
Reunião da Câmara Temática de Motocicleta (on-line)

Data: 16/03/2021

Hora: 10h00

Participantes: Poder Público

- Adriana Guimarães - SMT
- Alexandra Morgilli - CET
- Dalva Vieira Francisco – CET
- Eduardo Canhadas – CET
- Eduardo Macabelli – CET
- Fernando de Caires - SPTrans
- Giovanna Araujo
- Maria Teresa Diniz – SMT
- Mariana Santana Pereira - DTP
- Michele Perea – SMT
- Nancy Schneider _ SMT
- Pedro Ivo - SMT
- Rafael Sigollo - SMT
- Roberto Cimatti - DTP
- Rodrigo Barbosa de Castilho - MPT
- Rosa Maria de Oliveira - CET
- Tatyana Costa - CET

Participantes: Membros da CT – Motocicleta

- Gerson Silva Cunha - SINDIMOTOSP
- José Montal - ABRAMET
- Rodrigo Ferreira - SINDIMOTOSP
- Wilson Yasuda - ABRACICLO

Observadores:

- Aquila Couto - ABRAMET
- Felipe Daud - IFOOD
- Gustavo
- João Carlos Savio Cordeiro – IPT
- Luiza Jacobsen
- Rafael Stucchi
- Raffaella Norcia
- Sérgio Francisco - IPT
- Valéria Beu - SEDERSP

Maria Tereza – bom dia a todos, passo a palavra para o Rodrigo fazer à abertura.

Rodrigo – bom dia, agradeço a presença de todos, em especial ao Procurador Dr. Rodrigo Barbosa de Castilho. A Câmara Temática foi criada para buscarmos mecanismos que possibilitem a regulamentação, capacitação e redução das mortes de motociclistas. Conseguimos trazer alguns órgãos governamentais do Estado de São Paulo, como o Detran, através da coordenadora Silvia que é do Programa “Respeito a Vida”, um grupo que faz estatísticas de mortes e acidentes de trânsito em todos os modais. No ano passado o Estado lançou a Campanha “Motofretista Seguro” para fomentar a profissão do Motofrete com cursos de capacitação e questões que envolve as legislações na nossa atividade.

O IPT, através do Sérgio Francisco Dela Antonio, está criando um convênio com o Estado, onde eles (IPT) farão toda análise dos equipamentos de segurança, que hoje são obrigatórios, e posteriormente a Prefeitura poderá criar normas voltadas a questão da segurança. Passo a palavra para o Sérgio do IPT informar como está o andamento da questão do convenio.

Sérgio – bom dia a todos, hoje contamos com a presença do João Carlos Sampaio, gerente do nosso laboratório. Conversamos com o Detran, fizemos um escopo geral do projeto. No IPT, internamente, temos que ter um projeto, onde eu relaciono todas as atividades, a princípio fizemos o acordo de parceria com o Detran, o IPT entraria com toda mão de obra necessária, toda parte laboratorial e o custo interno, pago pelo Governo do Estado. O Detran vai entrar com uma parcela de 10% de todo projeto, arcando com alguns custos que o IPT teoricamente não poderia arcar. Nós estimamos que em dois anos, este acordo de parceria trataria de quatro equipamentos de segurança, baú, suporte, mata cachorro e antena. A proposta é fazer a especificação técnica, como serão os ensaios, ver o índice de segurança em relação ao tamanho dos produtos, vamos começar pelo baú. O projeto interno, a princípio está aprovado pela nossa Diretoria, no início de março conversamos com a Silvia Lisboa, ela é a pessoa que está viabilizando a parceria junto ao Detran. Eles estão analisando o termo. Da nossa parte está tudo certo, a questão deles agora é jurídica, estamos aguardando para iniciarmos. A parte operacional a Silvia já acertou com o Sr. Yasuda, na questão do empréstimo dos equipamentos. Ficamos de montar um grupo com os técnicos do IPT, CET e Abraciclo para darmos início ao trabalho.

Maria Teresa – Sérgio, gostaria de saber, não é possível iniciar alguma parte desse trabalho, que não dependa da assinatura do Detran nesse momento?

Sérgio – poderíamos montar um subgrupo para discutir tecnicamente alguns pontos, a nossa primeira fase é a questão do tamanho do baú, para isso precisamos do baú e da moto, se a Silvia e o Sr. Yasuda providenciarem estes itens podemos começar.

Maria Teresa - Podemos ver internamente aqui na CET. Imagino que a Alexandra junto com a equipe do Valadão, estejam mais diretamente envolvidos, tem outros técnicos aqui da CET que podem participar, podemos fazer esta articulação, com você do IPT e o Sr. Yasuda, da Abraciclo, para montarmos o grupo e começarmos o trabalho, é isso Alexandra?

Alexandra – sim, estou à disposição.

Sérgio – podemos começar a discutir como será feito este trabalho.

Montal – bom dia a todos, gostaria de falar com o Sérgio que a Abramet se coloca à disposição para participar do grupo, até pela questão da biocinemática dos efeitos do acidente no corpo humano.

Sérgio – obrigado Dr. Montal, tecnicamente é muito importante unir esta parte, fazer simulações, sentir a moto.

Yasuda – extra oficialmente recebemos da Silvia, uma solicitação de empréstimo das motos para atender a esse trabalho do IPT com o Detran, entregamos para a Diretoria da Abraciclo que já entrou em contato com dois fabricantes, Yamaha e Honda, estamos aguardando a assinatura do contrato. Na Abraciclo, Honda e Yamaha existe uma comissão técnica que pode auxiliar tecnicamente sobre o produto, o que vai ser avaliado é o baú, já conversei com o fornecedor, está tudo pronto dentro das especificações que foi solicitado, são três modelos de baú. Eles também irão ao IPT fazer a montagem do baú na moto.

Valéria - acho positivo iniciar esse trabalho, ter discussões prévias enquanto não se finaliza o convênio, até porque podemos tomar conhecimento do escopo, colocar algumas questões, quero contribuir através do Sedersp no que for necessário, estamos junto do profissional, junto as nossas empresas.

Rodrigo – Sérgio, já estamos com 5 meses com essa discussão sobre a parceria com o IPT, entendemos que a prefeitura também poderia ter tido um convênio, mas a ideia foi a questão do Estado, talvez poderíamos ter uma agilidade maior, mas eu queria colocar aqui, uma situação que chegou até mim, da possibilidade sobre a questão da mochila, tive informações, fui consultado sobre a questão da homologação de mochila via Governo Federal, minha pergunta para o grupo é, a gente poderia também pensar em algo, porque foi me questionado o seguinte, a Prefeitura de São Paulo proibiu mochila em qual fundamento técnico? Eu falei que eu não sabia, então não tem um fundamento técnico sobre a proibição da mochila, a minha pergunta é para o Dr. Montal: como a área da Medicina vê essa questão? Poderíamos fazer um relatório e dizer por que São Paulo proibiu a mochila no seu uso no corpo, porque a mochila pode ser usado dentro do equipamento baú. Maria Teresa, quero aqui abrir esse sinal amarelo, que veio a mim um encaminhamento muito forte dentro do Denatran, para a possibilidade de homologação da mochila no corpo, em nível Federal. Eu disse que em São Paulo era proibido, e me perguntaram se tínhamos algum fundamento técnico para essa proibição.

Maria Teresa - A Alexandra pode explicar.

Alexandra - o fundamento está baseado na medicina, o fundamento é da Engenharia de Segurança do Trabalho, quem tem carregar carga é o veículo e não o corpo do condutor, isso pode causar danos sérios a coluna, pode causar danos sérios na queda. Existe um artigo, acho que é do Atila, o Dr. Montal pode me ajudar com isso, que fala sobre o uso da mochila, aí tem todo um embasamento médico, acho que Abramet pode nos ajudar a compor um documento novo. Eu não participei, na época dessa discussão, mas com certeza, foi embasada nessa parte de ergonomia e da

biocenótica, acho que é válido sim, que a gente pode compor um documento definitivo sobre o assunto, com apoio do pessoal da Abramet.

Rodrigo - Inclusive, acho que possivelmente a Prefeitura de São Paulo, deveria se manifestar nesse sentido até como orientação ao Departamento Nacional de Trânsito, por quê estamos tentando fazer um outro caminho com a questão do baú, tentando trazer o IPT para São Paulo para depois levar para Brasília. Aqui, tanto na Câmara Temática quanto no Comitê do Detran, foi tirada a possibilidade do uso de mochila, mas eu entendi que quem quer a aprovação da mochila, está buscando outro caminho, por isso me acendeu essa luz amarela no sentido dessa discussão já dentro do Denatran, na comissão veicular da Câmara Temática do Denatran. Como só a cidade de São Paulo tem essa proibição, acho que a gente tem que dar uma definitiva sobre essa questão, São Paulo ela tem essa prerrogativa de proibir o uso de mochila, não tem uma Legislação Federal, apesar da Legislação Federal dizer que não pode, mas ela deixa uma nuvem, porque ela fala do baú, fala de alforge de bolsas laterais, mas ela não disse que é proibido. São Paulo proíbe. Como estamos pedindo ao IPT sobre fundamento técnico na questão do tamanho do baú, porque o Denatran disse que pode usar até 210 L, acho que a gente tem que ter esse fundamento e cancelar essa história da mochila.

Valéria – Rodrigo, acho muito positiva a sinalização amarela e preocupante também, porque é algo que vai impactar bastante, apesar de a gente entender que existe todo um fundamento em cima da Medicina, isso não foi escrito, isso não está compartilhado com todos os Estados e Município, fica a critério de cada um. Se a gente tiver um fundamento escrito pautado na medicina, a gente possa levar isso a nível Federal e poder discutir junto ao IPT as condições físicas, se é viável ou não, que impacto isso trará ao setor.

Sérgio – com relação a nossa participação, na primeira reunião que a Silvia Lisboa, do Detran, teve com o nosso diretor, Adriano, foi comentado essa questão da mochila. Ela não está explicitamente no nosso acordo com o Detran, no meu plano interno do nosso trabalho, citamos os quatros equipamentos incluindo a mochila, e outros equipamentos que por porventura o Detran nos solicite, estamos abertos para fazer uma verificação na mochila, o outro equipamento, da nossa parte não criamos problemas, é questão de acertar com o Detran, não tem problema, a gente pode fazer o trabalho em conjunto com Abramet com relação a mochila, podemos ajudar nisso com certeza, nosso plano de trabalho está aberto nesse sentido, a gente está para trabalhar no que for necessário, e mais urgente na questão junto ao Detran, podemos fazer um trabalho nesse sentido em relação a mochila.

Yasuda - só uma informação, não sei se vocês têm conhecimento, no dia 9 de março foi instituído no Departamento Nacional de Trânsito, quatro grupos de trabalho que irão fazer parte do Penatrans – Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito. Dentro desses quatro pilares existe gestão e planejamento, infraestrutura viária, engenharia de tráfego, educação para o trânsito e atendimento à vítima de trânsito. Na verdade acredito que possa ser encaminhado ao Denatran essa situação em relação a mochila, porque existe um grupo de 100 pessoas que vão fazer parte desses pilares, deve encaixar em algum deles. Eu não tenho exatamente o que cada pilar vai trabalhar, acho que nós podemos fazer um documento encaminhar ao Denatran para que talvez possa ser distribuído a esse grupo de trabalho com duração de 70 dias. Lá tem o pessoal da comissão de assuntos em relação a veículos, tem também o pessoal

da CET. A gente pode ver, talvez, se essa pessoa do CET não poderia levar o documento em mãos e entregar para o coordenador do grupo, para que seja distribuído e discutido. É importante a gente fazer isso rapidamente, porque o grupo de trabalho tem por objetivo levantar todas as situações e todos os problemas que acontecem em relação aos assuntos que eu acabei de falar aqui.

Rodrigo – foram criados dois grupo de trabalho no Detran, um envolvendo basicamente todos nós que estamos aqui, o outro é o DETRAN com as empresas de aplicativos. Dentro do nosso grupo também tem essa discussão da mochila, o próprio Observatório Nacional de Segurança Veicular se manifestou nessa questão. No grupo do Detran, a Dra. Júlia Greve, manifestou-se. Apresentou um documento da parte de Ortopedia sobre esse tema e uma questão meio estranha, estou acreditando que eles não vão desistir de ter o uso da mochila permitido. Acho que se nós não avançarmos numa questão muito mais técnica, junto ao IPT e a Medicina, o órgão Nacional de Trânsito – Denatran pode, por resolução, permitir o uso dela. Nós sabemos como funciona Brasília e como funciona o Denatran, me preocupa muito essas atuação, ou seja, eles não desistiram dessa situação aqui.

Felipe – agradeço pelo convite, sou representante do iFood. Na última reunião a gente já tinha conversado com o Secretário que gostaríamos de participar, aqui é um Fórum no qual gostaríamos de estar mais próximo como empresa, acho que outras também tem interesse, mas falando pelo iFood, a gente tem uma enorme preocupação com a segurança viária dos motociclistas no geral, sobre o tema da mochila, contratamos o Instituto Mauá para fazer um estudo técnico sobre a segurança das mochilas, este estudo ainda não está concluído, se for de alguma valia para esse grupo analisar melhor essa questão para leva-la ao Denatran nos colocamos à disposição aqui para compartilhar os resultados, compartilhar os entendimentos a respeito da segurança da mochila, falando de maneira geral, a gente verifica que hoje o grupo dos entregadores é constituído por pessoas que realizam atividade de entrega muitas vezes de forma casual, não quer dizer que não precisem da segurança dos EPIs e de todos os requisitos de qualificação para o exercício dessa atividade, mas por exercerem muitas vezes de forma casual, muitas vezes o baú, por ocupar o acento da moto acaba se tornando quase que um item difícil deles conseguirem incluir, a gente acha que é um movimento que tem um interesse grande em estabelecer de uma vez por todas a regularização da mochila, gostaria de me colocar à disposição, para quando esse estudo estiver pronto, menos de dois anos que ele ficará pronto, deve ir até o fim de semestre máximo, para poder traze-lo aqui para discussão, e aí sim avaliar os próximos passos em relação a regularização desse tema, obrigado.

Maria Teresa – quando você tiver algum estudo, quiser compartilhar com a gente o escopo da contratação, algum outro detalhe para tomarmos conhecimento, acho que seria interessante

Felipe – claro, até perguntei aqui para o nosso time de segurança viária, eles vão me dar respostas mais precisas. Já está na segunda fase do estudo, a gente está reforçando o modelo da mochila que está em teste, me comprometo a assim que tiver informações te encaminho Maria Teresa, para você poder compartilhar com o grupo, fica esse compromisso aqui do nosso lado.

Rodrigo – quero parabenizar a atitude do iFood estar presente, são dois anos de Câmara Temática e só agora você pode vir, seja bem-vindo. Já temos uma discussão bem positiva em relação a mochila.

Felipe – durante todo esse período, foi uma questão de reestruturação interna, agora estamos preparados com uma equipe que vai estar presente aqui de maneira constante, quer dizer, não vai ser só essa presença, a gente quer fazer parte da Câmara Temática de Moto, queremos conversar com a prefeitura sobre a regulamentação dos aplicativos, existe uma série de assuntos que a gente tem interesse que passam por aqui também.

Rodrigo – Dr. Rodrigo Castilho a palavra está com o Senhor, agradecemos a sua presença. Nós pedimos a participação de vocês para que pudessem orientar, de certa forma, esse trabalho, sobre a questão da pandemia do COVID-19.

Dr. Rodrigo - Bom dia a todos. Rodrigo, eu que agradeço o honroso convite ao Ministério do Trabalho para participar, espero que essa minha fala possa contribuir num diálogo entre os órgãos públicos, acredito pessoalmente que é essa sinergia entre os as instituições públicas poder público é que vai poder resolver o problema, principalmente no Poder Legislativo que é o órgão por Excelência da Representação Popular, só queria colocar um ponto, a cidade de São Paulo assume, principalmente na questão de Legislação Viária e de proteção ao trabalhador motociclista, o trabalhador de aplicativo, a cidade de São Paulo assume protagonismo, a vanguarda no Brasil, toda a legislação que é estudada hoje principalmente no Ministério Público Trabalho, mas os outros órgãos Poder Judiciário também, se baseia na Legislação que foi produzida na Cidade no Estado de São Paulo, até quero parabenizar os senhores porque é um trabalho realmente digno de nota.

Meu nome é Rodrigo Castilhos sou procurador do trabalho na cidade de São Paulo, fui designado alguns anos a Coordenador Regional de uma Coordenadoria que trata que combate às fraudes nas relações de trabalho, e com o passar do tempo essa coordenadora incorporou o trabalho via aplicativo, uma realidade nova e o Ministério Público do Trabalho começou a estudar esse tema do trabalho de aplicativo e se havia nesse trabalho, algum tipo de fraude as relações de trabalho, também fui nomeado recentemente Gerente Nacional de um projeto estratégico do Ministério Público do Trabalho, em um projeto estratégico que trata das plataformas digitais e por consequência do trabalho de aplicativo e do trabalho dos entregadores, estou coordenando no Ministério Público do Trabalho, todas as atuações, ações judiciais e os acordos, a nossa estratégia toda, é com relação ao trabalho de aplicativo, no Ministério Público do Trabalho é uma instituição voltada a defesa do direito dos trabalhadores.

Vou tratar aqui dos aspectos jurídicos dessa temática, entendo que os senhores e senhoras tem mais conhecimento técnico sobre as medidas de Segurança, Saúde e de Engenharia do Trabalho, do que eu, Ministério Público. Vou tratar aqui dos aspectos jurídicos das questões legais implicados neste trabalho, gostaria antes de fazer uma breve contextualização desse tema, é um tema novo, decorre desses avanços tecnológicos de informática de inteligência artificial que discriminou em todo mundo,

esse problema do trabalho via aplicativo, esse problema dos empregadores é um problema que ele é tratado em todo mundo em todos os países civilizados estão enfrentando essa mesma situação, essa situação não está restrita a cidade de São

Paulo, que está restrito o Estado de São Paulo ou Brasil, todos os países do mundo civilizado estão enfrentando essa situação, Inglaterra, França, Espanha, Alemanha, entre outros. Tem uma série de questionamento:

- Qual é o enquadramento jurídico desta trabalhadores?
- Quem é o responsável por este trabalhador?
- Quem é o responsável de garantir saúde e segurança?
- Quem é o responsável por garantir um tempo de trabalho, uma limitação do tempo de trabalho?
- Quem é o responsável por garantir alguns direitos patrimoniais, salário?

Todo mundo está atento e voltado a esse problema, no Ministério Público Trabalho nós temos a compreensão, espero que seja compartilhada pelo senhor, senhora, que o trabalho via aplicativo trabalho dos entregadores é um trabalho humano e, portanto, ele merece uma atenção muito especial, é um trabalho humano, um trabalho realizado por um ser humano que não teve ainda regulação no Brasil, não há uma legislação específica regulando esse trabalho, por conta disso há uma divergência de interpretação entre as Empresas e o Ministério Público do Trabalho sobre qual enquadramento esse trabalhador deve receber, as empresas entendem que esse trabalhador é autônomo empreendedor do próprio negócio, portanto as empresas de aplicativo não tem nenhuma responsabilidade por esse trabalhador, a relação jurídica de trabalhador é com o consumidor, que pede comida para os aplicativos, o Ministério Público do Trabalho, entende que esse trabalhador, ele deve sim ser norteado, regido pela legislação de proteção ao trabalho como empregado pois como não há legislação, o padrão normal de relações de trabalho deve incidir, mas esta é uma questão jurídica, ainda não resolvida pelos Tribunais e muito menos pelo poder Legislativo Federal, mas o fato é, que é uma modalidade de trabalho humano, que ainda não teve uma legislação específica, vários projetos na no Congresso Nacional em andamento, mais ainda, não houve consenso para alguma votação, no início a 5,6,8 anos atrás dessas empresas de aplicativos ingressaram no mercado de consumo do Brasil, mas não havia uma regulamentação desse mercado, essas empresas ingressaram no mercado que não havia regulamentação de entrada, o que isso ocasiona, que qualquer falha externalidade negativa inerentes a esse mercado, elas não podem ser enfrentadas, porque não há regulamentação, essas empresas aproveitaram de um fato no Brasil e no Mundo também, a gente tem Uber, por exemplo, que enfrenta hoje vários problemas nos Estados Unidos, na Alemanha, porque ingressou no mercado sem regulamentação de transporte de pessoas e depois o poder público começou a ter um olhar sobre as empresas nesse mercado, aqui não tem regulamentação, essas empresas estão correndo com as empresas de transportes, com os trabalhadores de táxi, esse é um ponto interessante para o senhor e a senhora terem a compreensão, que esse mercado não há regulamentação de entrada, para uma empresa de aplicativo ingressar no mercado e montar o seu negócio, o segundo ponto, é que esse mercado sem regulamentação também tem uma um monopólio ou seja, garante-se uma reserva de mercado a essas empresas, o caso emblemático senhores devem conhecer, o caso dos aplicativos de transporte de pessoa, no qual a Lei 13640 Federal diz: que o transporte individual de pessoas só pode ser realizado por empresas de aplicativos, o que significa, que os próprios trabalhadores não podem se unir a uma Associação nem ao Sindicato e prestar serviço individualmente, apenas as empresas de aplicativos podem prestar serviço através dos Trabalhadores, isso cria o monopólio para essa empresas, o monopólio tanto por Lei quanto pela força das Empresas que são consideradas Empresas unicórnio, que é um termo que se designa para empresas que valem mais de 1 bilhão de dólares, muitas dessa “Empresas Unicórnio”, são assim pela força econômica. Ela

cria um monopólio que não permite o próprio trabalhador definir o valor por exemplo, do seu do seu trabalho ou que os trabalhadores se unem e decidam qual o valor adequado para seu trabalho, esse é um outro ponto a se observar nesse trabalho de aplicativo, e na compreensão do Ministério Público do Trabalho, sem lei, sem uma legislação ou sem uma definição de que esses trabalhadores são, qual a definição jurídica enquadramento jurídico na natureza jurídica desse vínculo, sem isso não há um padrão mínimo básico de proteção de civilidade à esses trabalhadores, com essa compreensão eu acredito, que os senhores e senhoras compartilham com o Ministério Público do Trabalho, que nesse vácuo da legislação e no mercado sem regulamentação, nós não temos a garantia de um patamar civilizatório básico mínimo a esses trabalhadores, é isso que o Ministério Público do Trabalho, através das ações judiciais e a nossa participações nos fóruns de debate principalmente do Poder Legislativo, nós estamos também no Congresso Nacional e na Assembleia Legislativa, agradeço até o convite aqui mais uma vez na Câmara Temática, nós estamos nesse trabalho nessa força conjunta, para criar uma regulação e uma legislação a esses trabalhadores, entendendo que não há mais regulamentação e legislação, o Ministério Público do Trabalho, começou a partir da ideia de que alguém tem que ser responsabilizado por esses trabalhadores, porque o próprio trabalhador não tem condição de ser responsável por si próprio, que não têm capacidade econômica informacional principalmente em tempo de pandemia, é aparte mais fraca da relação jurídica, os consumidores, já é um vínculo muito efêmero, muito fugaz com esses trabalhadores para se responsabilizar, então a responsabilidade tem que recair sobre aquele que lucra pelo negócio, pelo empreendimento e tem um poder de decisão sobre o trabalho alheio, sobre o trabalho de empregadores, as empresas de aplicativo tem poder de decisão sobre o modo como esse trabalho vai ser realizado por sua própria capacidade econômica e gestão.

Entrando na fala para qual fui convocado, o Ministério Público utilizou dois eixos de enfrentamento a esse problema, o primeiro eixo, começou em 2018 foi até paralisado por conta da pandemia, este foi o eixo de qual a relação jurídica dessas empresas com esses trabalhadores, qual a responsabilidade dessas empresas com estes trabalhadores, qual a responsabilidade da empresa de aplicativo com o entregador.

Pode ser qualquer uma das empresas de aplicativos, então o primeiro eixo do enfrentamento, natureza da relação jurídica, foram ajuizadas duas ações coletivas, uma conta iFood e outra com contra Loggi, duas grandes empresas de entrega, o Ministério Público obteve êxito em uma ação foi derrotado em outra, esses processos estão ainda no tribunal pendente de julgamento de recurso, mas qual a ideia do Ministério Público, nós apresentamos três pedidos principais, o primeiro que trabalhadores fossem considerados empregados, enquanto não tiver uma lei que regulamente a sua situação, nós não aceitávamos na época e não aceitamos ainda, a ideia de que esses trabalhadores são autônomos e que eles estão por conta própria e ninguém tem responsabilidade por eles são empreendedores de um negócio próprio, essa ideia foi rechaçada, pro Ministério Público e por vários fundamento jurídico do Ministério Público, há uma relação de emprego, segundo ponto deste eixo de natureza jurídica, questão da limitação do tempo de trabalho, nós começamos a perceber, como essa vinculação ao aplicativo pode se dar pela medição do tempo, esses aplicativos, acho que só desligam na madrugada, mas ele pode se logar ao aplicativo e ficar à disposição do trabalho durante um tempo enorme, tanto fazendo entrega, quanto esperando uma chamada na oferta de trabalho, nós entendemos que esse tempo todo o trabalhador tem interesse em ficar muito tempo logado recebendo, realizando porque aí aumenta a sua renda, isso era um problema para Ministério Público, só aumenta o risco de acidente isso é uma questão de segurança do trabalho, limitar como todas as

categorias de trabalhadores têm sua jornada de trabalho, então nós pedimos também nessas ações, que o tempo do Trabalhador tanto a disposição como realizando as entregas fossem limitadas, por uma questão de segurança, é uma ideia de direito de desconexão, o trabalhador tem que estar desconectado daquele aplicativo para que ele possa usufruir seu tempo livre, sua família lazer e descanso, descansar entre uma entrega e outra, para que ele possa exercer sua atividade com segurança no dia seguinte, o terceiro ponto foi a questão de segurança e saúde do Trabalhador, nós abordamos a questão EPI, que eu percebo aqui na Câmara Temática, essa é o principal norte da reunião dos Senhores e Senhoras aqui na questão de equipamentos de proteção e segurança, tanto baú, jaqueta, capacete, também abordamos a questão de saúde segurança, questão de seguro contra acidente, a questão de não instituir prêmio ou metas produtividade, por que isso aumenta o estímulo para o trabalhador aumentar velocidade realizar muitas entregas para receber um prêmio por essa produtividade, principalmente nos dias de chuva ou de grandes eventos na cidade de São Paulo as empresas costumavam a instituir essa prática, nós combatemos essas ações, também, também percebemos de que os trabalhadores nessa época de pandemia, ficou bem claro que esses trabalhadores tendem a se aglomerar em proximidades de restaurantes ou locais que tem a maior sachê de receber mais chamado, a ideia toda é que as empresas de aplicativo forneçam, locais de abrigo de convivência, apoio para que os trabalhadores possam durante sua atividade de entrega, eles possam se valer de banheiro, de água potável, de um local para descanso ter um local para esperar os chamados, de modo que não precisem ficar na rua aglomerados aguardando os chamados.

Esse primeiro eixo, teve que ser abruptamente suspenso esse eixo de locais do natureza jurídica nas Três Pontos que nós abordamos por conta da pandemia do Covid-19 que se instalou no País, então nós nos voltamos ao eixo com a pandemia, de proteção e saúde do Trabalhador, independente desse trabalhador ser empregado ter vínculo de emprego ou não com essas empresas de aplicativo, há uma responsabilidade dessas empresas por esses trabalhadores, entendemos também com base na tese de que os próprios trabalhadores não tem a capacidade de informação e conhecimento para eles próprios possam garantir sua própria segurança com todos os protocolo de segurança epidemiológico sanitários o próprio trabalhador não tem esse conhecimento técnico de como fazer as entregas com segurança, quais as medidas de proteção adotar, entendemos que essa responsabilidade, não poderia recair só no grupo do trabalhador, esse é um ponto muito importante, ele não tem um incentivo econômico para se proteger, o trabalhador que apresenta sintoma mas não sabe ainda está com a doença de Covid 19 ou não, porque não tem como pagar os exames, convive com pessoas que estão contaminadas mas não apresentam nenhum sintoma, que pertence ao grupo de risco que tem comorbidade, acima de 60 anos, esses trabalhadores não tem um estímulo econômico para ficar em casa, ele precisa trabalhar, e essa responsabilidade por garantir esse afastamento mas evidentemente garantir uma subsistência financeira ao trabalhador, impondo ao afastamento, essa responsabilidade tem que ser da Empresa de Aplicativo, porque se esse trabalhador estiver assintomático ou não, dificilmente sabe se está com uma doença ou é de grupo de risco ele vai continuar trabalhando porque ele precisa sua subsistência ele não tem estímulo econômico para parar, se ele parar ele não recebe o salário, então esse um ponto muito importante para trabalhar durante a covid que nós abordamos nas ações, esse eixo de proteção e saúde do Trabalhador durante a pandemia para que essa exposição ao risco seja minimizada, reduzida ao máximo impor tanto do Trabalhador como também dos consumidores na sociedade em geral.

Nós ingressamos com ações coletivas contra todas as empresas de aplicativo praticamente aquelas que operam aqui em São Paulo, IFood, Uber Eats, Rappi, Lalamovie, James, Loggi, entre outras. Foi uma ação proposta no Paraná, algumas ações foram propostas em outros estados por uma questão interna do Ministério Público Jurídica, mas aqui em São Paulo se concentrou a maioria das ações, nessas ações pedimos que as empresas prestem informação e orientação aos trabalhadores que são empregadores, com os protocolos de segurança para que ele possa seguir as medidas epidemiológica dos controles sanitários, porque esse trabalhador não tem informações das empresas, essas empresas tem que se responsabilizar, são três partes que integram essa relação, entregador, consumidor e o aplicativo.

A empresa de aplicativo tem a capacidade para prestar essas informações, orientações, nós pedimos também, que essas empresas fiscalizem os restaurantes que recebem esses trabalhadores que vão aos restaurantes pegar as comidas e entregar para o Público Consumidor, então que as empresas aplicativos fiscalizem os restaurantes, se eles estão cumprindo os protocolos de segurança, em caso negativo, que se descredencie esses estabelecimentos, como uma forma ainda de recrudescer a ideia de controle de proteção na covid-19, logicamente que não cabe as empresas de aplicativo essa fiscalização, isso caberia ao poder público, nós pedimos isso como uma forma de ser uma fiscalização agregada do poder público, como as empresas de aplicativos detém o poder de descredenciar um restaurante, então que elas exigem que este restaurante cumpra os protocolos de segurança que foram determinadas pelo poder público, seria uma ideia de solidariedade das empresas de ajuda e auxílio ao poder público ao enfrentamento da Covid-19 e no controle dos protocolos de medidas de proteção, nós pedimos também que as empresas de aplicativos, forneçam os equipamentos de proteção de máscara, álcool em gel e ainda promova a higienização das motocicletas, dos baús, das roupas jaquetas dos trabalhadores, porque quando trabalhadores não tem reserva econômica para isso, principalmente nesse tempo de pandemia de penúria que estes trabalhadores passam, eles não tem reserva excedente, para adquirir esses equipamento, já as empresas têm principalmente, considerando que esse foi um trabalho que mais teve incremento durante a pandemia, é um setor que não teve qualquer decréscimo em suas atividades econômica, muito pelo contrário, esse setor teve um avanço muito grande porque durante a pandemia, de isolamento quarentena as pessoas estão ficando em casa, só aumentou e muito os pedido de entregas por aplicativo, então que essas empresas paguem por nisso, reiteramos a ideia de que as empresas passem a fornece um espaço par que esse trabalhadores tenham onde fiquem, enquanto aguardam o pedido, para que se evite aglomerações, nós também pedimos ideia de uma assistência financeira aos trabalhadores, Governo Federal instituiu assistência financeira durante a pandemia, deste trabalhadores muitos deles são Mens. e recebem esse auxílio do Governo, mas entendemos que isso é insuficiente e que poderia ser complementado pelas empresas, principalmente para aqueles trabalhadores que tem que ser afastados e não tem estímulo econômico para não se afastar, ai site o caso de pessoas que pertencem ao grupo de risco, pessoas que contraíram o coronavírus são assintomáticos e não foram afetadas, como elas não tem estimulo econômico para ficar em casa, eles estarão trabalhando e espalhando esse vírus, tem aqueles que tem contato com pessoas na sua residência que está com o Covid, mas nenhum incentivo financeiro para ficar em casa, sai para o trabalho, nós queremos que as empresas têm essa responsabilidade principalmente neste momento, que a responsabilidade decorre sua função social solidariedade mesmo como um todo, o Estado não tem como fazer isso, as demandas são escassas, o possível foi feito pelo Estado, entendemos que as empresas têm uma responsabilidade também agregada a isso, o resultado dessas

ações, para surpresa do ministério público e felicidade, muitas empresas se adequaram voluntariamente a algumas medidas que foram propostas, muitas empresas começaram a fornecer o álcool gel, máscaras, muitas dessas empresas começaram a colocar em alguns locais para higienização dos equipamentos, algumas empresas até aceitaram instituir essa assistência financeira temporária para os trabalhadores que tem que ser afastados por ocasião da contaminação da doença, algumas empresas não se adequaram a todos os pedidos do Ministério Público, mas nós conseguimos liminares pelo juiz de primeira instância, essas liminares em sua maioria foram revogadas no tribunal infelizmente, nós estamos aguardando ainda o julgamento dessas ações, pode demorar anos, nós conseguimos um acordo com a empresa Rappi que aceitou todos esses pedidos, a indicar que a ideia de concorrência entre as empresas, muitas empresas alegam que concorrem com outras empresas, portanto não posso incorporar esses custos, ao meu negócio, na minha atividade operacional esse custo vai diminuir a minha concorrência vou perder mercado, a Rappi fez o acordo, é uma enorme empresa de aplicativo a indicar que esse argumento não é válido,

se ele é válido, pelo menos pode ser instigado no tempo de pandemia, então senhores e senhoras, falei rapidamente para não ocupar muito o tempo de todos, mas as ideias que o Ministério Público tem apresentado acho importante que apesar de ser aspectos jurídicos dessa questão, muitas vezes talvez não interessa tanto a Câmara Temática que se volta mais as questões técnicas, acho importante os senhores e senhoras terem uma ideia do que que o Ministério Público tem apresentado no poder Judiciário também no poder Legislativo, para que essas ideias sejam incorporadas, principalmente a ideia de que o trabalho dos entregadores, é um trabalho exercido por um ser humano, nós temos que olhar esse trabalho, não como uma algoritmo que está ali gerenciando entregas, para os consumidores isso é muito bom, porque o valor diminuiu muito, tanto de transporte individual de pessoa, quanto de entrega isso diminui muito valor, mas isso tem um preço, a reflexão que o Ministério Público faz para encerrar é se a nossa sociedade está disposta a pagar esse preço?

Fico aqui à disposição para qualquer tipo de pergunta ou esclarecimento, agradeço novamente Rodrigo convite ao Ministério Público, o puder contribuir nós estamos sempre à disposição, o Ministério Público é uma casa aberta ao poder Legislativo a Câmara Municipal sempre que possível sempre que for interessante o Ministério Público está aqui à disposição para participar contribui para no que for possível. Agradeço a todos, muito obrigado.

Rodrigo – foi muito importante a sua fala no sentido até para externalizar esse trabalho que é um trabalho imparcial, não estamos aqui querendo defender A ou B, acho que a tecnologia é boa as empresas estão aí, mas eu gostaria de discordar com o Ministério Público, sempre digo na minha fala justamente isso, leis, nós temos. Nós temos a lei 12.009 que é uma lei que ampara a regulamentação da atividade que está inclusive no seu artigo 16 a questão do contratante do serviço, já há um respaldo inclusive fiscal sobre sentido, temos a lei que proíbe a promoção e incentivo que são práticas adotadas são Leis Federais, eu não sei por que que essas Leis não têm um poder sobre o que está acontecendo. Nós temos uma terceira Lei, que é a Lei da Periculosidade, a moto hoje ela é o maior grau de risco de qualquer atividade no país, não tem policial civil, não tem o policial militar, não tem qualquer outra profissão que mais mata do que a atividade transporte de mercadoria. Nós temos Leis Municipais que tem a prerrogativa, gostaria de entender por que que essas legislações tanto no âmbito Federal que regulamenta a atividade, porque assim, quando vocês falam que

precisa de uma regulamentação igual da Prefeitura, regulamentação de quê? O que existe é uma empresa de intermediadoras, que até me pergunto, intermediadora de que? Se é ela quem dá o preço do ponto A ao B, ela que gerencia o ponto A e B, ela que emite recibo, emite nota de venda, ela que assina o contrato, ou seja, ela controla toda a operação, o pagamento do motoboy, ela emite uma nota de intermediação, quer dizer então que existe uma desconfiguração de atividades comerciais, é isso? Então eu posso dizer que eu sou a Empresa de Transporte, faço o transporte. Posso dizer que sou uma Empresa Intermediadora?

Gostaria muito de desconfigurar essa tese de que a gente não tem Legislação, essa tese que se fala aqui na Câmara Temática, essa tese de fazer uma regulamentação específica, para um dispositivo que vai no celular, para dizer que não há uma regulamentação, então vamos validar constitucionalmente uma atividade que é de entrega que é de logística de transporte, para uma atividade que é um contato de um programa, isso que falo aqui, estão falando Congresso Nacional, os projetos de leis que estão no Congresso Nacional, no nosso ponto de vista são todos inconstitucionais, porque não há o que regulamentar se já tem uma regulamentação Doutor, atividade de moto por entrega, chama-se moto frete, não Operador Logístico, eles criam vários nomes para desconfigurar essa relação, ou seja, está dominado a prerrogativa tanto no Município que São Paulo que deu start dessa atividade deixar de ser chamado motoboy, agora passou a ser moto frete, que qualquer transporte de mercadoria por moto, com mochila, com baú ou qualquer dispositivo, é moto frete tem que ser maior de 21 anos,

não vejo de onde criar uma regulamentação específica para criar os registros trabalhadores, sem essa tese aí, nós temos três Leis Federais, temos duas resoluções do Código Trânsito Brasileiro, temos a Lei Municipal e seis portarias, ou seja, temos Leis até demais, gostaria de salientar, porque que as Leis Federais não vale para essas empresas, sendo que o que difere elas de uma transportadora ou da empresa ou do Sedersp, é somente o dispositivo, que antes a gente ligava e agora você trata pelo computador, como que a gente vai desconfigurar um sistema, porque eu baixei um aplicativo aqui e estou chamando pelo celular, estou fazendo uma ruptura do Código Trânsito Brasileiro, outras aspecto que eu gostaria de salientar aqui, não que estamos falando aqui, mas sim o próprio Datena, Record de ontem, a Globo, sobre essa questão aí, é de que essas empresas de aplicativo, não vou citar nome aqui, elas não estão dando, álcool gel, máscara, se elas dão, é paliativamente, Sedersp, já tem uma estatística das empresas que têm CLT estão em torno de 10% ou mais, já tiveram Covid, imagina se 10% dessa frota desse pessoal que tem mais de 70 mil trabalhadores, estão todos contaminados, o que me espanta, é que eles falam que fazem tudo mas não comprovam nada, gostaria muito que o iFood que está aqui, que é uma Empresa Brasileira, que ele pudesse apresentar relatório, porque no Datena estava lá os cara comendo na rua, que aquilo que fazem trabalho eventual é uma mentira, eles estão todos os dias 12 as 14 horas à disposição destas empresas, acho que se fala muito, colocam essas empresas realmente num patamar, mas é aquilo que você falou, sem o motoboy o iFood funciona? – essa é atividade principal para que estas empresas funcionem, porque se a figura do motoboy saísse, e ela desistisse, estava perfeito, elas exploram esse trabalhador que está aí dando a cara para todo mundo, todo dia na Televisão o que a gente mais vê, é o descaso, toda essa situação dão paliativamente álcool gel, gostaria que a Câmara Temática pudesse um dia sair na rua para os conselheiros verificarem essa situação em 10 pontos de aplicativos, não dão mascarar, álcool em gel, não estão preocupado em dar o mínimo de conforto nos locais de espera, uma série de situações que estão aí, como a tesse da mochila que está comprovado pela medicina que faz mal para coluna é proibido em São Paulo, há

uma insistência da empresa por quê? Se a pessoa deixar de ser trabalhador é só ele deixar de usar a mochila, o baú tem que fixar na moto, ele não vai tirar com facilidade o baú, quase sempre tem o logo da empresa, apesar da Loggi, a maioria não dá equipamentos, porque a própria mídia fala, não é nem a questão da instituição, está aqui o Sedesp nesse ponto de vista, gostaria também de salientar, que não há higienização dessas mochilas, não há higienização de capacete, não há higienização de nada. Quando eu falo iFood, falo de uma forma geral na figura do País, todas elas, realmente é um *dump*, comentei com uma Senadora agora a pouco, que não temos que tirar legislação nenhuma porque a gente não pode desconfigurar o sistema por causa de um aplicativo que hoje é tecnologia, amanhã a gente não sabe qual é essa tecnologia que pode desconfigurar todo o sistema do Código Nacional Brasileiro, haver a necessidade de 5 ou 6 empresas no Brasil porque a gente não pode separar ou a gente não pode se juntar a atividade de transporte que a lei 13.641 com a nossa lei 12.009. Nossa atividade é de periculosidade Doutor, a gente não vê ex porteiro como eletricitista, a não ser que ele faça uma capacitação, existem só quatro profissões dentro das 1700 atividades no Brasil que tem periculosidade, só por aí se quebra tudo isso, se for assim é uma afronta a legislação, coloco isso aqui neste Fórum e em todos outros Fóruns que a gente participa, porque a gente tem propriedade para falar daquilo que é uma realidade, demorou muitos anos para ser construído, agora a gente está destruindo tudo isso em prol da tecnologia.

Dr. Rodrigo – Rodrigo, quero fazer alguns comentários da sua fala, primeiro é que eu posso ter sido mal compreendido, não disse que as empresas estão cumprindo essas obrigações, que o Ministério Público está perdendo nas ações, talvez não tenha sido muito claro, que essas empresas reconheceram a responsabilidade delas no fornecimento de álcool gel, máscara e higienização, isso é reconhecido na ação, isso para o Ministério Público é um ganho, por que essa tese jurídica que as empresas não tem responsabilidade durante a covid do fornecimento isso foi reconhecido na justiça, isso para o Ministério Público foi um ganho, não disse que está sendo de fato cumprido, até porque as empresas recorreram das decisões e nós estamos ainda discutindo, essa é uma questão de prova tem que ser feita nas ações mas tem que ser primeiro julgado, queria chamar um ponto Rodrigo, muito importante em teoria o Ministério Público nas ações, lê todas as ações e manifestações, o Ministério Público reconhece que não há nenhuma diferença desses trabalhadores, para os outros trabalhadores normais, eles são empregados, essa é a tese do Ministério Público, foi levado em várias ações para o poder judiciário essa é a teoria, em teoria o Ministério Público concorda perfeitamente, o aplicativo ele é apenas um meio mais que facilita as transações o empregador e o aplicativo, empregado é o entregador porque a todos os requisitos do vínculo de emprego comando e todas as atividades em tese podem ser realizado por aplicativo, um garçom pode ser contratado por aplicativo para trabalhar no restaurante naquela noite, faz uma ligação alguém tem aquela nuvem de trabalhadores à disposição o restaurante chama esse trabalhador, agora este entregador não agora vai ser empregado restaurante, ele vai ser um autônomo, não o Ministério Público não concorda com isso, professores já estão começando a ser contratados por aplicativo e ele não vai ter vínculo com a universidade ou escola, então essa é a teoria, mas eu queria chamar atenção para um ponto, o que acontece na prática esses trabalhadores não são reconhecidos sua condição de empregado a prática é essa, nenhum trabalhador de aplicativo tem vínculo de emprego com o aplicativo, entregadores os motoristas de Uber, hoje em dia está começando disseminar o uso de diaristas, a pessoa vai para o aplicativo contrata uma faxineira

para fazer limpeza, para fazer a comida, passar sua roupa, contrata encanador, tem pessoas que fazem tudo por aplicativo, estes profissionais acabam não tendo nenhum vínculo trabalhista, esses trabalhadores não tem contrato com ninguém, o poder Judiciário não está sensível a essa tese, o Ministério Público obteve ganhos vitórias em alguns processos mas isso ainda não está sedimentado, as decisões Tribunais Superiores, estão entendendo que como não há legislação específica de trabalhadores são autônomos, não são empregado, isso é o que acontece na vida real, nenhum Trabalhador de aplicativo é contratado com vínculo de emprego, porque que o Ministério Público tem atuado no poder Legislativo e tem incentivado que o Parlamento as Assembleias e a Câmara Municipal regulamenta essa atividade, porque com isso terá uma Lei que obriga a contratar vai estipular os parâmetros de contratações, se nós continuarmos apenas no discurso teórico de que esses trabalhadores têm o vínculo de emprego na prática nada está acontecendo, quando essa situação for levado ao poder judiciário, para poder judiciário olha, tem uma situação aqui onde o trabalhador é empregado mas não está com carteira assinada, não tem nenhuma regulamentação, o Poder Judiciário está se recusando a julgar esses casos de trabalho, está dizendo que esse caso não é uma relação de trabalho, é uma relação comercial isso aconteceu em duas decisões do Superior Tribunal de Justiça, esse que é o problema Rodrigo, concordo contigo que esse assunto não necessariamente precisa ser regulamentado por Lei, porque já há uma lei que estabelece o padrão normal da relação de trabalho é o vínculo de emprego, o aplicativo não mudou nada, a Uber é uma empresa de transporte, não é uma empresa de tecnologia, quando vou na Uber eu contrato um meio de transporte para um lado e o outro, não me importo com a pessoa que vai fazer, a mesma coisa que a Loggi, iFood e outras que fazem o mesmo serviço, elas são empresas de entregas, mas na prática nada acontece, o Poder Judiciário não tá sensível essa situação, então nós temos que recorrer ao poder Executivo e o Poder Legislativo, é isso que o Ministério Público tem feito, o Ministério tem feito a sua parte que é ingressar com as ações levar ao Poder Judiciário e participar dos fóruns Executivo e Legislativo para sensibilizá-los, que essa é uma questão premente e que uma legislação poria fim a toda a discussão, agora concordo contigo em teoria realmente não há necessidade, mas na prática há, porque é uma resistência das empresas e do Poder Judiciário em aceitar que essa relação a relação de emprego, isso vai ter reflexo em todo mundo do trabalho, que partir de agora todas as pessoas vão ser contratadas através de aplicativos, tirando a indústria e agricultura, todo comércio, todo serviço vai ser feito por aplicativo, essa é a tendência, nos Estados Unidos quase metade da população ativa já trabalha nesse ramo, no Brasil são cinco ou seis milhões o Felipe deve ter o número correto de pessoas trabalham com aplicativo, isso vai disseminar para outras atividades, toda atividade vai poder se utilizar de um aplicativo para intermediar a situação do empregado, e isso vai ficar num limbo num vácuo Legislativo, sem que os trabalhadores tenha uma proteção, acho que é importante a Legislação para suprir esse estado de coisas que não há hoje proteção nenhuma aos trabalhadores.

Rodrigo – só complementando, a lei 12.009 é lei da periculosidade, que trata o trabalhador em motocicleta ela não pode ser comparada com a lei da “uberização”, o aplicativo de transporte, mas de quê? - de passageiro, agora transporte de mercadoria em moto é uma lei específica 12.997, é Lei Federal trata-se de periculosidade e quando a gente soma essas quatro profissões que tem periculosidade do Brasil, os números estão aqui, o ano passado 46% a mais de morte com os entregadores, foram quase 7 mil acidentes se pegarmos na ponta somente envolvendo entregadores a maioria ficarão inválidos, teve um com a perna amputada,

chegou até nós, que ele estava carregando uma melancia de 20 kg numa mochila, o artigo 6 da lei 12.009 é claro, pessoa natural ou jurídica, o iFood, a Rappi são pessoas jurídicas, não é o final dela, se ela é a intermediadora, se é o SEDEX que faz entregas rápidas ou uma transportadora, se ela firmar contrato como prestação de serviço com condutor moto frete ela é responsável solidário, está escrito na Lei Federal, por que esse artigo 6 não vale para essas empresas ou para qualquer outra, para o Sedesp, para o Mcdonald's qualquer uma que contrata o artigo 6 é claro da Lei 12.009, não sei aonde estão querendo arrumar a questão de legalizar pelo dispositivo, porque nem elas tem um dispositivo se for pegar a constituição dela são empresa intermediadora, algumas falam que são serviços customizados de computador, como se o serviço customizado de computador fosse o controle de toda a situação, eu sempre falo que é uma falácia, que é o mundo mais maravilhoso, mas no Datena está mostrando todo dia que não é isso, que não é essa realidade, a pandemia está aí um ano e a coisa continua do mesmo jeito, até pior porque cada dia que chega até nós através da mídia o cara que fazia 10 entrega, hoje faz três e tá ganhando R\$ 27,00, eles falam, não tem uma comprovação, não há dados que eles emitem publicamente, não existe nada mais nada, nada porque se todos que estão infectados que a gente já sabe fosse lá para as empresas de aplicativos que dão mais de 70.000 ela teria que pagar quanto para esse trabalhadores, no mínimo, salário mínimo e não é verdade, então eles tem medo de dizer que foram infectados, por que eles são bloqueados, que é o bloqueio branco, eu gostaria muito que se essa atividade não matasse mais de 3 milhões de vida no Brasil em 12 anos, mais quase 300 mil mortes de uma forma geral se não tivesse isso eu concordaria perfeitamente, se a entrega fosse feito de carro, seria maravilhoso, mas a questão Doutor, é que está matando os números são assustadores, a prova do da incapacidade, da falta de treinamento, falta de ponta de comprimento não é legislação, é falta do cumprimento, a prefeitura tem uma lei 14491 e ela não é cumprida, independe da atividade esse manejo que está levando o encaminhamento que eu não concordo, porque a partir do momento que a Lei Federal estabelece que qualquer pessoa jurídica que contrata, que assinam o termo, ela é responsável solidária, eu não sei porque nós criarmos um mecanismo para validar empresa de intermediação de negócios se elas fazem entregas e transporte, isso não entra na minha cabeça, porque eu sou estudioso da legislação. A gente contribuiu para chegar até este objetivo, até a própria Lei Municipal, nós temos que arrumar uma legislação para eles, não falo nem no aspecto da relação do trabalho, eu falo sempre, o que a gente já tem já é mais do que suficiente, o que não tem, é um cumprimento das leis existentes, espero e gostaria muito que essa Câmara Temática tivesse o Ministério Público permanente para essa discussão.

Valéria - concordamos que hoje, o problema não é a legislação porque nós temos uma legislação, uma regulamentação, existe todo um setor formal, as empresas de entregas rápidas tem essa característica e nós não entendemos por que que a gente não consegue combater as atividades dos aplicativos, que se mascaram dessa atividade, no fundo todas as operações, todas as transações são de empresas de moto frete, nós não entendemos porque essas empresas de entrega rápida não pode se adequar a Legislação que já existe, Lei que regulariza quem está nessa profissão, está bem claro que esse entendimento das empresas de aplicativo não estão sendo levado em conta a periculosidade, porque o Ministério Público não pode aplicar a Lei nestas empresas.

Dr. Rodrigo – a senhora fez uma pergunta ao Ministério do Trabalho, porque que a lei não está sendo implementada? O Poder Executivo tem autuado as empresas, têm punido as empresas por não formalizar os vínculos de trabalho, o Sérgio Aoki veio aqui nessa Câmara Temática. Ele autuou todas as empresas de aplicativos. Elas foram multadas pelo Poder Executivo. O Ministério Público do trabalho apresentou ações na justiça para que essas empresas cumpram a legislação, também concordo com a senhora, há legislação aplicável, só que o Poder Judiciário, não tem reconhecido o vínculo de emprego e tem entendido que essa relação é uma relação comercial, não é uma relação de trabalho, que esses trabalhadores são trabalhadores autônomos, são empreendedores do negócio próprio, esse que é o problema Dra. Valéria, o Poder Judiciário que é a última instância para implementar a Lei depois que a empresa não cumpre voluntariamente, depois que o Ministério Público do Trabalho ingressou com as ações, o Poder Executivo, esses autos de infração são anulados pela justiça pelo Poder Judiciário, então a situação hoje de fato é, ninguém tem vínculo de emprego, mas a Lei tem que ser aplicada, os órgãos de aplicação da Lei estão fazendo sua parte, mas o Poder Judiciário não está receptivo, às vezes quando acontece isso no estado democrático de direito, o Poder Legislativo tem que assumir o seu protagonismo, e dizer isso está errado.

Melhor ainda, tem que ter o vínculo sob pena de multa, porque como a legislação que rege as ação é antiga a CLT é de 1943, também concordo com o Rodrigo, nossas ações, quando se lê a petição inicial ela é toda fundamentada nessa ideia, de que as empresas são empresas transporte se aplica a Lei Federal de periculosidade, de seguro obrigatório, Lei Municipal que diz que tem que ter área de vivência das empresas de transporte para retirada da mercadoria, nós entendemos, só que nós não estamos conseguindo aplicar essa Lei, porque o Poder Judiciário tem revogado as multas, a atuação do Ministério do Trabalho. Se chamar o Sérgio Aoki aqui, ele vai falar que o auto de infração foi anulado, porque o Poder Judiciário disse que não tem relação de emprego, as ações do Ministério Público, nós estamos enfrentando dificuldade no STJ - Tribunal Superior de Justiça, que entende que não há relação.

Esse é que o problema que nós estamos enfrentando, obviamente eu não sou legislador, eu estou dando um olhar macro da ideia do que pode ser feito para enfrentar esse problema, o Ministério Público tem feito sua parte, ingressar com ações judiciais mas a decisão não é do Ministério Público e sim do Poder Judiciário, nós do Ministério Público estamos aqui justamente para dizer isso, Poder Judiciário não está dando resposta, tanto que todas as liminares, Valéria, liminares de Covid para fornecer álcool

gel, a empresa tem responsabilidade para fornecer e o Tribunal Regional do Trabalho, cassou todas as liminares do Ministério Público, toda empresa não tem nenhuma responsabilidade por que este trabalhador é autônomo, como é que nós vamos parar esse cenário, por isso que eu concordo também que há legislação, há Lei e tem que ser aplicada, concordo com isso tudo desta tese do Ministério Público, mas nós estamos aqui nesse Fórum de diálogo, para encontrar soluções ao problema porque a solução de aplicar a Lei pelo Poder Executivo não está dando certo, a opção de aplicar a Lei pelo Ministério Público com ações Judiciais não está dando certo, a opção do próprio trabalhador ingressar com ação judicial não tá dando certo, os trabalhadores não estão conseguindo ganhar essas ações, eu não conheço um trabalhador de aplicativo que tem vinco, que tenha carteira assinada não conheço um, como nós vamos resolver esse problema a ideia do Ministério Público, é que Poder Legislativo não é necessário, mais como pode fazer, agora o trabalhador tem que ter o vínculo de emprego sim, a empresa que não assinar carteira, não reconheceu o vínculo, vai ter caçada sua licença de operação, não pode mais trabalhar no Brasil, a Alemanha fez

isso com a Uber, se não formalizar o vínculo, você está fora da Alemanha a Espanha acabou de sair uma decisão semanas atrás, se não contratar com vínculo de emprego está fora do país, é isso que nós podemos fazer eu concordo em teste com o Rodrigo concordo com a Valéria, mas nós estamos aqui num combate com os Senhores também, que estamos na linha de frente, que é uma batalha isso é uma guerra, uma guerra no bom sentido, uma batalha jurídica e essa batalha jurídica o Ministério Público tem encontrado muita dificuldade resistência dos Tribunais, é isso que queria levar aos Senhores.

Rodrigo - Doutor, só para finalizar minha parte aqui, prometo não falar mais, o que a prefeitura, como órgão legislador, porque a prefeitura tem uma lei que é de competência dela, a regulamentação, o que a prefeitura de São Paulo poderia fazer para tentar criar um equilíbrio? Temos vários membros da Prefeitura que estão aqui. Se pudéssemos também fazer um alinhamento, um bate-papo sobre esse aspecto, porque parece que a gente fala grego, sei que a prefeitura tem as suas prerrogativas, tem seus anseios, estão agora querendo colocar as empresas de entrega no hall das empresas de transportes de passageiro, que nós não concordamos e possivelmente vai ter debate jurídico nessa questão, não tem porque regulamentar algo que é intermediador, então se eles podem, todo setor também pode e quer, se eles não podem registrar, nós também não, quero dizer, há uma equivalência, pode ser? Então o que a Prefeitura de São Paulo como órgão regulamentador por legislação própria, poderia fazer para gente tentar arrumar um equilíbrio, ninguém quer ganhar nada, só arrumar um equilíbrio para que as coisas possam andar de uma forma mais harmônica.

Dr. Rodrigo - perfeito Rodrigo, a competência Legislativa para o direito do trabalho, para definir se é uma relação de trabalho autônomo ou de emprego intermitente, essa competência é da União, Congresso Nacional. Tem competência exclusiva para legislar sobre direito do trabalho, o que os demais entes Federativos Estado e Prefeitura podem e tem competência Legislativa para regular, seriam as questões inerentes a segurança, meio ambiente do trabalho e Saúde, isso os Estados e a Prefeitura, por competência Legislativa suplementar concorrente poderiam legislar, isso seria como já foi feito, tem Lei Municipal, Estadual que regulamenta a dispositivos de proteção à saúde e segurança deste motociclistas, então isso poderia ser feito, realmente a ideia de o direito do trabalho com a relação jurídica, seria a competência da União Nacional.

Dr. Montal - do ponto de vista da Medicina, nós teríamos que estar observando, que apesar de representar somente 20% das frotas, os leitos de emergência médica são ocupados em 75% por vítimas de acidente de trânsito, realmente é uma tragédia geralmente são muito jovens, talvez seja a maior perda de expectativa de vida saudável que possa existir é o acidente com motocicleta, pergunto para o Dr. Rodrigo a partir das considerações que ele fez, se a magistratura fosse convidada a participar da Câmara Temática, você acha que isso seria uma possibilidade, considerando o que o Senhor disse que o entendimento da magistratura, tem sido diverso daquele que o Ministério Público do Trabalho tem colocado, se os magistrados pudessem entender aqui a nossa hermenêutica do sofrimento dessas pessoas que estão nas vias, quebrando um galhão para sociedade, inclusive em tempos de pandemia. O que a gente poderia fazer para avançar nessa discussão, que já está muito prolongada, que vem de anos? É difícil você entender, eu tenho impressão até que o Felipe está aqui,

da Saúde, poderia até participar de uma maneira, como é chamado o Unicórnio que o Dr. Rodrigo comentou aqui. Poderia modificar esse confronto com aquele pequenininho motofretista que está ali, não é possível esse diálogo do ponto de vista com essas grandes empresas de plataforma, como ter outra visão mais humana da tragédia em que a gente está vivendo, o único usuário da via que tem a curva ascendente de mortalidade, é o usuário de moto, isso quer dizer algo. Essa Câmera tem como intuito principal preservar vidas.

Dr. Rodrigo – Dr. Montal, esse é o grande problema do capitalismo moderno, humanizar essas relações, é um caminho árduo a percorrer, acho sim interessante a presença da magistratura, é um processo de conscientização, nós vemos que quanto menos conhecimento profundo os hermenêuticos como o Sr. diz da situação dos trabalhadores, o senso comum é que essas empresas de aplicativos vieram para salvar, para garantir emprego a empregabilidade, para garantir uma remuneração, uma condições de subsistência, ocupando o espaço que há no mercado de trabalho, por outro lado, também o senso comum de consumidores, essas empresas vieram para agilizar o serviço, vieram para diminuir o custo, então o senso comum é de que as empresas de aplicativos vieram para somar, para agregar e dar um salto qualitativo no mercado de trabalho consumo, quanto mais se investiga e tem conhecimento sobre realmente como se dá a essas relações, o Rodrigo falou aqui na ponta dos trabalhadores, já se vê que esse discurso ele se esfacela no ar, e vê que realmente é uma exploração muito maior até do que anteriormente. As formas de contratação do capitalismo tem, ou pelo menos tinham, alguma responsabilidade e direitos patrimoniais agregados com esses trabalhadores. Hoje eles não têm nada, são autônomos e cada um por si. Acho sim, a conscientização da magistratura pode ser através da participação, também considero que a conscientização da população em tempo de pandemia, ficou bem claro que esse trabalhadores são grandes heróis, porque são eles que estão aí, na Linha de Frente, garantindo para todas as famílias que pedem no iFood. Eles estão entregando ali, são estes trabalhadores que mais estão na rua trabalhando e correndo todo o risco, acredito que o senso comum acredita que essas empresas são boas e que elas vieram para melhoraram o mercado de consumo, melhoraram os serviços, esses ficaram mais ágeis, fácil, sem intermediário, apesar dele ser o intermediários. Entendo sim, que a magistratura tem que ser convocada, porque a gente tem encontrado muita resistência, num órgão da Justiça do Trabalho que deveria proteger o trabalhador, é uma Justiça que está se recusando a julgar essas causas, entendendo que não há trabalho ali a ser julgado, porque ali há um empreendedor a relação é comercial entre o trabalhador e empresa de aplicativo.

Mariana - bom dia, foi publicado o Manual de Fiscalização da Modalidade Moto frete, sua portaria nº 6. Para esclarecimento, esse manual na verdade é o manual que estava vigente, é o que as nossas equipes de fiscalização utilizam, é o manual que está publicado na portaria 292 de 2008 ela trata da fiscalização de todos os modais de transporte. O diretor publicou uma portaria de nº 8 e criou uma comissão para atualizar esse manual, porque ele estava desde 2008 sem atualização. Em 2009 surgiu a Lei Federal que regulamenta a atividade de moto frete, teve uma série de legislações posteriores que não estavam contempladas nesse manual que a fiscalização utiliza ou seja, a fiscalização está utilizando um manual obsoleto, além disso, é importante mencionar que teve a Lei 16901 de 2018 que proibia a atividade de transporte de passageiros em motos, isso não estava contemplado no manual antigo, a gente resolveu fazer essa atualização, mas é uma mera atualização, Rodrigo. Com relação

às questões que estavam ali, todas são pautadas na Lei de 2007, Lei 14491, nós atualizamos conforme as portarias posteriores, que foram aquelas portarias que foram publicadas depois da Lei Federal, que adequou um pouco da Legislação do Município, esse manual contempla tudo que a fiscalização precisa, ele é um facilitador para as equipes de fiscalização trabalharem na rua, mostrando quais são todas as Leis do modal e todos os enquadramentos que contemplam essa Lei. Fala o que ele deve fazer, por exemplo: é para colocar multa? É para prender a moto? É para que ele saiba o que fazer diante de um situação, assim Rodrigo eu queria tranquilizar que não é nada, que não existe inovação, é apenas uma mera atualização de um dispositivo que nós já tínhamos e que já estava demorando, e inclusive isto faz parte do Plano de Segurança Viária, nós temos no Município de São Paulo o Comitê Permanente de Segurança Viária e a gente estava de olho nessas questões da moto, porque estamos vendo o índice de mortes que estão acontecendo principalmente agora pós pandemia, que teve um aumento muito grande da demanda desse tipo de serviço, o Comitê de Segurança Viária viu por bem, publicar estes manuais tanto do transporte de cargas como transporte de passageiros, estamos visando melhorar a segurança Viária, criar convênios com a Polícia Militar, conversar com a CET para que a gente possa verificar o plano de fiscalização, para que a gente possa executar isso que está no manual da portaria número 6.

Gerson – tem como você disponibilizar por e-mail este manual, assim a gente fica por dentro das alterações, eu entrei no aplicativo e não encontrei essas atualizações.

Mariana - Claro a gente pode colocar, em uma nota explicativa mostrando o que foi atualizado em relação ao anterior, podemos fazer um pente fino e esclarecer isso num documento e disponibilizar, vocês podem fazer uma solicitação formal ou uma nota explicativa.

Rodrigo - Mariana, eu tenho uma dúvida aqui, esse manual ele só é para o motoboy, ou esse manual também tem a questão da empresa? Pergunto porque a Lei 14491 fiscaliza o trabalhador e a empresa.

Mariana - não, esse manual é para equipe de fiscalização de rua em atividade in loco, ou seja, esse manual é para o motoboy, todos os outros manuais que foram produzidos, foram no mesmo sentido, para fiscalização em rua, o manual de fiscalização de empresas é outra esfera, até porque isso não vai para equipe de fiscalização.

Rodrigo - a competência de fiscalização das empresas é do DTP, como a gente sempre soube, que já teve fiscalização nas empresas, então a minha pergunta para você é: o Manual contém fiscalização para empresa? Porque deveria, você sabe que tudo canaliza no motoboy, na ponta, e a empresa? O problema do nosso setor são as empresas, não é o trabalhador, porque a partir do momento que a empresa determinar o trabalhador vai cumprir, a questão que você falou da Lei do Moto Táxi que foi contemplado o Manual, mas a Lei Municipal foi inconstitucional, então não tem porque ter fiscalização no mototáxi, porque hoje o mototáxi, ele nem pode, nem é proibido, até porque a Lei Federal ela dá a competência ao Município, e não proibir, ou você regulamenta ou cria o manual de fiscalização.

Mariana - eu posso verificar essa questão para você Rodrigo, eu não tenho isso pronto para verificar em relação à lei 16.901 – 2018, foi uma comissão que fez esse manual eles viram por bem, inserir esse enquadramento nesse manual de fiscalização para as equipes de rua, em relação à questão da fiscalização nas empresas, o que que acontece é que existem duas equipes diferentes de fiscalização, uma equipe é da Diretoria de Operações da SPTrans, na qual é delegada pelo DTP para fazer essa fiscalização de rua, esse manual é específico para essa equipe, outra equipe diferente que são dos agentes que vão in loco nas empresas para verificarem se a metragem está de acordo, se tem tudo aquilo que a legislação exige, uma metragem específica para cada motocicleta, se tem estrutura de banheiros etc...

Rodrigo - gostaria de sugerir que a gente criasse esse manual também, para ter um equilíbrio duas pontas.

Valéria - agora fiquei na dúvida, você disse que é exclusiva para o profissional, acho que seria bastante positivo esse esclarecimento que já está dando dúvida na ponta da fiscalização que vai parar o profissional também que é de uma empresa, você tem os autônomos, você tem aplicativos e tem o profissional que está vinculado a uma empresa, eu acho que essa nota técnica com esclarecimento, seria bastante interessante para divulgar junto a nossa categoria.

Mariana – claro, mas independentemente de ser vinculado a empresa ou o outro cliente autônomo, ele tem que cumprir com tudo aquilo que a legislação exige, ele tem que ter acima de 21 anos, tem que ter anotação da CNH, o curso de motofretista e placa vermelha. Todas essas exigências, são para todos os motoristas, independentemente do vínculo que ele tem.

Gerson - esse manual que foi criado, não vai haver a fiscalização agora na rua, certo?

Mariana – certo, está valendo as coisas da forma como elas estão hoje, em virtude da pandemia a fiscalização está com as equipes reduzidas, estamos firmando convênios, isso está no Comitê Permanente de Segurança Viária, em relação como fiscalizar estes profissionais neste momento, a fiscalização tem que envolver também porque ela não é só Legislação de Transporte a Legislação de Trânsito é muito forte também nesse modal, temos que verificar com a Polícia Militar a fiscalização daquilo que está na resolução 356, que são as questões de proteção do motofretista, a identificação da motocicleta, que aquilo é oriundo de Resolução Contran que é Federal, em virtude disso, nós temos que fazer convênio com o Detran, com a Polícia Militar, para que esta fiscalização seja efetiva, e assim, não vai ser de uma hora pra outra, essa questão é conversado, publicado, e até mesmo pelo momento em que estamos vivendo hoje. Como encaminhamento estou colocando aqui, o esclarecimento sobre fiscalização no plano o que mudou em relação, a anterior, que vocês estão solicitando o manual de fiscalização específico para as empresas, a gente deve fiscalizar aquilo que está disposto na Lei do Município, que a lei municipal 14491- 2007.

Rodrigo - então está todo mundo aí, as empresas de aplicativo, as empresas Express, Pizzarias, até porque a lei 14491 dá essa prerrogativa, para atividades que não tem a sua finalidade principal a de moto frete, no caso a pizzaria, ela fábrica pizza, mas ela precisa de motoboy para entregar a pizza, então ela faz parte.

Mariana – sim, ela não tem o termo de credenciamento pleno como as empresas que prestam serviço tem, é o caso da farmácia também, ela utiliza a motocicleta para fazer entrega de seus produtos, mas atividade fim dela não é o moto frete, ela tem regras específicas que é o cadastro simplificado, a moto não precisa ser de placa vermelha, mas de qualquer maneira também tem que ser fiscalizada.

Rodrigo – aí está equivocado, se a moto for da empresa, não precisa de placa vermelha.

Mariana – não, se for dele precisa, se for do motofretista, sim.

Rodrigo – se for frota própria, não, se a farmácia for frota própria não precisa, mas o condutor precisa estar legalizado diante do Condomoto.

Mariana – exatamente, desculpe, se dei outra interpretação em relação a isso, mas você está correto.

Rodrigo – acho que foi produtiva a reunião, para a Prefeitura, também. Plantamos mais uma semente.