

Reunião da Câmara Temática Motocicleta (on-line)

Data: 17/08/2021

Hora: 10h00

Participante – Poder Público

- Alexandra Morgilli- CET
- Dalva Vieira Francisco – CET
- Denise - DETRAN
- Eduardo Canhadas – CET
- Eduardo Macabelli – CET
- Franciele Regina Balen – DETRAN-SP
- Jairo – DTP
- Ilana - CET
- Luciana Durand – SMT
- Marcia Gonzaga - Detran
- Maria Teresa Diniz – SMT
- Michele Perea – SMT
- Pedro Ivo - SMT
- Rodrigo Barbosa Castilho – MPT
- Rosa Maria de Oliveira - CET
- Tatyana Costa - CET

Participantes: Membros da CT – Motocicleta

- Rodrigo Carlos Ferreira da Silva – SINDIMOTOSP
- Wilson Yasuda - ABRACICLO

Observadores:

- Andréa Santana
- Anna Carvalhido – Rappi/Abo20
- Aquilla Couto – Abramet
- Diego Freitas
- Edgar Gringo
- Fabio - Amobitec
- Gabriela Barbosa
- Gerson Silva Cunha
- Giovanna Araújo
- Gustavo Magalhães
- Juliana Carmo
- Laura Bonifácio
- Lucas Bispo dos Santos
- Marco I. Maufal
- Paulo Martins
- Rafael Stucchi - UFRJ
- Sérgio Francisco Della Antônio – IPT

- Tamires Vellarino - Guest
- Tayara Calina – iFood
- Vinício Fernandes
- Vitor Magnani – Abo20

Maria Teresa – faz abertura, agradece a presença de todos, e passa a palavra para o Rodrigo.

Rodrigo – Há dois anos estamos ainda nos mesmos desafios com as mesmas pautas, não avançamos em nada, conversando com alguns conselheiros, não tem sentido darmos início a novas pautas, as que já estão aí são de extrema importância, a questão do motofrete e dos motociclistas, por parte do Município ele acaba não dando andamento nas nossas demandas, na última reunião. Sobre as OTEs o Sindimoto levou esta pauta para a Câmara Municipal de Vereadores logo que saiu essa Lei, que cobra taxa das empresas não só de passageiro como também as de entregas. Queremos saber como a Prefeitura entende essa Lei e a regulamentação.

Luciana – a Lei veio de fato, ainda não temos regulamentação, estamos aguardando andamento dos estudos por parte da Secretaria da Fazenda e Governo, com relação ao decreto, o grupo concluiu os trabalhos com muitas recomendações, ouvindo as pessoas com sugestões em relação à segurança viária, da implantação dos equipamentos de segurança, a parte de fiscalização, Leis Federais, fizemos uma minuta para ser publicada, mas entendemos que nós não temos autonomia, esta é uma articulação com Estado envolvendo documentações, possível parceria com DETRAN, a questão da possível isenção de taxa por um período, que ajudaria na regulamentação de documentação dos operadores, fizemos diversas considerações quanto aos parâmetros das taxas, não seria da nossa competência este assunto, agora está na esfera do Governo neste momento, não temos nenhuma posição, do quanto nossas sugestões seriam aceitas dentro do Governo. Nesse momento não tenho nenhuma posição.

Edgar – gostaria de saber por que nós não fomos convidados e nem conseguimos participar desse grupo para discutir esse assunto, como surgiu esta Lei e teve aprovação mais rápida ainda, como a Prefeitura não se responsabiliza não coloca regras para os aplicativos, na hora de cobrar se cria uma Lei rapidamente, notamos que participaram duas pessoas do lado do Sindicato, duas associações do lado dos aplicativos e um representante da Câmara Temática, nós estamos participando com tanta vontade de colaborar aqui na Câmara Temática e não somos convocados, nossos colegas nos questionam, ficamos sem saber o que responder.

Luciana – este grupo foi montado por alguns representantes aqui dessa Câmara, esta Lei que estamos falando, foi uma proposta aqui da Câmara Temática, não temos ingerência. Com relação à taxa, ainda não tem nada definido, os trabalhos ainda estão em estudos não tem nada escrito, isso não impede de prorrogarmos essa finalização por mais dez dias, vamos mandar pra vocês o que já temos, e se houver mais sugestões faremos alguns ajustes para encaminhar ao Governo.

Maria Teresa - quando este grupo foi montado, nós pedimos que indicassem dois representantes de cada seguimento, dois de empresas de aplicativos, dois membros desta Câmara, um do Poder Público, entendemos que estes representantes iriam abrir para os membros do seu grupo, podemos enviar um e-mail para quem quiser dar suas sugestões, respeitando esse prazo de dez dias.

Gringo – tudo que for a respeito dessa Câmara, queremos ser informados, queremos participar de todos os processos.

Rodrigo – Dr. Barbosa quero saber como Senhor entende na visão do Ministério Público esta questão da regulamentação que já existe no âmbito federal, como está sendo vista esta questão aqui no Município.

Dr. Rodrigo Barbosa – em relação à competência legislativa para regular essa questão, temos dois parâmetros a seguir, se a matéria tratar da relação jurídica destes trabalhadores com as empresas, a competência é exclusiva da União, se a matéria tratar de meio ambiente do trabalho, segurança viária e segurança do trabalhador, esta matéria é da competência concorrente da União, Municípios, Estados e Distrito Federal, caberia ao Legislativo Municipal regular a matéria complementando, nunca ir contra a legislação Estadual, Legislação Federal.

Rodrigo – nós temos discutido nas esferas Municipais, Estadual e Federal o grau de risco da profissão, temos modelos de aplicativos em diversas áreas, o nosso é um dos maiores risco no Brasil, como poderíamos fazer esta diferenciação de risco de atividade por aplicativo, temos uma Lei Federal onde nossa profissão está colocada como atividade de periculosidade, como o Ministério Publica, vê que nessa Lei onde foi excluído o item periculosidade, permanecendo atividade de motofrete,

Dr. Rodrigo Barbosa – estamos recaindo novamente na eterna discussão, qual a relação jurídica dos motofretistas com os aplicativos de serviços, se esta relação for considerada relação de emprego, ai incide a Lei Federal que determina o pagamento adicional de periculosidade, não poderia os Municípios e Estados irem contra o que determina uma Lei Federal, principalmente reduzir os direitos, se estes trabalhadores forem considerados autônomos como hoje eles tem esse regime, esta relação é de autônomo, com pagamento único, a grande discussão que se trava no Congresso Nacional para regular de uma forma uniforme essa relação jurídica, tentar enquadrá-los em uma terceira categoria, categoria dos trabalhadores via aplicativos, com base nisso incidir alguns direitos, tramita no Congresso Nacional muitos projetos de lei que estão com grandes chances de aprovação, com previsão de alguns adicionais a essa categoria, inclusive adicional de periculosidade, se for aprovada essa Lei na esfera Nacional, os Municípios e Estados terão que acata.

Luciana – temos que deixar bem claro, que não estamos aqui fazendo uma regulamentação dessa questão do empregado, não estamos aqui para saber se há vínculo, estamos buscando uma regulamentação em consonância com a Lei Federal o uso do viário buscando especialmente a segurança, quais os critérios para ser um motofretista, quais os critérios dos equipamentos, como devemos fiscalizar esta relação do empregador com o motofretista, não estão na nossa pauta de regulamentação.

Rodrigo – quando a Senhora fala a palavra segurança, quais são essas seguranças?

Luciana – temos critérios mínimos que resguardem a segurança, do motofretista, capacitado com cursos, conhecimento mínimo do equipamento de segurança, idade mínima, entre outros, temos que garantir isso tudo, para que em um acidente as consequências sejam mínimas, é nesse sentido quando falamos em segurança, temos que garantir que seja pessoa capacitada com conhecimento técnicos, que os equipamentos de segurança estejam em conformidade exigido pela Lei.

Vitor – o Rodrigo colocou uma questão de maior importância e deveríamos explorar mais, estamos com uma terceira categoria ou não? – ou estamos falando da regulação da Lei 2009 do motofrete? – se há esta terceira categoria entende que não haveria essa competência dos Municípios em tratar esse assunto. A segunda questão é que está claro, que aqui estamos todos com a concordância de trabalharmos mais a segurança, não só para os prestadores de serviços como para as plataformas digitais na cidade como um todo. Quais são os números que vocês têm sobre a proporção de entregadores que estão nas plataformas digitais e os que não estão, se estamos querendo atingir este problema público, temos que falar de todos os tipos de entregadores, quero saber do Ifood, quantos entregadores estão cadastrados. Eles sabem a quantidade de entregadores que são do ponto de venda dos restaurantes para saber, se a maioria está cadastrada ou não, já digo que a maioria não é cadastrada na plataforma. Só para deixar registrado, já adianto que a maioria não é cadastrada.

Luciana – não, não estamos criando uma nova categoria, estamos regulamentando uma situação real de entregador ou motofretista que se utiliza de plataforma para entrega, por isso temos que deixar bem claro da necessidade dessa regulamentação hoje temos 6 a 7 mil motofretistas cadastrados, nós temos informações de uma empresa, com mais de 200 mil pessoas trabalhando por aplicativo, precisamos com urgência conscientizar, incentivar da importância de se ter critérios mínimos, porque se quer temos noção qual é o real número de pessoas trabalhando nesse segmento, por isso a necessidade dessa regulamentação.

Vitor – voltando ao ponto colocado e não foi explorada, a maioria destes entregadores estão ou não em plataforma?
Estão ou não cadastrados?
Ou eles estão em contato direto com os pontos de vendas?
Porque isso é importante? Queremos atingir a maior parte desses entregadores, não queremos criar outra categoria,

Maria Teresa – não temos esses dados oficiais, cabe à plataforma responder, nós ouvimos falar esses dados, mas quem pode confirmar é a plataforma, para nós não importa de onde vêm estes trabalhadores, o que importa é a vida humana e garantir a segurança do viário, que o trabalhador tenha o mínimo de conhecimento da profissão, equipamentos seguros.

Rodrigo – não consigo entender o porquê de cobrar o viário das empresas e trabalhadores, se já existe uma Lei de 12 anos onde a Prefeitura poderia implantar a regulamentar esta Lei, estamos a dois anos discutindo isso aqui, não existe relação em cobrança e segurança, acho que o objetivo desta Lei é apenas para arrecadar mais dinheiro, e não para dar mais segurança ao motociclista, já existe o Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito, que não é aplicado no trânsito, mesmo tendo por Lei o investimento no viário, capacitação, campanha e isso não acontece. A Lei é a segurança do Município.

Gerson – não entendo para que se criar outra Lei, se a Lei já existente e não é fiscalizada. O DTP não tem estrutura para realizar esta fiscalização, com isso só os profissionais corretos são os que acabam cumprindo essa Lei, em quanto à maioria anda na clandestinidade, por saber que a Prefeitura não tem estrutura para realizar esta fiscalização, então pra que se criar mais uma Lei mais taxa, com tudo que se paga, o Governo vem com esse discurso que é para nossa segurança, segurança essa que não existe, os motofretista ganha muito pouco, hoje somos escravos dos aplicativos e ainda temos que custear o uso do solo, criou o portal 156 que não atende ao trabalhador que não está conseguindo se regularizar, o DTP não dá suporte ao trabalhador. Vocês querem segurança? Vão dar uma volta pela cidade que vocês irão ver um viário todo cheios de buraco, sem sinalização

nenhuma, vias escuras, não temos nenhum respaldo por parte do Governo, vocês tem que rever esta Lei que foi criada há 10 anos e nada acontece.

Maria Teresa – Proponho que na próxima reunião da Câmara Temática de Motocicleta, seja feita uma apresentação de tudo que foi colocado no Plano de Meta e de tudo o que foi feito, e o que está previsto para os próximos anos. Não é verdade que nada foi feito, o recurso do fundo de multa é de um milhão por ano, traremos detalhamento como é utilizado esse fundo.

Luciana – é importante trazermos o Plano de Meta, para que todos entendam que essa regulamentação, visa a vida humana, estamos realizando todo um estudo, para darmos mobilidade com segurança, melhorando as calçadas, melhorando o viário, aqui se trabalha com prioridade a vida com segurança.

Maria Teresa – temos dados atualizados agora em agosto/21 pelo DTP, o número de 8.170 motofretistas regularizados, o curso de motofretista pela CET está aprovando a compra de motos, estamos em conjunto ao DETRAN tentando homologar o curso para motofretista, em EAD.

Gringo – existe a tentativa de criar duas categorias sim, motofretista e entregador, o que impede vocês do governo em fazer alguma coisa para impedir que isso aconteça, porque vocês não conseguem de uma forma legal para que os aplicativos passem estes números para vocês, os aplicativos fazem o que querem, e vocês não fazem nada, eles estão há oito anos e não se consegue impor nada dentro da Lei para os aplicativos, qual o problema que impede vocês cobrarem dos aplicativos que eles cumprem a Lei 14.491.

Luciana – o objetivo é exatamente esse. À partir do momento que existir essa regulamentação, eles terão que fazer o cadastro.

Maria Teresa – a regulamentação é exatamente a forma que a Prefeitura terá como cobrar a Lei, quando todos vocês receberem o material, irão ver que é exatamente o que estamos discutindo, a intenção é fazer com que todos cumprem a Lei, da mesma forma.

Tayara – reforçando que nós temos total interesse em participar dessa regulamentação, mantendo o foco na segurança viária, o que tenho a dizer é que 70% dos nossos entregadores que trabalham com Ifood não entregam via Ifood, entregam via restaurante diretamente, este número que tem que ser considerado para a consulta pública, estamos abertos a dividir informações.

Vitor - temos que partir disso, diferente do serviço individual privado de passageiros, como 99, Uber, o segmento de entrega é mais complexo, não podemos utilizar as mesmas regras que foram aplicadas lá, aplica-las aqui, sob pena de não atingir os resultados que espera, de não incluir no debate quem a gente deve incluir, ressalto novamente, não existe só entrega por comida, existem entrega dos mais diversos itens que vocês possam imaginar, preço público impacta sim na engenharia Econômica de qualquer empresa.

Luciana – sabemos que é um tema delicado, existem várias frentes, sempre soubemos que é uma questão sensível, acreditamos nos nossos propósitos mesmo, acreditamos que realmente não é algo para uma taxa é algo realmente efetivo pensando realmente em metas que a gente tem aqui muito severas para diminuição de mortes no trânsito, temos todos os índices nas mídias, em todos os lugares, do quanto aumentou o número de acidentes e acidentes fatais com motofretistas, este número é uma preocupação sim, da Prefeitura é uma preocupação sim nossa e que a gente precisa agir em relação a isso, é nesse sentido que há várias ações assim como a regulamentação para que a gente possa

ter todos os dados, ter a efetivação de que as pessoas estão cumprindo critérios mínimos, temos pedido do SAMU, muitos aqui fazem parte do termo de cooperação para conscientização mobilização diante das grandes números que nós estávamos tendo, do impacto que isso tem inclusive no sistema de saúde, para nós é muito preocupante esse número, precisamos efetivamente trabalhar nessa frente, sei que existem posições aí muito contraditórias, na verdade se vocês pegarem aí o espírito das falas, estamos falando da mesma coisa, por mais que ainda vocês não estejam convencidos, acho que é importante mesmo a gente trazer esses trabalhos e projetos, tem todo trabalho que a gente está desenvolvendo paralelo, buscando facilitar esse processo, sabemos da não concordância de muitos aqui, mas seguimos firme, acreditamos no nosso propósito e quem sabe um dia a gente tem vocês conosco, todos tanto das empresas quanto dos sindicatos e associações.

Franciele – obrigada pelo convite já participamos a algum tempo atrás, vou passar a palavra para Denise, ela está à frente do nosso curso de especialização de motofretista e tem algumas novidades para contar para vocês.

Rodrigo – quero fazer uma pergunta para Denise, você tem alguma novidade em relação ao IPT?

Denise - acho que o IPT está presente, se o Sérgio falar será mais proveitoso, , estamos conversando algum tempo com eles.

Sérgio - nosso andamento do acordo IPT/DETRAN, estamos discutindo há algum tempo as especificações técnicas do baú, tamanho ideal, incluindo a questão da mochila, outros equipamentos de segurança antena, mata cachorro a grelha de suporte, tínhamos definido que esse era o nosso escopo de estudo, seria feito na moto cargo, vimos que as adaptações são muito difíceis, demos encaminhamento com esse escopo básico encaminhamos ao DETRAN, depois de um tempo o DETRAN nos procurou para fazermos algumas alterações no nosso escopo inicial, acho que agora teremos que avaliar, nós tínhamos tirado a mochila do nosso escopo, agora o DETRAN está pedindo a avaliação da mochila, que estudássemos o desenvolvimento do baú, nós não projetamos produtos, pediu que fizéssemos um estudo do baú em uma moto que não fosse moto cargo, esta semana levei essa situação pra diretoria do IPT, pois minha função é a parte técnica, a parte do acordo em si é da diretoria, esta semana a minha diretoria pediu que o DETRAN oficializasse este pedido do novo escopo, pois temos que reavaliar, para que isso aconteça, terá mais mão de obra adicional, vamos tentar convergir, no fundo o processo voltou um pouco para trás.

Marcia – realmente o escopo ficou estendido, estamos fazendo nova proposta do escopo com uma abrangência muito maior.

Sérgio – entendemos que seria interessante ter um baú melhor, sei que não é o papel do IPT, mas já temos uma especificação básica, talvez fosse interessante na própria moto cargo, depois o próprio mercado deva oferecer algo melhor, como vai ser adicionado algo mais no nosso escopo, agora ficou complicado, vai demorar mais para o acordo ser assinado.

Marcia – depois dessa reunião, teremos uma reunião com a Dra. Kelist onde levaremos tudo que foi discutido aqui, ao terminar esta reunião, vamos tentar passar um e-mail para vocês com um novo escopo, vamos agendar uma reunião com o Presidente do IPT e o nosso Presidente, assim as coisas caminham em duas frentes, nós vamos fazendo a parte técnica eles vão tocando a parte legal do Termo de Cooperação.

Sérgio – é importante envolver nossos Presidentes, Diretores, assim a coisa tende a andar mais rápido, gostaria de conversar mais com o Rodrigo, Sr. Yasuda, Gringo e quem mais quiser se envolver nessa conversa, para entender mais tecnicamente destas outras motos.

Maria Teresa – quando vocês forem conversar tecnicamente dessas outras motos, não se esquecer de chamar a CET, envolver a Alessandra e outros técnicos da área de segurança, para também participar dessas conversas.

Rodrigo – ficamos de formar um grupo, justamente para isso, começar discutir tecnicamente.

Maria Teresa – com essas alterações no escopo se tem impacto no início dos trabalhos, ou podemos começar o que tínhamos combinado antes?

Sérgio – no escopo inicial a princípio não. Estávamos com a esperança que o acordo fosse assinado, mas poderíamos começar dando início aos estudos.

Marcia – podemos tentar fazer um cronograma onde a gente começa pelo estudo e depois o desenvolvimento produto, isso que a gente vai conversar Dra. Kelista, vamos mandar um e-mail para o senhor para poder avaliar, Rodrigo você perguntou, qual é o trâmite agora para podermos dar uma previsão de tempo, nós vamos falar com a Dra. Kelista, para ser encaminhado um e-mail ao IPT, com uma nova proposta do escopo, esperamos a devolutiva do IPT, assim que chegar esta devolutiva, faremos o possível para agilizar e podermos começar este estudo.

Yasuda - não concordo com que foi dito até agora, se olharmos o primeiro objetivo pelo qual existiu a necessidade do estudo do baú, era para verificarmos a Resolução 356 do Contran em relação à dimensão do baú, existem algumas situações em que aquela dimensão apontada na resolução, é uma dimensão muito grande que pode inclusive atrapalhar a dirigibilidade do motociclista, temos que partir do modelo original e homologado está falando qual seria o baú que deveria ser colocado numa motocicleta cargo que é a única homologada no momento, precisamos terminar esse estudo.

Estudar outro baú, outro suporte em uma motocicleta normal isso não é correto, não está dentro das normas exigida por Lei, não sabemos nem se o IPT vai conseguir avaliar, existem não sei quantos modelos de suporte, modelos de baú, que não se sabe qual a procedência, o fabricante não vai conseguir homologar este suporte porque não está correto, não entendo como o DETRAN pede um estudo desses. Nós temos que fazer uma avaliação num equipamento homologado.

Sérgio - perfeito Yasuda, nossa condição é exatamente esta, escolhemos a moto cargo, justamente por ser uma moto homologada, essas motos de adaptação é um mercado extremamente complicado, que não entendemos, por isso que pedimos ao DETRAN que oficializasse estas alterações.

Gringo – estou na rua, espero esta Lei desde 2004, antes de ter esse decreto em 2007, fico doido de ver esse tipo de discussão, agora eu entendo porque que a Lei não anda, é muito burocracia, se já temos a resolução 356 que respalda e já dá o andamento para podermos fazer um formato, lá fala que tem que respeitar as extremidades interna do retrovisor, respeitar largura, respeitar altura, da forma que está na resolução 356 compromete a segurança, tudo bem, me traga um estudo mostrando quantos acidentes foram causados por causa do baú, traga esse estudo, que fica mais fácil de entender porque, eu sou a favor ou sou contra, fazer um estudo feito em paralelo e que essa Lei comesse a funcionar, Sr. Yasuda poderia trazer um estudos junto às montadoras explicando o que altera e qual a

diferença de uma moto para outra, o que muda para validar nessa moto cargo, entendo que a moto cargo é a que está homologada, mas esta moto cargo é horrível para se trabalhar, sou a favor do estudo, em outras motos e saber o porquê estes baús estão causando tantos acidentes, que foi alterado nessas motos adaptadas, concordo também que não seja feito qualquer tipo de moto ou qualquer tipo de adaptação, tem que ser feito com muita segurança.

Rodrigo – desde quando iniciamos essa proposta, gostaria muito que a prefeitura de São Paulo se manifestasse sobre a questão do uso da mochila, porque o DETRAN quer fazer este estudo, se já existe uma Lei em São Paulo, que proíbe o uso da mochila no corpo, como queremos fomentar que ela não deve ser utilizada, na questão do baú, realmente tem baú nas vias de qualquer tamanho, por isso queremos o estudo do baú para chegar num ideal e homologa-lo, com muita segurança, se vamos retomar este tema da mochila, devemos chamar para juntar-se a nós o lado da medicina do Hospital das Clínicas, o IPT/DETRAN na parte técnica, estudo para essa finalidade. Gringo, não se começa fiscalização porque estão esperando sair essa resolução, você sabe muito bem que a fiscalização não tem início por que a um consenso do governo e não fiscalizar, porque todos os argumentos todas as propostas já foram colocadas na mesa, tudo que foi possível já foi proposto, foi dito que temos que ter uma Lei para taxar, para depois a Prefeitura fiscalizar, acho que é a Prefeitura quem proíbe a mochila no Estado de São Paulo.

Denise – quando contratamos um órgão como IPT, ele tem direito de dizer sim ou não, nós não temos direcionando que o IPT aprovar mochila, mande fazer engate no baú, que diminua ou aumente o engate no mata-cachorro, isso é a função dele, se ele achar que ele não é competente para isso se ele achar necessário chamar Abramet a USP deverá chamar, isso vai ser acompanhado por todos que estão juntos nesta luta, para que a gente tenha uma condição melhor para os motofretistas, concordo com Yasuda, já tem estudo vamos dar condições para que o IPT dê uma palavra final para nós, para onde devemos correr e fazer tem que confiar no IPT, para que ele tenha condições de nos dar uma orientação, o que nós não estamos falando que é sim ou não, se o IPT disser que ele não é habilitado para fazer esse tipo de estudo, ou que esse estudo é muito amplo como diz o Yasuda que são vários tipos de motocicletas adaptadas, vamos ter que ver outra forma, porque realmente hoje o que a gente está enfrentando com os motofretistas a realidade, e a realidade não é só de uma pessoa, e sim de milhares de pessoas, temos milhares de motocicletas adaptadas, a cargo é homologada, as adaptações também estão sendo homologadas, se estão sendo aceitas nós temos que dar segurança a eles, pelo menos foi à palavra que eu escutei aqui milhares de vezes, segurança, por isso precisamos ter a visão técnica especializada de um instituto como IPT. Vamos aguardar este novo escopo, se o IPT achar que não dá para realizar, ele nos dará um novo caminho, pois eles são os melhores, todos estamos sofrendo com essa demora, acho que o melhor deve ser feito, estamos abertos para sugestões de vocês, nossa intenção é ter uma especificação técnica sobre o que nós vamos falar sobre o que vamos reivindicar, as Leis existem, mas às vezes elas precisam ser mudadas.

Alexandra - estamos vivendo um momento de questionar coisas e obviedades que por consenso comum nós considerávamos claras, mas as épocas vão mudando os tempos vão mudando, temos que entender as táticas que são usadas, recentemente recebi o questionamento sobre a mochila dizendo, onde estavam os estudos que foram usados pela legislação que proibiu a mochila, não participei desse processo, entendo que quem compôs a legislação naquele momento tomou por óbvio, que a carga não é carregada pela pessoa, mas sim pelo objeto, assim como antigamente carregavam milho nas cargas, no sítio do meu avô se colocava o milho na mula e não nas costas do meu avô, acho que é uma coisa tão óbvia que se colocou na Lei isso, mas hoje se questiona cadê esses estudos, tenho

absoluta convicção de que o estudo do IPT vai demonstrar que não se deve botar a carga no motofretista, estou tranquila que o IPT faça esse estudo e comprove isso, e claro, acho fundamental a participação da área médica, porque não se trata apenas de uma questão de física e engenharia, mas uma questão de Medicina do desgaste do corpo humano, o IPT não entende desta área, vai ser fundamental a participação da Abramet e do pessoal que eles julgarem chamar do HC, em relação à composição dos acidentes nós conversamos algumas vezes sobre isso, não posso isolar um acidente e dizer, esse acidente foi causado pelo baú, posso dizer que as coisas entram como componentes na ocorrência e na gravidade do acidente.

O que precisamos do estudo do IPT é que ele nos diga qual é o baú que vai ter a menor participação na ocorrência de acidentes, qual é a dimensão que para o trânsito Urbano vai alterar menos o centro de gravidade, qual a carga que ele é capaz de transportar dentro da especificação da moto, questionamos sim, a Lei Federal que está determinando como uma medida extravagante é muito grande, a moto foi feita para pequenas cargas, se tem cargas maiores, utilizem um outro meio de transporte.

Yasuda – que Alexandra acabou de dizer está correto, o que estamos fazendo junto ao DETRAN/IPT, é avaliar a resolução 356 em relação à dimensão do baú, se não tivermos um estudo com profundidade, o Contran ao estabelecer esta dimensão há 12 anos, nós não conseguimos levantar nenhum estudo técnico, quando o Contran avaliou esta situação, quando o DETRAN iniciou este trabalho, levamos em conta a resolução 356 para que pudéssemos ver se estas dimensões trariam segurança ao motofretista, a nossa expectativa é que se faça um parâmetro de comparações entre o estudo do IPT e as dimensões apresentadas na resolução 356 essa nossa expectativa.

Gringo – quero saber por que está demorando muito para sair à documentação junto ao DTP, está demora vai de oito dias a um mês e meio chega até três meses, o pessoal fica desestimulado a fazer o procedimento, esse processo está impedindo dele licenciar o veículo junto ao DETRAN, quando fazíamos presencialmente demorava quatro horas, agora mudou para o digital, ficou muito demorado, quero que fique registrado em ata que estou fazendo essa reclamação, precisa mudar, não podemos ficar refém desse órgão.

Jairo - é pertinente essa reclamação, é de conhecimento de todos que o DTP ainda continua fechado, esperamos voltar logo em atendimento normal, estamos trabalhando em regime híbrido, tem um agravante muitos colegas ainda não voltaram, já percebemos o quanto de impacto isso está gerando não só para moto, mas pra todos.

Gringo – assim vocês poderiam prorrogar para o ano que vem, explicasse melhor como funciona e como vai ficar tudo isso, a categoria não está ciente de nada como funciona e nem para que serve primeiro, a parte do DTP precisa ser o mais urgente possível, dar prioridade para quem precisa emplacar moto e renovar licença. O DSV prorrogar para o ano que vem.

Denise – tenho algumas informações sobre o curso de especialização para motofrete, o DETRAM está oferecendo gratuitamente, as inscrições foram abertas no dia do nosso pitstop no dia 17/07/2021, houve algumas críticas na época das inscrições onde algumas pessoas tiveram dificuldade de terminar o processo, elas são feitas no site do DETRAN, foi modificado a forma de subir e descer os documentos necessários devemos abrir a primeira turma agora dos aprovados no dia 19 de agosto, dizendo aprovados porque, o candidato tem que ter, três documentos necessários para que uma motofretista faça a sua inscrição, CNH com categoria há dois anos, além da questão dos 21 anos, certidão de prontuário nada consta no DETRAN, certidão de distribuição criminal que também deve ter nada consta, recebemos as inscrições pelo site, temos uma equipe que faz análise destes documentos,

se for aprovado, ele é automaticamente escrito no curso, eles serão avisados para participarem da primeira turma, faremos divulgação um pouco mais fácil, esta primeira turma servirá como um teste tanto de inscrição quanto o curso, de massificar a curso do da escola pública de trânsito, nós tivemos algumas esforços de trazer esse curso com parceiros como o SEST SENAT não tivemos sucesso na contratação, mas ainda não desistimos, está em análise com nossos Procuradores, não desistimos de ter a parceria com SEST SENAT, devemos uma parceria com a própria CET/CETET, que está se mobilizando para melhorar e adquirir novos equipamentos para as aulas práticas, os associados para que a escola pública de trânsito que é credenciada para dar aula EAD 100%, a CET vai aplicar as aulas práticas, são cinco horas de aula prática, dia 19 inicia o curso de motofrete com uma primeira turma realmente modelo, para que possamos testar. Esperamos cada vez mais atender um número maior de inscrição a cada ano.

Yasuda – essa plataforma da escola pública de transito em relação ao EAD, qual a capacidade de alunos por cursos?

Denise – nós trabalhamos com a Secretaria de Educação atingindo 50/60 mil, nós não temos um limite, o DETRAN é pequeno perto da Educação.

Yasuda – mas qual é o número em cada turma dessas?

Denise - podem ser de 100 a 2.000 mil pessoas.

Yasuda – e como vai ser a avaliação final?

Denise – será uma prova com reconhecimento facial, prova teórica com questões encaminhadas pelo DENATRAN, não podemos mexer uma vírgula, o EAD é totalmente alto funcional, ele não tem instrutores, não tem professores, por isso que ele atinge tanta gente ao mesmo tempo, o gargalo é a aula prática de cinco horas, nós não podemos fazer aula em EAD com um número grande de inscritos, se não conseguirmos dar às cinco horas prática pra todos, temos que preparar uma logística com nossos parceiros.

Yasuda – isto é importante garantir, que todos que façam o EAD tenham a aula prática.

Rodrigo - quero parabenizar o DETRAN, nós sempre fomos muito fáticos na questão da capacitação, ela é o caminho para mudança comportamental para redução dos acidentes, o processo de regulamentação, por isso a necessidade do curso que é a origem de tudo, não conseguimos avançar um passo no processo de regulamentação da legislação aqui existente.

O Sindimoto vai fazer todo o trabalho de divulgação que for necessário para que a gente possa concluir todo esse trabalho. Depois dessa primeira turma, você vai ver Denise, como nós iremos evoluir, nesse quesito da formação profissional.

Denise – na hora que você lança o curso do motofrete muitos motofretista que já tem o curso, querem fazer atualização, nesse momento nós já estamos pensando na atualização, mas ainda não fizemos a proposição, no Pit Stop foram muitas pessoas que nos pediram essa atualização, vamos nos desdobrar para fazer, já tenho o curso falta atualizar.

Gringo – nós divulgamos muito esse evento no nosso site, mas tiveram muitas dúvidas, as quais o usuário não obteve respostas, vocês do DETRAN tem que rever este site, gostamos muito do evento, recebemos muitas perguntas de volta, que deveriam ser respondidas no site, deveria ter uma mensagem, entraremos em contato com você pelo e-mail, ou algo parecido, faltou muita informação. Estou muito preocupado com essas aulas prática que

estão sendo realizadas por esses parceiros, tem local, que tem uma moto só, um aluno anda os demais ficam olhando, saem dela sem uma técnica de segurança, gostaria que todos esses locais recebessem a visita de vocês para analisar o conteúdo e que forma está sendo aplicada, a aula do CETET são as melhores, só precisa melhorar as condições nos equipamentos utilizados.

Denise – é obrigação de o DETRAM fiscalizar estes locais, temos uma equipe extremamente qualificada, vou passar para professora Rosana e sua equipe esta questão, pois é nossa obrigação fazer esta fiscalização o DETRAN vai acompanhar de perto, estas aulas práticas.

Rodrigo – na qualidade de secretário desta Câmara Temática de Motos, gostaria de saber se alguém tem alguma pergunta a fazer.

Ilana – agradeço os elogios do Gringo, esperamos que realmente a volta dos cursos na CET/CETET, agradece apoio do DETRAN através da Denise, estamos a disposição para qualquer situação, nós aqui no CETET estamos nos movimentando para equipar da melhor maneira possível o espaço do CETET, para poder melhorar este curso, há muito tempo estamos esperando que isso aconteça.

Rodrigo – existe um prazo entre um curso teórico e prático a se cumprir ou não, a pessoa pode refazer em seguida?

Denise – não existe, de 19/08 até 02/09, ele faz o teórico, depois tem um tempo para fazer o recurso se for o caso, quando for confirmada sua conclusão nesta prova, o DETRAN passará os nomes dos aprovados para os parceiros, que seja agendada as aulas teóricas conforme as vagas vão aparecendo eles serão chamados, com esse tempo de espera ele não perde, ele pode escolher o local mais próximo, o motofretista não paga nada, mas o DETRAN, quem paga os parceiros.

Rodrigo – Denise, quando você tiver todas estas informações, gostaria muito que vocês passassem pra gente, para que pudéssemos passar aos nossos motofretistas para que façam este curso, pois trabalhamos muito para que ele acontecesse que levem muito sério e façam o curso completo, pois trabalhamos para isso.

Denise – vou fazer este mapa que o Rodrigo me pediu, deixando o passo a passo que o motofretista, vai ter que fazer para passar para concluir este curso, quanto à pergunta do Gringo, ainda não temos essa resposta, quando ele poderá refazer o curso.

Rodrigo – quero agradecer a presença de todos, desejar um bom término de trabalho e uma boa semana.