

Reunião da Câmara Temática de Motocicleta (on-line)

Data: 17.11.2020

Horário: 10h

Participantes – Poder Público:

1. Alexandra Mogilli – CET
2. Dalva Vieira Francisco – CET
3. Eduardo Canhadas – CET
4. Eduardo Macabelli – CET
5. Evely Trevisan – CET
6. Fernando de Caires - SMT
7. Gabriela Ribeiro – CET
8. Grasieli Souza – SMT
9. Juliana Cruz – SPTrans
10. Júlio Ribeiro - CET
11. Maria Tereza Diniz – Secretária Executiva do CMTT - SMT
12. Nancy Schneider – CET
13. Rosa Oliveira – CET
14. Vanessa Pessoa – SMT

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

1. Gilberto Almeida dos Santos - SINDIMOTO-SP
2. Rodrigo Carlos Ferreira da Silva – SINDIMOTO-SP
3. Wilson Yasuda – ABRACICLO

Observadores:

1. Áquila Couto – ABRAMET
2. Gustavo
3. Henrique Pascon
4. **Sergio Francisco Della Antonio – IPT** (palestrante convidado)
5. Rafael Sutcchi

Rodrigo – bom dia a todos os membros participantes (estamos com 16 pessoas). Cumprimento a todos, em especial ao Sérgio, do IPT, que respondeu a nossa solicitação para participar desta Câmara Temática. Na reunião passada discutimos uma demanda da PMSP (normas de baú entre outros) que, de certa forma, se compõe com o DETRAN. Gostaríamos de saber o que foi encaminhado e ouvir do IPT quais as sugestões dentro do contexto que a gente já vem discutindo há um bom tempo.

Sérgio – bom dia a todos. Conforme conversado na última reunião vocês nos encaminharam a documentação e nosso diretor nos deu um ok para participarmos

juntos com vocês desse trabalho ou de outros que possam surgir, sobre normas de baú, mata cachorro, antena, etc. Há bastante trabalho pela frente, mas nosso **foco** hoje é o **baú**. Vocês nos enviaram a 356, a resolução 682, o estudo que o Sr. Yasuda nos apresentou na última reunião e fizemos uma análise inicial disso tudo (portarias e estudos) para ver como poderíamos ajudar em relação ao **tamanho do baú**. Antes de iniciar gostaria de colocar para vocês como o IPT trabalha. Nossos trabalhos são em cima de normas (nacional ou internacional) e os resultados são baseados num procedimento e numa Norma; não posso sair inventando coisa. Há casos em que não há normas e muitos clientes nos procuram – como é o caso de vocês -. O cliente desenvolve um produto e explica que não há norma para o mesmo, mas o produto precisa ser testado. Nesses casos é necessário desenvolver uma metodologia, podendo ser utilizadas técnicas de medidas em campo, para começar a ter parâmetros de entrada para o desenvolvimento do método. No caso de vocês não há normas. Temos as portarias que descrevem algumas coisas em relação a tamanho dimensional como p.ex. a 682 que fala sobre a distância do retrovisor, mas preciso desenvolver um método para fazer alguma coisa. Portanto, nesse primeiro momento pensamos em algumas coisas para ajudar em relação ao baú.

Obs.: compartilhou a apresentação do Sr. Yasuda que integra esta Ata e fez suas considerações.

Estamos entendendo que há três tamanhos de baú em questão para serem verificados: o da resolução 356, o de 110 litros e o de 90 litros com resolução municipal que, a princípio, vocês estão defendendo. Podemos nesse primeiro momento fazer um dimensional desses três baús. Em relação ao previsto pela resolução 356 o Sr. Yasuda diz: *“impede a visibilidade através dos espelhos retrovisores”*; neste caso, não posso somente dizer que *“impede a visibilidade”*, eu preciso gerar números. Por exemplo, posso montar esse baú na moto, colocar alguns lasers no retrovisor e realmente medir quanto há de ponto cego, quantos metros está longe da faixa, etc. Desenvolver metodologia para colocar números e comprovar que a visibilidade está prejudicada. Fizemos uma reunião no IPT para conversar um pouco sobre isso. As pessoas que não conhecem muito questionam: ah, mas e se for uma pessoa um pouco maior que estiver dirigindo? Se for uma pessoa mais gordinha por exemplo, ela já estará na frente do retrovisor; como ela faria? Sua visão não seria prejudicada? Neste caso o baú não teria que ser da largura do corpo da pessoa? A pessoa não poderia ajustar o espelho? Não poderia ter um espelho especial que vai um pouco mais para fora da moto? O fabricante não faz isto mas, a princípio, a 682 permite que a pessoa faça. Realmente preciso medir tudo isso e, desta forma, a primeira coisa que faríamos é esse dimensional. Em outro ponto é dito que é 48 de profundidade; ok, as motos são iguais? A foto aqui é moto cargo. A moto Honda e a Yamaha são iguais? Provavelmente não e a portaria 356 diz que não é possível passar da rabeta. Precisamos estudar um pouco as motos. Para fazer isso temos que ter as motos cargo que existem no mercado e vocês comentaram que a Honda e Yamaha tem. Há mais alguma?

Rodrigo – o que tenho conhecimento é Honda, Yamaha e Dafra que fizeram moto cargo; quem poderia falar com mais propriedade é a Abraciclo.

Sérgio – sim, tudo que estamos falando aqui é em relação a moto cargo, esquecendo as adaptações por enquanto. Estamos falando de tamanhos de baú para moto cargo que, a princípio, são as motos próprias para moto fretes. Posso fazer um estudo disso, medir tudo isso (motos e respectivos baús). Posso fazer para o baú segundo a 356, para o baú de 110 litros e para o baú de 90 litros. Pelo que entendi na última reunião a ideia é defender o de 90 litros. A Abraciclo, assim como vocês, defendem um baú menor por questões de segurança -. A ideia é o de 90 litros Rodrigo? É isto?

Rodrigo – na realidade a Abraciclo apresentou este estudo e acredito que a montadora que desenvolve o produto tem propriedade maior do que nós. As vezes o que eu quero, ou o que “a” ou “b” querem não condizem com a realidade ou com a questão da segurança. Há toda uma orientação do fabricante: p.ex. eu não posso colocar o assento para quatro pessoas num carro quando o permitido é três. Até poderia, mas iria contra ao estipulado pelo fabricante. Lá atrás tínhamos a ideia do baú de 90 litros pelos fabricantes. A Abraciclo fez este estudo e particularmente estou respeitando o estudo feito por eles como ponto de partida. Segundo o Sr. Yasuda, esse estudo não foi aleatório, e sim feito com as demais montadoras. Sabemos que quanto maior o baú, mais perigo acarreta. Anteriormente era uma regra de mercado o baú de 90 litros. Com a brecha que a resolução 356 deu, principalmente as empresas passaram a colocar baús maiores pois carregam mais cargas. Identificamos que na cidade de São Paulo há uma questão de segurança pelo excesso de peso que hoje o modal de moto frete faz na cidade; desde o ano passado a gente vem discutindo para ver qual é o tamanho do baú que não compromete a segurança e que não implique na questão da garantia do fabricante. A Abraciclo veio com seu estudo e estamos querendo um órgão idôneo que analise e verifique se realmente o que a Abraciclo está pontuando é a realidade ou não. Estamos aqui fazendo uma sugestão. Na minha opinião, a montadora, como fabricante do veículo, deve ter um peso maior pois são eles que fabricam a moto. Como é que eu vou dizer o que posso ou não posso? Acho que o CONTRAN não fez nenhum estudo voltado para essa questão do baú quando emitiu as resoluções lá atrás. Hoje a gente sabe que o protetor de membros inferiores (mata cachorro) – uso esta palavra porque está na Lei -, ela não tem norma de fabricação, assim como a antena e são equipamentos obrigatórios. Na própria normativa da PMSP, quando nos referimos a proteção de membros inferiores (mata cachorro), ela diz que essa proteção deve ser feita com aço específico e que deve resistir a uma velocidade de impacto de “x” km/hora. Acredito que essa normativa também não tenha tido ensaio. Está no papel, mas não há um ensaio para saber se realmente este descritivo da norma deve ser assim. Da mesma forma como fez o DENATRAN lá atrás quando instituiu o tamanho do baú. Acho que não houve nenhum estudo. No início o moto frete era um assunto que ninguém queria mexer e depois de 10 anos virou todo esse universo, um negócio que a pandemia fortaleceu e hoje está muito forte essa tendência. Deixou de ser um bico e tornou-se uma profissão - talvez - uma das mais importantes hoje no Brasil. Agora toda essa atenção na questão da segurança porque

os números estão aí, os acidentes, as mortes, a invalidez, tudo vem numa escala muito grande. O farol da Câmara Temática acendeu porque tem haver com a questão do excesso de peso, baús grandes, a mochila, falta dos equipamentos tais como faixas refletivas e colete e que ajudam na visualização (norma internacional de segurança). Solicitamos ajuda do IPT para tentar dimensionar essa questão que é uma norma, está escrito, é obrigatório, mas não condiz com a realidade e é isto que estamos discutindo aqui. Esse grupo que faz parte dessa Câmara é de alto nível; todos aqui tem conhecimento, todos já estão discutindo essa questão há bastante tempo. Acho que todos tem condições de contribuir neste sentido.

Sérgio – nossa ideia é exatamente essa, enquanto estivermos desenvolvendo essa metodologia para fazer o dimensional. Estamos conversando com a Abracilo e partiremos desse estudo feito por eles; estamos conversando com você, com a PMSP, com o pessoal da segurança, a Alexandra, etc. Acho que precisamos fazer um trabalho conjunto e vocês conhecem muito mais desse assunto do que a gente. A ideia é essa mesmo, usar o conhecimento que vocês já tem em relação ao que já foi feito e andarmos para frente. Voltando um pouco, nossa primeira ideia é tentar medir tudo isso que a Abracilo fez. Vamos fazer um dimensional com esses baús, com as motos, medir a rabeta da moto e verificar se realmente o baú está na rabeta da moto. Não conheço muito bem as motos e penso que vocês poderiam disponibilizar para nós (imagens). Não sei se o baú está na rabeta da moto, se fica na rabeta da moto da Honda ou da Yamaha. De repente não tenho que relacionar com a rabeta. De repente defino um tamanho médio e pronto ou um comprimento “x”. Vamos medir tudo isso, os baús, o ponto cego que o condutor está vendo, etc. Tendo as motos e tendo os baús já conseguiremos trabalhar nisso. Um **segundo ponto** é em relação a questão **do peso** (30 Kg total). Está perfeito, o fabricante já definiu o peso que deve ser transportado na moto e a resolução 356 também descreve que quem define isso é o fabricante. Uma coisa importante para definirmos o tamanho e que também já discutimos internamente é que com certeza as pessoas carregam muito mais que 20 Kg nesses baús. Quando você permite ter um tamanho grande, acaba permitindo que as empresas coloquem o máximo de coisas dentro. Não sei se há fiscalização para verificar o peso que é transportado. Poderíamos fazer – sem complicar muito essa primeira fase – uma instrumentação na moto, colocar 20 Kg no baú com material de certa densidade e encher de maneira que no total dê 30 Kg. Posso fazer isso nesses três baús e sair dirigindo para medir algumas coisas na moto, mas precisamos de algo mais elaborado que nesse primeiro momento não sei se caberia. Uma vez respeitado os 20 Kg, poderíamos considerar que nesse momento não necessitaríamos fazer esse tipo de instrumentação e levar a moto em campo. O que poderia fazer agora é simular quanto o centro de gravidade do conjunto moto-condutor com essa massa de 20 kg no volume de cada baú está sendo deslocado do conjunto. Isso eu posso fazer, sem fazer um trabalho em campo mais elaborado. Posso dizer: esse centro de gravidade com esse baú, com essa massa de 20 kg distribuída no volume todo está mudando o CG (centro de gravidade) para tal posição ou para tal posição. Isso, assumindo que as pessoas estão respeitando os 20 Kg, o que consideramos meio impossível. Portanto, a avaliação desse CG eu posso fazer nesse primeiro momento e já vai dar uma ideia de

quanto isso vai prejudicar na segurança do condutor. Esse trabalho mais elaborado de campo poderia fazer num segundo momento. Outra coisa em relação ao **peso** que poderia fazer agora é **estimar o peso pegando a densidade dos principais materiais transportados**. Por exemplo, se a pessoa transportar um baú de 90 litros cheio de comida vai dar “x”; se for líquido, será “y”, etc. Imagino que eles transportam tudo que é possível nesses baús.

Rodrigo – sim, de tudo. Desde órgãos, sangue, até comida.

Sérgio – a nossa preocupação, além do tamanho, é o peso. Quanto falamos que o baú é de 90 litros, se a pessoa carregar o baú cheio de líquido, irá levar 90 Kg. Muito acima dos 20 kg permitido. Preciso passar uma ideia para vocês baseada na densidade das coisas que são carregadas. É uma coisa importante a ser avaliada pois o peso influencia demais na dirigibilidade da moto; sobretudo um peso que não tenha uma coisa centralizada. O baú é uma caixa, não há nada que centraliza a caixa no meio. Se o condutor não tiver cuidado, a caixa ficará jogando para a direita e para a esquerda. Seria importante ter alguma coisa no baú que centralizasse essa carga afim de influenciar o máximo possível a estabilidade da moto. O volume está ligado diretamente a isto. Como o peso está fechado pelo fabricante, teoricamente o condutor deveria respeitar o peso. Esta é uma questão que deve ser muito bem pensada e avaliada junto com vocês. Não estávamos querendo entrar nessa questão de sair em campo agora. Um pouco mais para frente a gente talvez entenda que seja necessário e estaremos discutindo com vocês e Abraciclo, se vamos envolver esse trabalho de campo agora ou não. A avaliação da CG podemos estimar agora, de imediato, baseado nos volumes dos materiais transportados. Podemos também passar para vocês os volumes que normalmente o pessoal carrega e quanto daria de massa, de peso. Outra coisa que também percebemos é que além do **dimensional**, e da **densidade do material transportado** há a questão da **segurança (sinalização da moto)**. Não conheço muito bem as moto cargo, mas pudemos reparar pelas imagens, que a sinalização de seta (pisca) está lá embaixo do baú. Dá impressão que o baú está encobrindo a sinalização da moto. Acho que difere de moto para moto; nessa outra imagem nem tanto, está mais visível. O motorista de ônibus, caminhão, olha lá de cima e não sei se ele consegue ver essa sinalização. Isto é uma coisa importante também para ser avaliada. Todos os baús possuem uma parte de baixo e não sei se deve necessariamente ter. O pessoal provavelmente transporta coisas aí também.

Rodrigo – não saberia dizer se todos possuem esta parte de baixo. Fico devendo, mas há alguns que não tem.

Sérgio – podemos analisar isso também; o quanto o baú está impedindo a sinalização da moto, olhando de várias alturas. Dependendo do ângulo que estou vendo (carro, caminhão ou ônibus), podemos analisar o quanto o baú está impedindo essa visualização.

Maria Teresa – Sérgio, gostaria de falar que o Sr. Yasuda e a Alexandra estão com a mão levantada.

Yasuda – bom dia. Gostaria apenas de explicar um pouco o relatório para você ter uma ideia. Dentro da Abraciclo temos uma comissão de assuntos técnicos que congrega os 10 (dez) fabricantes de motocicletas que são associados da Abraciclo. Esse estudo foi submetido a essa comissão para que fosse dado o parecer deles em relação a esse trabalho. Todos aprovaram esse relatório e na verdade há algumas dificuldades porque dentro desse trabalho existem muitos fabricantes de baús. Eles fabricam tentando respeitar os litros de cada um; porém, como você disse, alguns tem a dificuldade na sinalização e outros tem formato diferente. Não levamos em consideração essa situação porque estávamos apenas avaliando os baús que existiam no mercado. Eu não posso definir que não possa ter a parte inferior e há algumas questões que precisam ser discutidas. Em relação a dimensão da 356, ela já vem com esse texto desde 2007. A resolução de 2010 repetiu o mesmo texto de 2007 sem levar em consideração nenhum fator e não foi feito, pelo menos que eu saiba, pelo DENATRAN ou CONTRAN nenhum estudo técnico em relação a esse tipo de equipamento que é instalado na motocicleta. A única coisa que efetivamente existe dentro da resolução 356 e não existia na resolução anterior, é a fotografia da motocicleta e a responsabilidade do fabricante em relação ao peso e a localização. Na apresentação há um ilustrativo que é do manual de proprietário da motocicleta cargo. Para que possamos definir quem tem a motocicleta cargo homologada, podemos enviar correspondência a todos os fabricantes e solicitar a informação em relação a homologação; ou seja, quais produtos e motocicletas que estão homologadas na categoria cargo. Como você bem lembrou, não dá para fazer nenhuma avaliação em motocicleta que não é definida para essa finalidade. A pessoa poderá colocar qualquer tipo de suporte, poderá fazer uma adaptação que não seria apropriada para a colocação desse tipo de equipamento. Nós ainda não conversamos sobre como faremos esse dimensional e os testes que vocês farão e acho que precisamos falar com os fabricantes e ver qual é o modelo. Conversar também com alguns fabricantes de baús para que não haja somente um fabricante, pois ficaria muito direcionado. Eles poderão enviar alguns baús para vocês poderem avaliar. Desta forma vocês poderão iniciar esse trabalho em relação ao dimensional e o peso. Realizamos com um dos nossos fabricantes testes em relação a peso e deslocamento do mesmo para que chegássemos a esse valor de 20 Kg. Não foi aleatório; foi calculado todo dimensional em relação ao suporte, peso, deslocamento, etc. Todos esses estudos foram feitos em relação a motocicleta e não ao equipamento. Como você sabe é um peso estático, diferente de uma pessoa que se desloca para a esquerda ou direita conforme o piloto faz a curva e não existe muito prejuízo em relação a este equilíbrio. O peso estático é bem diferente do móvel. Podemos conversar em relação a tudo isso que estamos falando para você afim de colaborarmos com seu estudo.

Sérgio – perfeito; a nossa ideia é essa. Partiremos do que já foi feito, a Abraciclo já fez um grande trabalho e precisamos conversar para fechar essa metodologia em conjunto com vocês, com o Rodrigo, com um representante do baú e a ideia é

justamente essa. Acho que devemos ver o que já há no mercado pois não podemos ir contra em relação ao que já existe. Isso precisa ser levado em consideração. Se mudar alguma coisinha o pessoal vai ter que se adaptar depois, mas também não posso matar o mercado. Eu tenho que saber o que o mercado faz. Existe até um estudo do Rodrigo onde ele coloca os fabricantes, os tamanhos dos baús, etc. Foi até sugerido pegar o maior comprimento que já existe no mercado, maior largura e maior altura baseado nos 90 litros. A gente sugere que seja esse tamanho justamente para não prejudicar ninguém no mercado

Rodrigo – isso, não inventar a roda. O intuito do estudo e de estarmos aqui hoje é pensar na segurança.

Sérgio – em relação a Abraciclo, penso que os fabricantes de motos poderão nos fornecer as especificações das motos e os manuais sem problema. Em relação aos baús do mercado, os fabricantes tem? Você fez um levantamento e imagino que você mesmo mediu. Seria interessante fazermos um levantamento disso; não sei se os fabricantes tem uma documentação dos baús que eles fabricam. Seria interessante saber o que se tem no mercado em termos de baú. Imagino que exista uma variedade grande.

Yasuda – na verdade, pelo menos que eu tenha conhecimento, não há muitas análises técnicas em relação a esse produto. Cada qual desenvolveu o seu produto e alguns tem laudos técnicos fornecidos por alguma empresa, mas acredito que a grande maioria das empresas fabricaram em cima de algum modelo. O que nós podemos passar para vocês são contatos de alguns fabricantes (endereço e telefone), para que possamos verificar se interessa ou não para que eles e daí termos um modelo para que vocês possam fazer a avaliação.

Sérgio – esses modelos básicos que estão no estudo vocês poderiam fornecer? O modelo de 110 litros, o da resolução 356 e o de 90 litros?

Yasuda – na verdade fizemos um estudo em relação a esses tipos de baú, colocamos baús de algum fabricante, mas podemos, para que você possa iniciar o estudo de vocês, enviar os baús que foram colocados nesta apresentação para uma avaliação inicial.

Sérgio – perfeito. Em relação às motos é tranquilo vocês também nos fornecerem as motos ou não?

Yasuda – vou falar com a comissão técnica que congrega os fabricantes e solicitar a possibilidade do fornecimento da motocicleta original (modelo cargo), para que seja deslocada até o IPT e fique à disposição de vocês para o estudo que farão.

Sérgio – está bom, perfeito. A princípio não andaremos com a moto em campo pois é algo inicial por enquanto. Se houver alguma necessidade eu te aviso, mas a princípio a moto ficará estacionada lá.

Yasuda – tudo bem não há problema. Se depois, num segundo momento, houver necessidade de vocês para fazer uma avaliação em relação ao teste de campo, alguns de nossos fabricantes tem espaços, locais específicos para que vocês possam fazer essa avaliação.

Sérgio – ok, obrigado Yasuda.

Alexandra – a intervenção do Sr. Yasuda já contemplou uma parte do que eu ia dizer porque eu ia sugerir justamente isto, que houvesse um compartilhamento dessa parte dos estudos para que o IPT não necessitasse iniciar do “zero”. Sérgio, muito importante essa sua primeira análise em relação ao CG, pois já dará uma noção boa do que estamos querendo mostrar. Os jovens, pelo menos com os quais convivo, eles não entendem centro de gravidade e avaliam o peso que podem levar numa carga pelo peso do garupa. Eles dizem por exemplo: se eu levo o meu tio que pesa 80 Kg, eu posso colocar 80 Kg dentro do baú.

Sérgio – mesmo o pessoal que entende, alguns técnicos, pessoas da engenharia, também falam isso. Já vão por esse caminho.

Alexandra - esse é o grande problema; a hora que você fizer essa simulação - pessoalmente o que você sugeriu achei excelente -, pegar o baú grande e colocar o limite da densidade do que ele pode carregar e fazer o teste CG com essa moto com esses 80 Kg no baú, a pessoa vai perceber. Ficará cientificamente comprovada essa diferença. E os ensaios dinâmicos que depois puder fazer serão fundamentais, pois temos que entender que essa moto não é usada parada, mas sim em uma situação dinâmica, de manobras em curto espaço, com determinada velocidade e que esse baú pode atrapalhar muito; principalmente a carga rolando lá dentro. É isto. O Sr. Yasuda já falou parte do que eu ia dizer e estou plenamente de acordo em iniciarmos o teste com a CG, para tentarmos demonstrar a importância disso às pessoas.

Sérgio – perfeito; a ideia é começarmos fazendo algumas coisas mais básicas para discutirmos. Em seguida vamos melhorando, indo por partes. Voltando um pouquinho, posso mensurar essas questões colocando um condutor para levar essa moto variando o peso no baú para tentarmos mensurar o quanto fica difícil dirigir a moto.

Maria Teresa – alguém mais gostaria de falar?

Gilberto – bom dia a todos. A discussão está boa, está no caminho certo, tanto na fala do companheiro Rodrigo como do Sr. Yasuda e do membro do IPT; creio que o caminho é esse.

Sérgio – a Abraciclo representa o grupo das motos, mas não temos nenhum representante dos baús, é isto?

Maria Teresa – gostaria de comentar sobre isso; existe alguma coisa organizada ou são fabricantes individuais? Poderíamos elencar alguns? Como é a governança desse assunto?

Rodrigo – eu tentei ver se há alguma associação, mas não há um grupo de fabricantes que tenham essa normativa. Não há uma organização das instituições ou das empresas de aplicativo. A única coisa que sei que existe é a Anfamoto que é um fabricante de peças, mas não sei se ela tem algo específico de capacete, baú ou equipamento. Talvez o Sr. Yasuda tenha conhecimento. Eu busquei identificar quem são os fabricantes naquela primeira proposta nossa para não interferir nas regras do mercado e nem criar ambiente favorável para este ou aquele. Identifiquei quatro ou cinco fabricantes do mercado, mas não há nenhuma organização nesse sentido. Eu lembro que numa das Câmaras Temáticas, participou um fabricante de baú.

Yasuda – na verdade o fabricante que participou da reunião da Câmara Temática e nos auxiliou nesse estudo foi convocado porque é um fabricante que fornece baús para um dos nossos fabricantes. Fomos buscar aquele que atende as especificações do fabricante. Não poderia ser qualquer um pois existe uma série de regras em relação a estrutura, material, etc. Tudo deve ser colocado para IPT da maneira que foi fabricado, p.ex. se é injetável, de fibra de vidro, pois ele vai ter que pesar o baú sozinho para ver quantos kg tem. Posso dizer que o baú tem 10 Kg, mas pode ter 12 Kg, pode ter material demais; enfim, precisamos passar orientação técnica em relação aos produtos que vamos apresentar. Não é só o fabricante do baú; deve ser uma empresa organizada, que tenha um corpo técnico e não pode ser de qualquer maneira. Vou pesquisar um pouquinho em relação a essa situação e depois passarei para o Sérgio o que existe hoje em relação a isso. O que mais me preocupa não é estarmos analisando a motocicleta cargo. Me preocupa muito mais as outras motocicletas, outros modelos que efetivamente não são homologados e estão aí sendo colocados de qualquer maneira. O número de veículos cargo que são utilizados é bastante reduzido; na verdade existe muito mais adaptações que correm muito mais riscos do que o fato do motorista estar levando 40 Kg numa carga. É melhor levar 40 Kg numa carga do que em outro tipo de motocicleta, com outro tipo de suporte, que não sei nem o que está sendo colocado lá.

Sérgio – esta questão de adaptação é uma coisa importante pois é o que domina mais o mercado.

Yasuda – diferente do automóvel que permite que se faça uma série de adaptações porque está equilibrado em quatro rodas, temos motocicletas que não sabemos em que estado se encontram em relação p.ex. aos pneus entre outros e daí, se há muito peso, quando frear poderá levantar a roda dianteira. O peso estático em relação ao equilíbrio é totalmente diferente na motocicleta e existem vários fatores de dificuldade.

Penso que o quanto antes fizermos pelo menos os dimensionais e todos os cuidados que você mencionou, seria importante para um balizamento inicial.

Sérgio – perfeito, é isso mesmo. Imagino que as pessoas vem adaptando qualquer tipo de moto, colocam um dispositivo, um baú, e saem andando.

Yasuda – fica difícil a fiscalização; não sabem se é assim ou assado. No fundo discutimos muito a legislação em relação a visibilidade do motociclista, visibilidade do colete e as resoluções por vezes tem algumas dificuldades e uma interfere na outra. O legislador não fica olhando tudo que já escreveu; ele quer escrever alguma coisa nova, mas esqueceu que lá atrás já existe alguma coisa escrita. É difícil.

Sérgio – é bem isso mesmo e a questão dos coletes representa isso. Fala-se que o colete deve ser visível, mas de repente se coloca um baú grande na frente e não dá mais para ver o refletivo do colete.

Yasuda – até discuti com o capitão da polícia militar pois na descrição do colete deveria ser exigida visibilidade de todos os lados. Quando a pessoa está na motocicleta ela só tem na parte frontal e talvez um pouco na lateral, na parte de trás ela não tem porque o baú encobre; fica difícil porque não está escrito na resolução como tem que ser. Deveria ter um refletivo no capacete; será que estão respeitando o refletivo do capacete? Existem várias questões que interferem nessa situação.

Sérgio – discutimos internamente no IPT e hoje o baú de caminhão tem toda a sinalização. Há lanterna e refletivos no baú. Já foi pensado algo assim?

Yasuda – existem as faixas que são colocadas no baú mas não sei se existe determinação do CONTRAN dizendo que quando você tem o equipamento como o baú colocado na moto, é necessário fazer a sinalização através de refletivos como no caminhão. Hoje, quando andamos nas estradas vemos a importância dos refletivos que são colocados no baú. Na motocicleta talvez fosse necessário que se estabelecesse que em todos os baús, em tudo que se coloca como equipamento de transporte, tivesse esses refletivos extremamente importantes, além do colete que é obrigatório.

Sérgio – já vi na rua uma vez baú com lanterna. As lanternas da moto estavam localizadas no baú.

Yasuda – pode ser que seja necessário, pode ser uma sugestão, não sei. Teria que ser feita uma adaptação elétrica e não sei como o fabricante pensa nisso. Não existe uma especificação muito clara a respeito. Como visto na imagem, existe aquela parte interior e, como você disse, se o motorista está em um caminhão ele nem enxerga a motocicleta direito e não verá sinalização nenhuma.

Sérgio – não vê e isso é um problema. Tem que vir na sinalização da moto e isso é um problema sério que precisamos avaliar.

Yasuda – também na parte dianteira é obrigatório que o farol fique aceso e isso foi uma providência extremamente importante para a motocicleta. O fato do automóvel precisar andar nas rodovias de farol aceso e também a motocicleta, que agora, quando é ligada, o farol já fica aceso, colaboram um pouco para a segurança.

Rodrigo – no baú é obrigatório ter uma faixa refletiva que foi aprovada pelo DENATRAN; da mesma forma que o capacete também deve ter uma faixa inteiriça na parte de trás. No caso do baú, deve ter uma faixa de 5 cm de largura que compreende todos os ângulos do baú. Isto é uma norma e está na resolução. O que não existe na resolução é a questão da seta para que o motorista do caminhão, como você está dizendo, possa enxergar se ele está virando para a direita ou esquerda. Há somente as faixas refletivas do baú e no capacete a faixa tem 3 cm de largura. No quesito seta eu, particularmente, não tenho conhecimento.

Sérgio – estamos nos adiantando um pouquinho já pensando na especificação do baú. Lá na frente teremos essa especificação e o tamanho está ligado diretamente a isto. Se eu melhora a sinalização no baú, até poderia ter um baú um pouco maior de repente. Tudo está relacionado: tamanho, sinalização e a estabilidade. Agora estamos focando no tamanho, mas não podemos esquecer as outras coisas. Há bastante coisa para ser avaliada. Na hora que o Sr. Yasuda disponibilizar para nós a moto e o baú será possível dar uma boa avaliada. Paralelamente conversando também com o pessoal da Abraciclo - que já fez este estudo - e com o pessoal de engenharia das montadoras, acho que dará uma clareada boa em todos esses parâmetros.

Maria Teresa – uma coisa que gostaria de perguntar: vocês vão organizar um escopo por escrito do que seria o estudo para que possamos contribuir? Acho que seria legal todos ficarem na mesma página.

Sérgio – oficializaremos para vocês nosso escopo. Hoje talvez seria bom formar um grupo para que pudéssemos conversar semanalmente. Imagino que seria composto pelo pessoal de vocês Rodrigo, da PMSP, Alexandra da segurança, da Abraciclo e talvez um representante do baú. Seria bom termos um grupo para discutirmos mais frequentemente pois assim podemos fazer a coisa andar.

Yasuda – da minha parte não há problema nenhum. O que eu preciso é que você coloque nesse escopo tudo o que você tem necessidade para que eu possa passar isso para a área técnica da Abraciclo e depois te retornar. Vou falar com alguns fabricantes de baús e pode demorar um tempinho para podermos organizar tudo e atender sua solicitação.

Sérgio – vou trabalhar nesse escopo já solicitando o que precisamos e oficializo para vocês. Daí formamos esse grupo para podermos evoluir mais rápido.

Maria Teresa – eu acho que poderíamos incluir a Rosa como ponto de organização da nossa Câmara Temática. A Rosa poderá receber as inscrições de quem quer participar do grupo; imagino que o Sr. Yasuda, Rodrigo, Alexandra e outros que gostariam de estar mais próximos dos estudos. Desta forma poderemos organizar a comunicação e termos tudo registrado.

Sérgio – ok; vou enviar então meu escopo para a Rosa solicitando o que precisamos e aí vamos conversando para formar o Grupo. Apenas para fecharmos, eu senti na última reunião que vocês estão discutindo há bastante tempo esse assunto, inclusive com o pessoal do DENATRAN, e que vocês gostariam de resolver essa questão o mais rápido possível. O que vocês imaginam em relação a prazo?

Rodrigo – na verdade uma proposta ou encaminhamento via SMT para alteração dessa norma do baú em cima do estudo da Abraciclo. A atual Secretária Elisabete participou de uma reunião que tivemos com o Prefeito e, em consenso com a Câmara Temática, decidiu-se trazer um órgão de credibilidade como o IPT para dizer se o que a Abraciclo está pontuando é a realidade ou podemos pensar em um baú maior sem comprometer toda essa questão. Vocês estão aqui para dizer o que é seguro; se é isto ou aquilo e o que é recomendável. Dizer se realmente o estudo da Abraciclo é viável ou não. Vocês vão orientar a Câmara Temática para que ela faça esse encaminhamento para que a Prefeitura de São Paulo normatize a questão do baú. Este é o espírito do que estamos aqui conversando com você.

Sérgio – só estou preocupado com o prazo pois estamos num período de pandemia, somos todos remotos, estamos com algumas dificuldades operacionais e temos pouca gente no IPT. O importante é irmos trabalhando para termos isso o mais breve possível.

Yasuda - parece que o chefe do executivo paulista determinou que até 16.12.2020 ainda estaremos na quarentena. Isso em função do aumento dos casos que contemplam as classes A e B. Acho que o que pudermos fazer remotamente vamos fazendo e andando para frente. Queria dizer também que estamos solicitando dentro do grupo de trabalho do DETRAN-SP, que se faça uma reavaliação da resolução 356 do CONTRAN, para vermos o que eles podem fazer em relação a esse dimensional. No fundo, tanto o CONTRAN como o DENTRAN precisam ter um estudo técnico para que se reavalie se o dimensional descrito na resolução está correto. Colocar medida e falar sobre isso é muito fácil, precisa ver se tudo o que foi colocado no dimensional efetivamente procede.

Maria Teresa – ótimo, acho que é isto não é Sérgio? Vamos fazendo no prazo possível, o mais rápido que conseguirmos. Estamos falando aqui de segurança viária e cada semana que passa não é uma semana que poderíamos perder em relação a isso, mas entendemos as dificuldades do momento. As restrições estão aí e não vão acabar no dia que queremos.

Sérgio – acho que isso, está tudo claro.

Maria Teresa – então agradecemos sua participação mais uma vez, estamos animados com os estudos, com certeza vai nos ajudar e trará novas visões sobre o assunto para juntarmos com o estudo do Sr. Yasuda da Abraciclo para continuarmos avançando.

Sérgio – somente para fecharmos Rodrigo, em relação a questão comercial, passei para minha chefia que falará com a direção, pois não me envolvo muito nesta parte. Portanto, a nossa direção entrará em contato você, com a PMSP, para ver isso e dizer como será resolvida essa questão.

Rodrigo – foi bom você ter falado isso pois é uma das preocupações. Também está envolvido nesse estudo um grupo do DETRAN. É um outro grupo e a PMSP também faz parte. Logicamente vai existir um custo e, a ideia que vem sendo discutida no DETRAN, por ser um assunto do interesse do estado de São Paulo e o IPT pertencer ao estado, a Sílvia, na última reunião, comentou que estava tratando desse assunto com o diretor do IPT. É preciso ver se há custo, se a PMSP tem condições de pagar ou se é o Estado. Você comentou que há também uma situação gratuita. É isso?

Sérgio – o IPT pode usar nosso fundo interno para algumas coisas, é questão da nossa diretoria resolver com vocês.

Rodrigo – eu aqui vou me limitar a falar como Secretário Executivo da Câmara Temática. Oficialmente a Maria Teresa, que representa a Prefeitura, poderia dizer alguma coisa.

Maria Teresa – estamos à disposição, você deu início a esse processo de interlocução com o IPT e podemos fazer essa governança e cuidar da documentação e tudo que for necessário. Sem problemas.

Rodrigo – estou só exemplificando, a gente sabe que tudo tem um custo. Precisamos saber se vai ser gratuito por parte do estado, pois o DETRAN também fez essa solicitação para o IPT e o que queremos aqui é deixar tudo bem transparente nesse sentido. Só ratificando que eu não tenho como falar em nome da Prefeitura; falo em nome da Câmara Temática e o que precisar de mim estou por aqui. É isso Maria Teresa?

Maria Teresa – é, você é engraçado não é Rodrigo, na hora de ir lá, de chamar e tal você vai, na hora de pagar você me chama.

Rosa – isso mesmo Maria Teresa.

DSV

CET

DTP
DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTES PÚBLICOS

SPTrans


CIDADE DE
SÃO PAULO
MOBILIDADE E
TRANSPORTES

CMTT
CONSELHO MUNICIPAL DE
TRANSPORTE E TRÂNSITO

Rodrigo – o que você falou...em uma semana quantas vidas a gente pode estar salvando; a vida não tem preço.

Maria Teresa – concordo, se for necessário vemos o que é preciso fazer, o que é possível incluir no orçamento. Vamos conversando para ver o que vocês poderiam enquadrar como apoio gratuito e o que não der a gente conversa. Obrigada e bom dia a todos.