 e 43, não entendo onde é que o DETRAN apresenta esse número. Não sei qual é a base deles, não sei qual é a base que o DETRAN efetivamente utilizou na apresentação que fez.

Rodrigo - ratificando aqui, Gil você lembra onde ele falou dos 92%? Em que parte da reunião?

Gil - seguindo o raciocínio do Sr. Yasuda, houve uma somatória de um mês para o outro e pegaram a somatória e colocaram como se fosse de fato um aumento dos acidentes; realmente é muita coisa, praticamente 100% de um ano para outro. Na hora de apresentar os números deve ter havido uma troca de número que foi apresentado no DETRAN. Podemos verificar onde está o erro. Seja o número que for de acidentes envolvendo os motocicletas, principalmente na área de moto frete, está grande e aumentando a cada dia. Nós não temos o INFOSIGA; os instrumento que o Município e Estado tem para acompanhar, nós acompanhamos nos grupos de WhatsApp todo dia, enfrentamos acidente com morte ou acidentes muito graves. Não se consegue depurar e dizer qual é o grau de porcentagem que foi realmente, mas é preciso estudar para que o município e estado falem a mesma língua.

Rodrigo - tenho aqui alguns dados sobre a questão dos acidentes de moto, inclusive eu vou disponibilizar, foi uma apresentação que fizemos na reunião Nacional dos DETRAN do ano passado quando buscamos entendimento junto ao Denatran justamente nas mudanças das resoluções 356 e 410 onde a CET nos ajudou a construir junto com Abraciclo, Abramet e o próprio DETRAN. Quanto aos dados, a avaliação do acidentado com sequelas e do que faleceu, tem que ser clara; tem que ser as mesmas. Quando colocamos a internação, reabilitação aposentadoria, auxílio doença na questão dos acidentes, isso para o Município é muito maior do que vale essas empresas de aplicativo, sem contar que uma morte vale todo esforço do mundo, não gostaria de ter minha mãe, pai, filho ou qualquer familiar ou amigo morto por um fator de irresponsabilidade de alguém que coloca um trabalhador nas ruas sem nenhum treinamento, sem noção de segurança. O Fernando sabe muito bem disso pois lá atrás o segmento dele ofria o que estamos falando aqui hoje. Mas na época da Nancy e da Heloisa este grupo falava; precisamos fazer alguma coisa. Hoje falamos de empresas de aplicativo. Hoje num universo de 300 funcionários, está há 6 anos sem nenhum acidente. A diferença neste seguimento é que o Fernando domina o serviço de Express na cidade; hoje as empresas de aplicativo estão no mesmo cenário; precisamos fazer com que

essas empresas entendam que é inconcebível não terem responsabilidade. Essas empresas estão querendo se colocar acima do próprio poder público e não em saber quais as leis que regem. Como uma empresa assim tem qualidade se tem 1.000 funcionários e não tem ninguém que se preocupa com a segurança deles? Nós podemos tomar algumas medidas que podem mudar este cenário. Um dos nossos objetivos é a portaria do baú. Aqui dentro da Câmara Temática ficamos discutindo, discutindo, leva ao Prefeito que aceita um ou outro item na última apresentação. Determinou que alterasse essa portaria doe a quem doer. Sabemos que dentro da Câmara Temática há defensores da não diminuição do baú. É um desrespeito ao próprio fabricante porque o embasamento que usamos, foi com a segurança do veículo; eu e o Sr. Yasuda trabalhamos nisso quase um ano e o prefeito determinou alterar. O moto fretista tem que fazer o transporte com segurança, quanto maior o baú, maior o risco. As medidas foram passadas através do Sr. Yasuda e Infosiga; quanto a questão da mochila, se ela for realmente abolida e com a redução do baú, teremos um grande avanço em relação à segurança e grande possibilidade da redução de acidentes. Esta questão da mochila dificulta até avaliação dos acidentes; as fontes avaliam de formas diferentes e deve haver um consenso. O motoboy trabalha 12/14 horas tira a mochila, vai para casa e se acidenta e entra na estatística de motociclista. É um dos itens que estamos discutindo com o INFOSIGA. A questão do baú e mochila são itens importantíssimos a serem discutidos no Município. O Fernando está aqui representando o segmento Express, porque não estamos aqui com as empresas discutindo esses assuntos. De que forma podemos fazer isso? A Alexandra está aqui, a Nancy tem um histórico grandioso, aprendi muito com ela na questão de segurança, em falar e pontuar junto com a Heloisa, que batiam de frente com o sindicato, que era preciso fazer alguma coisa; há 10 anos atrás a CET convenceu que a mochila tinha que ser banida, só ficou autorizado o baú.

Fernando – nós usávamos mochilas na época sim, mas com o passar do tempo percebemos que vários dos nossos funcionários estavam tendo muito problema de coluna e não sabíamos porquê. Vários jovens se queixavam de dor na coluna e depois de um tempo descobrimos que era o uso da mochila. Com a chegada do baú fomos limitando o peso e medida e com isso a empresa passou a ter um diferencial, pois quando tínhamos uma carga maior passamos a levar de carro; outra questão a ponderar que além da Segurança do profissional, há a Segurança Social; quando este profissional está com baú é inibido a levar garupa. Os assaltos diminuíram porque no baú tem a identificação da empresa e telefone e o número de cadastro do profissional. Este assunto das mochilas há mais de 20 anos, vem sendo retomado em é deprimente que não tenha sido resolvido.

Rodrigo - então Maria Teresa, você está chegando aqui nesta câmara agora, mas nós estamos há muito tempo e a história é antiga.

Maria Teresa – escuto muito dentro da CET, nós falamos muito no grupo de comissão permanente de Segurança viária. Desde o ano passado tenho aprendido muito com a equipe da Helô, Alexandra, Júlio, Nancy, Macabelli, que participam com a gente e estão nessa área há muito tempo. Tivemos muito avanço e estamos vendo os números reduzirem. De vez em quando alguns sobem, mas temos que reduzir sempre. Concordo com você e nós vamos continuar avançando internamente.

Nancy – realmente reconheço que fizemos um bom trabalho numa uma época em que os motoboys eram muito criticados. A moto apareceu de repente na via, sem controle, sem normas e nós iniciamos o trabalho de normatizar o uso da moto. O

selo foi uma tentativa de valorizarmos algumas empresas para ver se elas cresciam em relação aos regulamentos nas melhorias de segurança e isso parece que aconteceu. Conseguimos que algumas empresas se organizassem melhor; hoje nós estamos começando um novo momento e na época da pandemia cresceu muito o número de viagens de motos. Os acidentes foram relativamente baixos pelo alto volume que a gente teve de motos nas ruas fazendo as entregas. Todos dizem que tudo isso vai continuar; não vejo como diminuir o setor de entregas e não vejo como diminuir a partir da redução da pandemia. Realmente é o momento da CET começar um trabalho mais pesado junto aos setores para tentar trabalhar numa redução dos acidentes e segurança dos motoboys. Temos um bom exemplo que é a empresa do Fernando que desde aquela época se organizou. Fiquei muito feliz de ouvir hoje de você Fernando que a tua empresa está sem acidentes; significa que alguns caminhos já são aprovados e temos provas que essa organização, essa preocupação com o seguro de vida, preocupação em trocar mochila pelo baú, etc, são pertinentes. O Fernando tem várias regras na sua empresa e acho que seria oportuno detalhar melhor todo esse processo que fez para podermos discutir internamente.

Fernando – posso sim, nós aprendemos muito com a própria CET pois naquele momento ficamos bastante resistentes com algumas questões. Analisando como empresário o custo era muito alto, tínhamos que colocar baú, colocar o uniforme colocar colete e tudo isso onera o orçamento da empresa. Com o tempo vimos que estávamos errados e isso tudo trouxe muito mais benefício para empresa e nossos profissionais, nossos funcionários não são números; são colaboradores e fazem parte da empresa que faz isso aqui rodar. Se você tiver um profissional caindo todos os dias, morrendo todos os dias a empresa pode fechar. Foi a CET que naquele momento nos ajudou. Aprendemos muito com a Nancy porque foi ela quem colocou a mão na massa e acabou abrindo caminhos para nós e trilhando também por esse caminho. Batemos bastante na Honda que na época dava curso de direção defensiva para o pessoal da Polícia Militar, corpo de Bombeiros e não dava para os profissionais de duas rodas. Conseguimos com a Honda o curso de direção defensiva dos profissionais e o meu maior orgulho hoje é ter na minha Empresa profissionais que estão há 10 / 15 anos, tem família, tem horário para entrar e sair e está transportando riqueza na cidade de São Paulo em total segurança. Nossa empresa hoje é um exemplo mas existem outras empresas como a nossa no Estado de São Paulo. Há um tempo atrás tínhamos 12.500 empresas; sabe quantas existem hoje no Estado de São Paulo? 3.200 empresas; isso não quer dizer que as outras empresas deixaram de existir, muito pelo contrário, as outras empresas viraram a chave. Como sou representante do setor, os empresários falam: primeiro você tem que defender o empresariado; olha o que eles estão fazendo, não tem responsabilidade, queremos isso também. Na nossa empresa temos um compromisso, quando assumi ficar à frente do sindicato patronal nós tivemos um compromisso com o poder público e com a sociedade. Acho que algumas pessoas podem até me chamarem de louco por eu estar à frente disso e até hoje lutando para isso. As empresas de tecnologia vieram e elas tem muito dinheiro: 30 a 40mil na sua plataforma eletrônica; falar em 6% ou seja 92% de aumento de acidente de moto em plena pandemia, quem vai assumir essa responsabilidade, ninguém assume. Estranho isso porque no que toca ao empresário, tivemos que assumir tudo isso; a empresa para ter atividade de transporte com duas rodas na cidade de São Paulo precisa de um termo de credenciamento, precisa de uma área de estacionamento, precisa de uma área para descanso, banheiro, etc. Antigamente nas empresas os funcionários ficavam dentro de perua Kombi, funcionavam em borracharia, hoje ficamos indignados com essa situação; ao invés de evoluir estamos retrocedendo.

Rodrigo – isto Fernando, sua palavra representa o setor Empresarial isso é importante para que o governo entenda que tem gente que quer o bem, não é todo mundo que quer o mal, que você tá aqui para discutir mesmo sendo condenado lá atrás, hoje você é um exemplo, isso que a Nancy quis dizer lá atrás.

Nancy - há caminhos para que possamos melhorar essa segurança; neste momento, com os aplicativos nas ruas, precisamos conversar com todos os grupos e convencê-los organizar sua frota de moto, caso contrário, eu tenho a impressão que essas empresas de aplicativos continuarão contratando sem muito critério de treinamento. É fundamental que eles venham a ter treinamento para que estes trabalhadores não saiam nas ruas sem regras, sem condições mínimas de direção de moto com segurança; o pessoal do CETET fala constantemente disso. Os motociclistas que chegam no CETET para fazer um treinamento chegam sem conhecimento algum de regras básicas de direção. O treinamento para mim é coisa básica; dar segurança a esse pessoal para que eles tenham direito ao seguro de vida. Muita coisa para fazer sim, acho que deveríamos de novo montar um grupo e conversar com esse pessoal.

Rodrigo - este grupo já está aqui quando a gente criou esta câmara temática que na época era Octaviano o Secretário de Transportes. Foi criado justamente para podermos fazer isso e muito mais. Só que há mais de dois anos ela foi criada e nada. Estamos sentindo certo lobby das empresas de aplicativo dentro da câmara temática. Tanto que ano passado nos apresentou uma Norma de baú muito estranha e depois disso acontecer falei que não participaria mais da câmara temática. Não tenho tempo para perder e isso tudo é uma coisa séria; são vidas e temos um único discurso, assim estamos atrasando as duas empresas que fizeram o termo de acordo com a prefeitura. Elas fizeram porque elas têm ações civis públicas na justiça e de certa forma fala um pouco sobre a questão. O Fernando não tem trabalhador autônomo na empresa dele; todos são registrados, todos tem seu direito, tudo bonitinho. Porque que as empresas de aplicativo não tem essa responsabilidade? É inadmissível ouvir do poder público que tem medo delas, medo de quê? Temos leis federais; qual o motivo de não enquadrar essas empresas? O Fernando foi enquadrado e aplicou todos os procedimentos de segurança, todos os direitos trabalhistas que o trabalhador tem direito, poderíamos sair do virtual e fazermos uma visita nas empresas do seguimento.

Macabelli - na linha de acidente houve um aumento na compra de motos e, conseqüentemente, houve uma comprovação no aumento na linha dos acidentes com esse pessoal que não tem experiência. O que estamos falando aqui é óbvio que treinamento nesse novo momento, esse novo normal vai trazer um aumento de viagem individualizada por esse modal, por isso temos que trabalhar sempre com esse tipo de experiência, mas também com a necessidade de manter esse treinamento, essa divulgação e entender exatamente esses acidentes para possamos estar agindo nos segmentos específicos e não só nesse que estamos trabalhando, mais sim como um todo.

Yasuda - só queria complementar um pouquinho o que o Fernando falou em relação ao treinamento para o segmento de moto frete; na verdade existe uma dificuldade muito grande de você atender o segmento moto frete porque ele tem horário de trabalho no final; ele tem uma situação de cumprir uma tabela em relação aos horários e realmente ficava muito difícil em promover algum treinamento. Poderíamos promover um treinamento no final de semana, mas a

unidade de treinamento da Honda fica em Indaiatuba; no fundo ficou muito difícil equacionar este problema enquanto eu estava na Honda.

Fernando - nós levávamos os profissionais aos sábados, locávamos ônibus; depois com a crise, a Honda acabou cortando o sábado para dar treinamento.

Yasuda – na verdade existem diversas implicações nesse trabalho para quem vai realmente receber o curso e quem vai efetuar o curso. Existe uma série de dificuldades para que pudéssemos dar continuidade dando apoio nesse importante segmento. Na Abraciclo, não sei se vocês sabem, fizemos uma cooperação com o CET e há algum tempo nós mantemos no CET/CETET, Av. Marquês de São Vicente, três instrutores para que eles possam efetivamente aplicar os cursos dentro daquela unidade. Temos visto um número razoável de cursos; talvez um pouco insuficiente para poder atender essa demanda que existe hoje em relação às empresas e não digo nem dos aplicativos. Na verdade a nossa preocupação é muito grande porque fizemos um cálculo em relação com uma empresa que tem lá os seus profissionais trabalhando e se todos fossem fazer o curso, demoraria mais de cinco anos para poder atender todos os profissionais (curso 30 horas). Sabemos como este curso é importante pois ele é especializado para o moto frete e constará na CNH. Os moto fretistas de aplicativos não têm esse curso, mas também não cobram deles; na verdade eles fazem um trabalho como o Rodrigo falou, colocam lá os seus equipamentos que é a mochila, saem, fazem o trabalho, voltam para casa e ninguém fiscaliza; não há nenhuma ação em relação à Lei Federal. Uma resolução em relação a esse curso 30 horas ninguém cumpre. Não estamos dizendo aqui que queremos ser efetivamente radicais em relação à cobrança do curso, mas precisamos encontrar maneiras e alternativas para que gradualmente a gente possa fazer com que o profissional possa receber informação pois a velocidade aliada ao tempo de atendimento é acidente. Como o Macabelli falou, houve um expressivo número de aumento de vendas de motocicletas de baixa cilindrada por ocasião da pandemia porque esse trabalho é um trabalho alternativo extremamente fácil de ser cumprido. Basta ir a uma concessionária, comprar uma motocicleta em várias prestações e no dia seguinte você já pode sair pra trabalhar. Hoje existe uma dificuldade grande não para inscrição dessas pessoas nos aplicativos. Há filas; está se criando uma situação bem alternativa em relação a pandemia mas estão criando uma outra dificuldade, o aumento dos acidentes. Tudo que foi dito aqui fica para nossa reflexão. Como a Nancy falou, precisamos encontrar uma maneira de ajudar o segmento; precisamos encontrar alternativas de buscar junto ao governo do estado junto, à prefeitura, maneiras de viabilizar uma situação que não seja um curso de 30 horas mas que seja alguma informação importante para podermos passar para o segmento do aplicativo. Dessa maneira que está sendo conduzido fica muito difícil para o próprio município, ele tem que ter atendimento hospitalar. Não estamos querendo dizer que não precisamos do trabalho, mas precisamos orientar ter uma condição para termos um profissional preparado para esse atendimento. Fico à disposição para podermos conversar e trocar ideias. Vou reforçar e pedir para o CET que faça logo esse convênio com o governo Estado de São Paulo para que a gente possa ter uma estatística mensal da capital de São Paulo em dados reais, porque no fundo o INFOSIGA vai lá e coloca o dado e daí olhamos os dados do CET que são diferentes. Talvez a maneira de se colocar, o mais importante é descobrir as causas dos acidentes, não é depois que morrer inserir o dado sem o motivo real da causa do acidente; precisamos sim da causa real do acidente para que possamos encontrar uma maneira segura de minimizar essa situação.

Gil – as empresas de entregas rápidas de uma forma geral, sejam elas chamadas de empresas de aplicativo - que na realidade aplicativo é só na tecnologia que eles usam -, não vão querer fazer o que Fernando faz com 300 funcionários. Eles tem 30, 40, 50 mil funcionários e o foco deles é a quantidade e não cuidado com o bem estar do trabalhador e da cidade. Na questão dos acidentes, como é que uma empresa que cresceu exageradamente, que tem 50 mil funcionários, vai conseguir dar uma atenção para cada um dos funcionários igual o Fernando faz? Não vai fazer, porque o propósito dela não é o bem-estar dos profissionais, mas é ganhar bastante dinheiro. O único objetivo deles é crescer e colocar essas empresas na bolsa para valer milhões; o que faz a gente ser áspero e bater no poder público de uma forma em geral é justamente a convivência tanto do poder público municipal, estadual e federal com essas empresas. Nós temos três leis federais que regem o segmento de entregas rápidas e uma lei municipal que determina a regra como deve ser cumprido essa exploração da atividade que super lota os hospitais, que quebra a Previdência Pública que já não é muito boa, ninguém faz nada. Essas empresas precisam ser combatidas em três frentes; elas arrumaram antipatia com o sindicato, porque nós batemos de frente na questão trabalhista. Em relação a questão da segurança no trânsito elas não estão nem ai; rasgam e mijam encima do CTB, das leis que regulamentam a atividade. Alguns anos atrás vi a Log querendo ajudar na Campanha Maio Amarelo e falei para o Prefeito como é que o Município iria aceitar uma empresa que sonega imposto? O Fernando está aqui, ele paga para o Município em relação ao imposto e é de 16 a 17% sobre nota, essas empresas pagam 3%. Isso é uma fraude fiscal e tributária, essas empresas não são sérias nem na parte trabalhista, na parte de trânsito e parte fiscal, elas não geraram este números de empregam que informam, estes empregos sempre existiram. Houve um percentual de 15 a 20% durante a pandemia. Após a pandemia vamos aguardar para ver o resultado. A mochila é proibida há mais de 12 anos na cidade de São Paulo. Com essas empresas injetando mochila novamente no mercado, perdeu-se todo trabalho que se fez há 10/20 anos. Se não dá para aplicar o curso, vamos regularizar o tamanho do baú, banir o uso da mochila e as empresas tem que ter a obrigação de dar o mínimo de orientação aos seus moto fretistas. Vamos ver se nessa frente de trabalho com Município e Governo do Estado juntos se essas empresas aparecem para uma conversa pelo menos para fazer o básico com o uso do baú e o curso.

Maria Teresa - vou apresentar um levantamento feito pelo Luan com todos os valores empenhado no Fundo Municipal entre 2011/2020 para explicar um pouquinho como isso aqui funciona, pois nem todo mundo está familiarizado com orçamento público. É um assunto árduo, a prefeitura administra o orçamento público com alguns termos que tem a ver com a disponibilidade do recurso. No site da Prefeitura, Secretaria da Fazenda, entrar na aba orçamento; há o que chamamos execução orçamentária e você poderá baixar todos os dados de toda execução orçamentária da prefeitura desde 2003. É possível baixar ano a ano e ver todos os recursos que foram empenhados e aprovados em lançamento pela câmera e depois foram empenhados e liquidados. É importante entendermos porque esses números são muito diferentes entre si e as vezes achamos que o valor está disponível e não está. Em primeiro lugar a prefeitura prepara sempre seis meses antes o orçamento para o ano que vem, ela usa todos os instrumentos de planejamento que ela é obrigada a usar, ela vai usar o plano plurianual da lei de diretrizes orçamentárias ALO, LDO, etc. Feito isso, é enviada uma proposta para o ano que vem, essa proposta está baseada numa expectativa de arrecadação. Por exemplo, o ano que vem, fazendo todos os cálculos, entrará setenta bilhões. Em cima desse valor que ela acha que terá disponível ela faz uma proposta e quando os vereadores a recebem eles analisam e mexem, argumentando: aqui é muito

para educação, isto é muito para saúde vamos mexer; corta um pouco daqui passa um pouquinho para lá e assim vai. Eles têm a liberdade de fazer todos os ajustes que quiserem e aprovam o orçamento. A Prefeitura recebe o orçamento aprovado em cima dessa expectativa de arrecadação e administra o orçamento. Faz os contratos, pagamento da folha de pagamento, custeio para comprar papel, tinta para impressora, administrativas que chamamos de atividade na prefeitura. Contrata projetos, obras e faz investimentos que não são custeio, não são folha de pagamento e encargos etc. Quando falamos projeto não é só projeto no sentido do projeto de arquitetura, mas são todos os investimentos da prefeitura. Ela vai administrando o dinheiro à medida que vai entrando mês a mês. Vai descongelando o dinheiro e falando com a secretaria se está entrando bem ou mal; vamos segurar aqui, não gastar ainda, etc. O dinheiro mês a mês que é empenhado é o que está de fato disponível para gastar; o valor orçado não é dinheiro disponível. A medida que a gente vai gastando esse dinheiro e faz o contrato, faz as medições, vai pagando os serviços, chamamos de liquidado. Os valores que mostramos aqui hoje são os valores empenhados ano a ano. O que tivemos de evolução neste fundo que começou em 2011 com 715 milhões de reais, aumentou um pouco para um bilhão e depois caiu um pouco e foi aumentando novamente. Em 2015 tivemos uma arrecadação menor, tivemos um pico em 2018 de 1.5 bilhão e meio, este ano até agosto tivemos uma arrecadação de 1.2 bilhão até agora e este valor será maior até o final do ano. Como esse dinheiro tem sido dividido historicamente na Prefeitura, a maior parte dele tem vindo para o que chamamos de atividade, que são pagamentos de folha, custeios da própria Prefeitura, dos departamentos, como SMT - CET, SPTrans; um pouco desse recurso vai para investimentos, mais ou menos 10% desse recurso vai para obras novas. Este ano acho que sobe mais, temos previsão que continuará a subir. Quando falamos de investimentos que ela empenhou em Engenharia de Tráfego, como sinalização, corredores e terminais de ônibus, educação, semáforos, pontes, viadutos, recapeamento intervenção em vias públicas, obras do sistema viário de mobilidade, os assuntos às vezes se misturam porque essas categorias não são estanques elas não são separadas de forma muito rígida. Quando falamos que estamos fazendo uma obra em pontes e viadutos, dentro dessa obra, por exemplo, pode haver sinalização; quando falamos em sinalização pode ter semáforo; quando falamos em intervenções em vias públicas pode ter tudo. Essas caixinhas são enquadramentos e que quem está fazendo o empenho do recurso às vezes distribui; elas não são 100% separadas. É muito difícil abrir todos os contratos e olhar um por um; seria um trabalho maluco, mas conseguimos dizer como macro, quais as categorias que estão recebendo mais ou menos recursos do ponto de vista da prefeitura. Estamos fechando esse mês o manual de desenho urbano e obras viárias da prefeitura. Ele vai trazer todas as regras que os projetistas tem que considerar para fazer um projeto básico em qualquer espaço viário e os motociclistas estão incluídos como um dos usuários do sistema viário. Não temos tantos itens nos nossos projetos que sejam específicos para motociclistas como, por exemplo, ações com a frente segura ou um bolsão de estacionamento, mas eles são considerados do ponto de vista transversal do pensamento da segurança e são assuntos que nos preocupam muito. A Alexandra nos ajudou muito na elaboração desse assunto dentro do manual. No capítulo 2, que é um capítulo de governança. Trazemos as fontes de financiamento, todos os recursos que são gastos na prefeitura com espaço viário e o Manual ficaram em consulta pública durante o mês de julho. Está no site da CET e vocês conseguem ver tudo o que é fonte do Tesouro Municipal; conseguirão ver quais categorias entram como fonte Municipal da fonte 00, tudo que é transferência do governo federal. Nós temos, por exemplo, Fundo Nacional de infraestrutura e transportes que é um Fundo Nacional. Tudo que é transferência de fontes estaduais, algumas fontes de financiamento que podem ser usadas no sistema viário e as outras fontes

que podem vir de doação e termos de cooperação. Outra coisa que a prefeitura tem é o FUNDURB, que é um fundo que usamos muito no espaço viário; há também o FMSAI que é o fundo de saneamento e permite obras no sistema viário que tem a ver com a questão ambiental. Há o Fundo Municipal de desenvolvimento de trânsito, ele está nesse item que chamamos de fonte 08; se vocês procurarem no orçamento Municipal UFMT ele entra na fonte; há também o Polo Gerador de tráfego e outros recursos que às vezes vem do privado para ações urbanas. São muitos Fundos diferentes e gostaria muito de poder ter essa informação organizada este trabalho é muito grande. Esperamos conseguir com esse manual organizar a governança desses recursos e das intervenções no espaço viário da cidade para conhecer como é que a gente está gastando o nosso dinheiro de forma concentrada e saber se estamos gastando bem ou mal. Saber quanto podemos melhorar esses investimentos não de forma separada por Secretaria, mas entender a prefeitura como uma coisa única. Vamos disponibilizar essa apresentação para vocês e posso também mandar o link do manual se vocês tiverem interesses.

Rodrigo – o Fundo Municipal do Desenvolvimento do Trânsito foi criado pelo Kassab, que sancionou esta Lei. O Sindimoto vem muito incisivo nesta questão do fundo que destinou 5% das multas arrecadadas em São Paulo para o Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito. Temos também o fundo do Estado e do FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito que é DENATRAN que está estagnado desde 2009. Observamos na questão do fundo da sua apresentação que a prioridade na educação se não me engano foi 0,5 do que foi destinado aos outros modais em investimento. Nós da Câmara Temática temos que ter uma sinergia para ver que temos o dinheiro que vem da arrecadação das punições dos maus condutores da cidade de São Paulo que arredada bilhões em reais e não há um real em investimento num programa que possa, por exemplo, ser voltado na capacitação. Vemos o CETET, que é um braço importante que até a Abraciclo tem que ajudar a pagar por que não há investimento lá. As motos estão sucateadas enquanto há um belíssimo espaço físico, uma estrutura maravilhosa e não é prioridade da Prefeitura investir em curso de capacitação. Nós propusemos ao Prefeito - a Nancy estava lá - porque ele não pode destinar 1% deste fundo para as causas destinadas às motocicletas da cidade de São Paulo, investir na capacitação do curso de 30 horas quem ganha é o Município. Estará auxiliando a educação e ao mesmo tempo estará trazendo um cidadão que está na margem de uma inexperiência para um processo, ou seja, poderia até doar colete, capacetes, baús qualquer equipamento de segurança. Todas estas ações geram benefícios para prefeitura e em outros lugares isto já é feito. Este fundo é para ser aplicado exclusivamente para o desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo; é o que diz o artigo 130^a do Código de Trânsito Brasileiro, inclusive a normativa vem da portaria 085 de 2018 do DENATRAN. Não há uma política da Prefeitura na gestão Bruno, Doria, Hadad, Kassab, voltada para priorizar o moto frete porque ele é o desafio. Para termos uma Política Pública no Brasil de motocicleta requer investimento; muitos perguntam por que a Honda e a Abraciclo não investem, mas eles estão fazendo o seu papel nós vemos a indústria desenvolvendo seu papel. Temos recursos; um dinheiro carimbado desde 2011 que são mais de 14 bilhões de reais e não vejo nenhum real para que pelo menos pudéssemos cuidar da questão do moto frete e investir em capacitação. Apresentamos um projeto para o Bruno: projeto Geração de Emprego com Segurança que foi encaminhado, apresentado e protocolado no Governo Dória e Jair Bolsonaro. Para capacitarmos nas capitais do Brasil serão quase 400 mil trabalhadores, ele vai fazer campanha, curso e a padronização, pois ela tem o sentido do Ser e Ser Visto que é o que reduz os acidentes em mais de 30%. Este projeto tem um investimento de 300 milhões para gerar 400 mil empregos com segurança em nível de Brasil; só na cidade de São

Paulo temos internação, reabilitação, aposentadoria que não é o Município quem paga e os auxílios doenças. Nos cálculos que fizemos essa despesa passa de 2 bilhões. Precisamos mudar e direcionar esse recurso que é carimbado exclusivamente também para isso. Há outras áreas de atuação no fundo que é a sinalização, Engenharia de Tráfego e lembro que na época do Kassab estava sendo destinado 400 milhões para pagar o transporte público e até houve uma ação do Ministério Público, tudo isso nós acompanhamos porque o Sindimoto vem desde a época do Kassab pleiteando parte deste recurso; pelo menos que 1% seja destinado a capacitação do moto fretista na cidade de São Paulo. Neste sentido todo mundo ganha. Olhei seu gráfico nos últimos 4 anos e só 18 milhões foi direcionado para educação, enquanto outras áreas receberam de 400 a 600 milhões. Nós temos que fazer um esforço conjunto para o Executivo e SMT tirar deste dinheiro dos infratores da Cidade de São Paulo para que possamos investir em melhorias na capacitação e educação para estes jovens que estão sendo atropelados e, se não morrem, ficam com sequelas irreparáveis. Temos recursos públicos destinados para isso mas não há gestão ou Política Pública. Se a Câmara Temática não puder fazer nada, nem deveria existir. Estamos há 2 anos discutindo coisas que na ponta da linha não chegamos a lugar nenhum e os números estão refletindo toda esta questão negativa. O Gil pediu para colocar este assunto que já havia sido discutido na época do Marcelo Branco, Jilmar Tato, Sérgio Avelleda, João Octaviano, Caram e agora a Bete. Ela está entrando agora, mas senti firmeza, pois está se prontificando a tirar do papel e por isto aproveito para parabenizá-la. Ela foi sensível. Era para publicar a portaria no sábado, hoje já é quinta e não tivemos retorno por parte da SMT. Resumindo a questão do Fundo, do dinheiro arrecadado: quem cometeu infrações de trânsito na Cidade de São Paulo, 1.4 bilhões no ano passado que foi investido no seguimento de moto, falo em investir no curso de capacitação, que foi zero, todos os anos, zero.

Maria Teresa – não foi zero não, teve curso sim, não teve Alexandra?

Rodrigo – tanto não teve que o CETET está tão precário que nem motos eles. Com uma estrutura fantástica, com um monte de pessoas com a maior das boas intenções, mas não tem recursos para aplicar em cursos de capacitação. Hoje o CETET dentro da lei federal consegue capacitar 100 pessoas por mês, 1.200/ano. Pouquíssimo isso porque ainda tem ajuda da Abraciclo, do contrário seria 30 por mês, temos que rever valores.

Maria Teresa - vou pedir para o Luan trazer os resultados das campanhas que fizemos no ano passado: foram duas campanhas de segurança, Se Beber não Dirija e outra de motociclista. Ele tem os resultados de impacto na segurança Viária verificados, quantos acessos tivemos durante a campanha, quantas visualizações e impactos que são medidos diretamente aos resultados de campanha. Concordo que devemos fazer outros investimentos; não estou dizendo que não são necessários, muito pelo contrário, mas acho que ele pode falar melhor sobre as campanhas de educação que foram desenvolvidas em parceria com a Secretaria de Comunicação para esse fim. É importante vocês conhecerem.

Gil – lembrando a todos que o estado também tem esse Fundo; estamos há dez anos nesses grupos discutindo; no CEDAC (cursos profissionalizantes), aqui na câmara, nos conselhos e o que se observa é que estado e município, ano após ano só criam grupos, mas na prática a gente não vê nada. Há Leis que obrigam investimento de um percentual que é 5%. Estamos pedindo 1% para o resultado vir na ponta. Também não acho correto quando há cursos sair pedindo moto para Abraciclo, para Honda. Deveriam pedir para Loggi, iFood, Uber Eats, Rappi. Estas

empresas valem 3 bilhões de reais e aplicam tudo na Bolsa de Valores; não cumprem nada além de sujar a cidade, de matar, super lotar Hospitais da Previdência com várias pessoas com sequelas; além disso sonegam o Município no imposto fiscal. Deveriam criar uma CPI na Câmara e chamar essas empresas para que elas paguem este valor dos tributos sonegado e invistam na qualificação desses rapazes que estão na rua fazendo entrega pois a sociedade precisa desse serviço. Eles podem explorar, podem crescer muito mais, só precisam cumprir as regras do seguimento mas eles só querem ganhar. Não querem contribuir com nada e são eles que colocam os meninos na rua para morrer. Essas empresas tem que ter responsabilidade solidária; está na lei 12.009 a lei 12.997 e lei 12.436. São três leis federais e elas existem para isso. Chega de enrolação; devem vir para conversar claramente e assumir a responsabilidade; assumir o ônus e dar as mãos para caminharmos juntos como faz Honda, Abraciclo. Esse tempo todo elas estão juntas em qualquer lugar que o tema seja segmento de duas rodas. Apanham para caramba do estado e do município, mas não vejo o estado nem município baterem nessas empresas de aplicativo da mesma forma que batem no segmento de duas rodas que já é um segmento organizado, não contrata profissional fora da CLT, não rasga o seu CTB. Para fabricar uma moto tem que cumprir toda legislação ambiental. Nós brigamos para ter alguma coisa mais segura como freio, amortecedor para proteger a coluna, veículos mais sólidos, mais seguros e estas empresas vêm destruindo. Depois, na calada da noite assinam com o prefeito, com o governador o TAC que não serve de nada porque não dá nem para ser papel higiênico. São três folhas. Enquanto isso ficamos nesse grupo discutindo, discutindo e as empresas na maioria das vezes através dos seus assessores dentro do gabinetes, com seus conchavos, ficam trabalhando para destruir tudo que conseguimos até agora. É para pontuar vamos pontuar; nós vamos cutucar Assembleia Legislativa, o Congresso em relação a essa fraude, essa sacanagem que as empresas estão fazendo; estão de brincadeira. O trânsito já estava mais harmônico em relação aos acidentes, estávamos na curva decrescente e, com a chegada dessas empresas desmoronou tudo. Em nome de uma falsa liberdade, de uma falsa tecnologia, o cenário é este que esta aí. Essas empresas tinham por obrigação ajudar em dobro porque estão sonegando, porque há uma sonegação clara na hora que você olha o CNAE. Elas têm que ser taxadas como empresas de transporte de cargas de pequenas mercadorias não como empresa de Software, Loggi, Rappi, Uber Eats, Ifood, não fabricam software. Exploram nosso meio; são tão malandros que na própria propaganda deles colocam jet-ski e avião fazendo entrega, mas não colocam moto porque a moto é o carro chefe deles. Já denunciemos ao Ministério Público do Trabalho e agora vamos denunciar ao Ministério Público Federal, Ministério Público Estadual. Há fraude e precisa ser investigado.

Maria Teresa – Gil, só quero colocar uma coisa aqui; entendemos a preocupação de vocês, as cobranças e tudo que você falou agora. Queria salientar que em relação ao conchavo de assessores, a equipe que está aqui com vocês hoje é muito séria. Eu queria defender aqui todos nós que estamos trabalhando na Assessoria Técnica e que lutamos junto com vocês para melhorar a segurança no trânsito e dizer que esse tipo de acusação nos ofende. Acho importante a gente separar as coisas; não tenho conhecimento e nunca participei de nenhum conchavo e imagino que nenhum de nós aqui da CET, da SMT e de outros representantes que aqui se encontram, também não. Quando a gente fala esse tipo de coisa é complicado; esta é uma reunião oficial séria e, quando temos acusações desse tipo, temos que ter provas da acusação e levar isso a cabo.

Gil – tudo o que falei aqui se quiser eu repito.

Maria Teresa – você pode repetir, mas vou continuar dizendo que acho inaceitável esse tipo de acusação sem provas contra nós; não acho que seja o ambiente legal para discussão que queremos ter nesta Câmara Temática.

Gil - eu sou a voz da rua e a rua está descontente. É uma vergonha São Paulo ter 1.300 milhões motos e isso já falei para o Prefeito. A cidade não tem um estacionamento descente pra nós e o povo tá cansado de só pagar impostos. quando falo tudo isso, é porque estou trabalhando com todos esses Secretários; trabalhando dentro; tem gente da assessoria de empresa de aplicativo dando “pitaco” no Governo Municipal, e Governo Estadual. Eu falo com propriedade porque eu ajudei a eleger o João Dória para Prefeito, para Governador e também ajudei a colocar o Bruno Covas na PMSP. Não falo sem embasamento; tem gente das empresas de aplicativo dentro da SMT, dentro do governo para atrapalhar e não deixar as coisas andarem. Se quiserem me processar podem me processar.

Maria Teresa - não tenho interesse nenhum em te processar; só acho que quando a gente tem acusações tão graves e importantes como essas, temos que levar aos canais oficiais e fazer a denúncia.

Gil – quando vocês assinaram com as empresas de aplicativo, fizeram o conchavo e assinaram com o Prefeito. O Sindicato do segmento foi convidado para estar lá? Vocês assinaram o TAC com a Loggi e Ifood. Tínhamos 16% de acidentes. Da assinatura do TAC para cá o que estas empresas cumpriram? Quantos os acidentes aumentaram? Quanto elas deixaram de contribuir com o Município e qual o volume de acidentes na rua? Aumentou muito. E quem foi que preparou esta cama para o Prefeito deitar? Alguém da assessoria foi lá e vendeu esta farsa, esta furada para ele. Do lado de cá não tem besta não; nós vamos para a Câmara e cobrar um posicionamento disso tudo. Desculpa, nem te conheço, não sei seu nome e não estou te acusando, estou acusando os Governos Estadual e Municipal.

Maria Teresa – já me posicionei em relação a sua fala Gil e acho que não é assim que vamos construir uma Câmara que vai trabalhar para um trânsito melhor. Essa acusação dessa forma não tem resultado.

Gil – conheço esta Secretaria desde o Alexandre de Moraes, é sempre o mesmo discurso não muda nada. O que estou passando aqui é como apanho na rua dos trabalhadores. São Paulo tem 1.3 milhões de motos e não tem um estacionamento para trabalhador estacionar sua moto; só zona azul e corredor de bicicleta. Nós somos cobrados por isso.

Maria Teresa - seu posicionamento em defesa da categoria, todo seu conhecimento do assunto é valioso e legítimo e é por isso que nós temos a câmara.

Yasuda – os assuntos são extremamente complicados e diversos; eu queria dizer para vocês que desde o governo do Kassab passando pelo Haddad, a Abraciclo fez um investimento extremamente grande; um milhão de reais na restauração do espaço que temos na Radial Leste - Chico Landi que foi renomeado CEMOB -, para que pudéssemos dar continuidade aos treinamentos: ficamos com duas áreas de treinamentos no CET, uma na Marquês de São Vicente e outra na Radial Leste. Infelizmente, por questões que não sei se políticas ou operacionais, aquele espaço foi diminuído e uma parte foi cedida para a Operação da CET. Na verdade existe um espaço reduzido lá para esse trabalho. A Abraciclo entendeu a necessidade de

fazer um investimento nas reformas desse local, foi feita a troca de telhado e uma série de aprimoramentos técnicos em relação às condições das salas de aula, equipamentos e tudo mais para que se pudesse aumentar o número de atendidos. Nesse treinamento para o pessoal do moto frete, infelizmente esse ano não pudemos dar a continuidade. Espero que depois de passar toda essa dificuldade, a CET possa retomar esse trabalho nas duas áreas. A Abraciclo fornece as motocicletas para o treinamento, pois sabemos das dificuldades que podem existir em relação a isso; procuramos sempre apoiar de uma forma institucional para que possamos ajudar na formação desse pessoal do moto frete. Sei que o Gil ficou meio alterado em relação à situação e acho difícil o posicionamento dele porque no fundo ele é Presidente de Sindicato e há uma série de cobranças em relação ao trabalho do Sindicato. Temos uma série de dificuldades, o Rodrigo mostrou quantos Secretários Municipais de Mobilidade Transporte que já passaram pela gestão e infelizmente tivemos poucos avanços. Dificuldades teremos sempre, vamos colaborar para que possamos encontrar alternativas para melhorar o segmento e espero que possamos em breve, fazer uma nova reunião com novos assuntos.

Maria Teresa - acabei de receber um levantamento e gostaria de esclarecer sobre os cursos que foram aplicados no ano passado: tivemos até Junho do ano passado 203 cursos de pilotagem segura, 113 de pilotagem segura, 762 de moto frete, 177 de atualização de moto frete e a palestra de pilotagem segura foram 50. Acho que dá em torno de uns 6.000 participantes no total. Vou passar depois os dados para que vocês façam uma atualização do quanto foi no ano passado. No final do ano em dezembro, a nossa campanha teve como foco o motociclista, dizendo: "*motociclista respeite sempre o limite de velocidade*", "*vítimas no trânsito hoje não*" e uma campanha de televisão. Podemos mandar o link, temos que ver se está disponível porque agora no período eleitoral às vezes não temos todos os links disponíveis. Tivemos peças publicitárias nos abrigos de ônibus. Não sei se lembram, se perceberam que era um ator, chama Herbert de 30 anos que ele teve a perna esquerda amputada em decorrência de um acidente de moto. Foi ele quem participou da nossa campanha no ano passado; também uma campanha na televisão aberta e em todas as redes sociais. Apenas para dizer que, não é que não teve nada no passado, teve sim, vou pedir ao Luan para trazer na próxima reunião os resultados das campanhas.

Edgar – peço desculpas a todos, tive um grande problema e cheguei agora a pouco na reunião e estou bem chateado porque eu fico esperando o mês inteirinho por essa reunião. Quero deixar registrado que fico muito chateado mesmo porque elas se dispersam muito, ficam falando de uma coisa lá para esfera Federal vai para câmara vai para outro lugar e nós precisamos tratar do assunto que é o que tá acontecendo no momento, fazer essa lei funcionar sem trazer ônus para o entregador. Criarmos campanhas de incentivos que tenham mais lugares para fazer. Tudo o que foi comentado pelo Gil ou qualquer outro membro aqui, devemos enviar um Ofício e depois cobrar oficialmente. Temos que tratar de assuntos que nos comprometemos a fazer e estou muito preocupado; se continuarmos assim nada sairá. Só estamos vendo as empresas explorando, pessoas morrendo, serviço desvalorizando, a cidade uma bagunça. Lembro-me que lá atrás, eu mesmo fazia isso no começo da Câmara Temática, chegava aqui falava um monte de coisas, vocês me podavam, falava alguma coisa alguém comentava, esta é uma questão do governo federal ou estadual. Daí comecei a separar o que era o quê e para quem, qual esfera tenho que procurar. Neste momento estou focado aqui e acho bastante ruim esperar um mês inteiro para voltar falar sobre o assunto segurança e direitos do moto fretista e motociclista no geral; quanto mais tempo demormos

em tirar alguma coisa dessa Câmara da Temática, mais pessoas vão morrendo. Peço encarecidamente para focarmos aqui, estamos dependendo do estudo do Baú, falta mais alguma coisa? O que falta para gente começar a incentivar o funcionamento desta Lei? Quando que começarão a voltar os cursos? Vocês tem alguma situação que a gente possa passar aos entregadores para que eles tenham noção da volta? A partir de que mês voltarão os cursos presenciais? Uma parte será EAD, tem que ter o curso EAD ele é muito eficiente funciona tem gente fazendo faculdade por EAD? Só gostaria de chamar atenção para vocês que EAD para esse público é diferente; estamos vendo isso na prática, estamos fazendo alguns cursos on-line, notamos como o pessoal fica muito disperso. As pessoas têm perfis diferentes e cada um tem um tipo de informação, um nível de escolaridade, etc. Se for aplicar o EAD tem que fazer um bem específico para essa categoria, pois senão acaba igual aquele curso do Uber, que não vale de nada. Particularmente prefiro que seja presencial porque é bem diferente e você absorve muito mais; está é minha opinião sobre o curso. Gostaria de saber se vocês tem perspectiva de quando a gente pode começar a fazer essa Lei andar?

Alexandra – em relação aos cursos estamos com essa limitação. Sobre o curso presencial, a pandemia nos trouxe uma situação totalmente atípica e não temos previsão ainda desse retorno. Vamos torcer para que a vacina saia logo e nossa vida possa voltar ao normal. Em relação ao curso eu tenho uma posição bastante radical, pois defendo que gastar 30 horas em algo que pode significar sua vida é o mínimo que qualquer um pode fazer para ter uma profissão. Enquanto a profissão de motofrete não for encarada como uma profissão de verdade e continuar sendo encarada como um bico que qualquer um faz a gente não vai resolver esse problema. As pessoas quando ficam sem emprego, por exemplo, não resolvem ser eletricitista e decidem que vão subir no poste, mexer com fiação pois elas reconhecem naquilo um risco; para ser um eletricitista tem que fazer um curso chamado nr-10 de 40 horas e sem esse curso você não é eletricitista, você não sobe em poste. Para o moto frete é permitido só que o problema é a categoria pensar assim; o Gil pode não pensar assim, o Rodrigo não pensa assim, as pessoas que estão à frente não pensam assim, mas os meninos na rua pensam e, se a gente endurecer, amanhã eles vão para a cidade e vão comer o Prefeito frito. Temos que encontrar um meio termo para fazer isso acontecer. Precisamos parar também com essa tutela total; o curso tem que ser grátis, tem que ter um presente para o cara, ele não pode parar de trabalhar para fazer o curso. Sabemos que há todo um esforço. Estou falando do eletricitista, com carga horária de curso para subir no poste - 40 horas de curso -; sem 40 horas não sobe. Para subir na moto são 30 horas de curso e sem as 30 horas não sobe. Foi o que Sr. Yasuda também falou. É preciso descobrir a causa dos acidentes. Sabemos a causa do acidente, analisamos isso tudo e não somos engenheiros burros. Sabemos do despreparo, da falta de habilidade, o alto número de acidentes porque ele não tem habilidade para pilotar a moto, temos os problemas das colisões que está ligado ao excesso de velocidade trafegando no corredor. Desta forma, vou pedir para enviar o boletim 61 da CET que tem esse Raio X dos acidentes. Leiam e conheçam antes de dizer que nós não sabemos, pois nós sabemos; o que precisamos é de uma estratégia para agirmos juntos, sem paralisar a sociedade.

Edgar - completando o que Alexandra falou, concordo totalmente e para mim não importa se tiver mais autoescolas; acho que tanto da parte da CET como da Secretaria Municipal de Transportes, da parte do Fernando da Patronal, do Gil do Sindicato está faltando incentivo. Não vejo ninguém falando vamos fazer o curso, fazer algum tipo de propaganda nem que seja escrita, mas fico naquela situação de que a lei precisa funcionar para poder fazer a propaganda. Nós podemos ir

começando a montar a propaganda, mesmo que ela não funcione agora, mas ela só poderá entrar no ar em março de 2021, mas temos que começar fazer reuniões chamar as entidades a fim e começar a tirar do papel alguma coisa.

Maria Tereza - vamos melhorar sim, vou pedir para a Michele e a Rosa nos ajudar nisso com o CETET e mandar para vocês todos os cursos que já aconteceram esse ano. Podemos fazer um resumo do ano passado também, este ano foram quase 500 cursos, este número vai aumentar quando fecharmos o ano. Vamos enviar também a programação do resto deste ano. Realmente essa comunicação com vocês é importante e precisamos estar mais próximos e assim vocês ficarão sabendo o que estamos fazendo.

Canhadas - só complementando a fala da Maria Teresa, o CETET faz curso tanto para motociclista quanto para moto frete; são cursos distintos e a área não parou, fez até março desse ano. Agora está fazendo online. Quanto a última colocação em relação ao policiamento, o ano passado nós - não lembro a quantidade, mas fizemos junto com o policiamento o Programa *Motociclista Seguro* e a mesma foi apresentada em uma das reuniões com vocês. Um major fez apresentação para vocês na ocasião. Esta operação foi muito boa, eles separavam 25 motociclistas, colocavam numa sala por 20 minutos e faziam uma explanação (nessa, não havia fiscalização, apenas orientação, era uma campanha educativa). Na explanação orientavam como frear o pneu se está careca, entre outros; foi excelente e todo mundo que passou por lá aplaudiu. Algumas pessoas que estavam naquela reunião elogiaram muito. Nós não estamos parados com esse programa junto com policiamento.

Edgar - passei por essa blitz, mas ela não fala nada referente Lei, fala sobre a segurança que é importante, mas não fala nada sobre os refletivos na moto, capacetes, baú e outros itens de segurança. Quando eu disse que a CET estava parada, era por causa da pandemia.

Canhadas - ela só fala da segurança da moto e como pilotar, mas é muito boa sim.

Edgar - concordo que é muito boa só digo que está faltando falar mais sobre a Lei; é isso que está faltando para o motofrete, é desse assunto que eu estou falando.

Lilian Rose - fui anotando vários tópicos, alguns pensamentos são divergentes e outros convergentes; acho que é muito importante, pegando os dados das campanhas que tem no Boletim no. 61, da Alexandra e pegando todas essas informações, nós temos vários que estão desconectados, sem nenhuma ligação. Às vezes as pessoas estão falando as mesmas coisas mas não se conversam e gostaria de chamar atenção para isto. Nós já havíamos conversado sobre a importância da pesquisa que estamos fazendo que é o plano de metas da Prefeitura; sobre essa contribuição conversei a semana passada com a Valéria da CEDESP (Centro de Desenvolvimento Social e Produtivo). Vou contar com a colaboração do Rodrigo e Edgar da BR também que já conseguiu um número expressivo de respostas. Gostaria de chamar a atenção para importância dessa pesquisa que vai dar inclusive um norte para todas essas falas. Nós teremos um documento com todos esses dados; vou levantar todas essas estatísticas, todas as falas diferentes e quais os posicionamento de cada um e, desta forma, nós teremos um documento abrangente com todos com todos esses posicionamentos e todos estes dados, gostaria de pedir a colaboração de todos vocês para esta pesquisa.

Fernando - vou fazer uma apresentação rápida para mostrar para vocês o que foi feito há 15 anos quando nós incentivamos profissionais a se regulamentarem. Fizemos na época uma padronização: foram distribuídos 6.500 coletes, capacetes, e antenas e os profissionais ficaram totalmente padronizados. Foi um incentivo que não só a parte patronal, mas a prefeitura e o governo acabaram participando, depois disso a gente não teve nenhum outro incentivo. Usávamos naquela época a mochila, depois veio a questão dos baús a questão do mata-cachorro, antena de cortar cerol, tudo isso foi um incentivo uma campanha na prática que foi feita aos profissionais; não ficamos só no discurso, conseguimos espaço no Anhembi, a prefeitura e governo se envolveram e foram enviadas para nós três carretas para transporte dos capacetes e baús e fizemos a doação para os profissionais. Esse tipo de incentivo que precisa dar um contra pé, contrapartida. Acredito também que todos já sabem da Lei, todos já sabem da regulamentação, mas não há fiscalização e então onde não existe fiscalização a Lei já cai por terra. Tem que trazer as empresas para responsabilidade, por que quando veio lei municipal os empresários eram os responsáveis, se eu tivesse um profissional sem placa vermelha, sem um curso, quem era penalizado era eu. Há 12 anos nós paramos e não houve continuidade; se todos se envolverem podemos fazer um bom trabalho no setor de duas rodas.

Rodrigo – o debate foi extremamente produtivo e as discussões estão aí, mas precisamos tirar do papel, precisamos realmente fazer um grande esforço para as coisas acontecerem, com isso todos nós vamos ganhar gerando emprego com Segurança. Obrigada pela participação de todos e até a próxima. Vamos preparar as próximas pautas para debatermos na próxima reunião.

Dois assuntos tratados nessa Câmara Temática tiveram o seguinte andamento:

Estudos de Dimensionamento do Baú para o Motofrete: Foi convidado para a reunião seguinte (20/10/2020), o técnico do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo – IPT, o Eng^o Sérgio Francisco Dela Antônio. Ele pediu todo material de apoio que nós pudéssemos fornecer e se comprometeu a fazer um estudo para o tema.

Cursos e Ações de Segurança: Maria Teresa pediu um levantamento dos cursos e programas de segurança voltados ao motociclista, realizados nos dois últimos anos pela CET, em resposta ao Rodrigo Carlos da Silva, do SINDIMOTOS, que afirmou não ter havido ações educativas nesses dois últimos anos.

CURSOS	ANO 2019	ANO 2020
Pilotagem Segura Presencial	470	110
Pilotagem Segura em EAD	172	174 (até Agosto)
Capacitação Motofrete	1.436	174
Atualização Motofrete	372	51

- Desde Março de 2020, os cursos presenciais foram suspensos devido a pandemia da COVID-19.
- Os cursos em EAD continuam sendo realizados normalmente.
- Não é possível fazer a Capacitação de Motofrete por meio de EAD para obtenção do CONDUMOTO

LOCAL	ANO 2019	ANO 2020
PAT BAND	1256	0
PAT Estaiadinha	1199	0
CEMOB	1799	0
PAT João Dias	188	0
CEU Aricanduva	160	178
TOTAL	4602	178

Essa é uma ação educativa que tem como objetivo alertar os motociclistas sobre os riscos de conduzir uma motocicleta e a importância de se respeitar as Leis de Trânsito.

Para isso, em uma blitz montada pela Polícia Militar, eles são convidados a assistir uma palestra com duração de 15 minutos e nela são passadas dicas de segurança e pilotagem segura.

Em Março de 2020, as Ações foram suspensas devido à pandemia da COVID-19