

## Reunião da Câmara Temática de Motocicleta (on-line)

**Data: 20/10/2020**

**Hora: 10h00**

### Participantes – Poder Público:

- Alexandra Morgilli – CET
- Dalva Vieira Francisco – CET
- Eduardo Canhadas – CET
- Eduardo Macabelli – CET
- Fernando de Caires - SPTrans
- Gabriela Ribeiro – CET
- Grasieli Souza – SMT
- Juliana Cruz – SPTrans
- Lilian Rose – CET
- Luan Ferraz Chaves – SMT
- Maria Tereza Diniz – SMT
- Michele Perea – SMT
- Nancy Schneider – CET
- Paulo Leite Junior – SMT
- Pedro Ivo Biancardi Barbosa – SMT
- Rosa M.Oliveira – CET

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

- Fernando – Sedersp
- Gerson Silva Cunha – SindimotoSP
- José Montal – Abramet
- Rodrigo Ferreira – SindimotoSP
- Wilson Yasuda – Abraciclo

### Observadores:

- Áquila – Abramet
- Edgar Gringo – AMA-BR
- Gustavo
- Rafael Letra do Prado
- Sergio Francisco Della Antonio – IPT
- Silvia Maria de Lisboa – DETRAN - Programa Respeite a Vida

**Rodrigo** – abre a reunião explicando com qual objetivo a Câmara Temática de Motociclista foi criada, pois nessa haviam convidados em sua primeira participação; “Estamos há 2 anos tentando buscar um entendimento na questão da segurança do motociclista profissional no trânsito da Cidade de São Paulo, discutindo algumas questões de maior necessidade para podermos reduzir os acidentes e salvar vidas na cidade de São Paulo. Além destes dois anos, há 10 anos de legislação da lei federal e 13 anos da existência da lei municipal.

Temos observado que o mercado cresceu de uma forma muito grande e espantosa com a entrada dos aplicativos e acreditamos que se criou um obstáculo na questão da segurança.

Hoje trouxemos o IPT para orientar-nos através de consultoria nesta Câmara temática que é um órgão da prefeitura.

Por questão da legislação a prefeitura pode alterar a lei tendo essa competência dentro do que tange a questão da segurança.

Estamos nessa discussão a mais de um ano sobre a questão do baú; existia uma regra de mercado em relação ao tamanho que todo mundo usava o baú de 90 litros - nós não tratamos de dimensão, mas sim de litragem.

Quando vamos para questão automotiva temos a dos porta-malas de carros que são por litragem e estamos tentando dar uma sinergia aqui na questão de dimensões.

A Abraciclo, como fabricante do veículo, apresentou uma recomendação para câmara temática a respeito das resoluções de 2010 (Resolução 356) e a nossa lei municipal de 2007. Percebemos que há uma desorganização de tamanho de baús. Na cidade de São Paulo chega a ter baús com quase 200L. O objetivo de trazer o IPT seria para avaliar a recomendação da Abraciclo, se está adequada ou não, qual seria um equipamento baú adequado para uma moto que não comprometa a questão das legislações e a questão da segurança do profissional”.

**Alexandra** – existe uma dúvida se o máximo possível é o adequado; uma determinada moto suporta até determinada quantidade de determinado tamanho. Isso influi no centro de gravidade, na frenagem, na mobilidade desse condutor ao tentar se safar de um acidente. Gostaríamos que tudo isso fosse englobado na análise; não é a questão puramente de capacidade máxima. Sabemos que cada moto tem uma determinação de peso no seu manual e como é que isso também se relaciona com esse baú. Precisamos fechar a questão de maneira técnica e que não deixe dúvidas na cabeça das pessoas do ponto de vista da segurança. É claro que tenho uma visão parcial, uma visão voltada para segurança, para mim, quanto menor o baú, melhor. Acredito que a moto foi feita para pequenas cargas, não vejo como um veículo adequado para conduzir pacotes grandes, pesados ou volumosos demais. Penso não apenas na condução da moto, mas no impacto com o pedestre. Uma grande parcela dos atropelamentos envolve motocicletas na cidade de São Paulo; além do peso da própria moto, também como aquele baú rígido se comporta nas desacelerações, na queda e no momento de um impacto. A questão é bastante complexa, como não sou da área da engenharia mecânica, não tenho competência para avaliar isso. Essa é a razão de convidarmos alguém da área técnica especializada para que possamos chegar a uma boa resposta.

**Sérgio** – inicia a apresentação e comenta como foi sua trajetória até este momento no IPT; como são feitas as análises antes de certificar um produto.

“No caso de vocês o produto é o baú que deve ser adaptado em uma moto visando à segurança do motociclista e dos pedestres. Deve ser avaliado o tamanho, peso e tipo de material utilizado. A ideia hoje é entender a necessidade de vocês para poder levar ao IPT. Provavelmente mais colegas estarão envolvidos nessa análise. Vocês fizeram uma carta convite ao IPT solicitando um estudo para certificação de adaptação dimensional de baú em uma moto que seja seguro. Quero entender melhor esta necessidade para melhor encaminhar a questão”.

**Obs.:** a apresentação será enviada a todos junto com a Ata.

**Rodrigo** – agradeceu a apresentação do Sr. Sérgio do IPT, pediu que o Sr. Yasuda explanasse os dados de equipamento nas motocicletas.

**Yasuda** – “Vou dizer rapidamente como é que foi feito esse trabalho dentro da Abraciclo. Nós temos 10 fabricantes de motocicletas, 4 de bicicletas e dentro desses, os 10 fabricantes atingem 95% do mercado. Para se ter uma ideia a Honda tem o marketing share de 80%, já são 94%, os 6% entre os outros fabricantes. Temos uma comissão técnica que é representada por todos esses fabricantes e apresentamos nosso trabalho a essa comissão que aprovou o mesmo. Depois levamos à câmara temática de motocicletas da Secretaria de Mobilidade para colaborarmos pelo menos nessa avaliação que Abraciclo fez em relação ao uso deste equipamento baú. A aprovação deste trabalho foi feita pelos fabricantes e engenheiros que fazem parte da comissão técnica; um trabalho de credibilidade onde todos opinaram em relação à situação que nós apresentamos a todos vocês nessa apresentação. Essa colaboração do IPT acho muito importante, mas antes que se faça qualquer tipo de movimento em relação a este assunto, temos que observar e avaliar algumas resoluções do Contran. Existem leis federais, temos que olhar porque se está determinado dentro de uma resolução que a dimensão do baú é aquela, nós não podemos mudar essa situação. Não é porque existe um laudo, uma avaliação de uma entidade, que nós podemos mudar a resolução. Precisamos olhar muito bem os dois lados, o técnico em relação à segurança, dirigibilidade, estabilidade, tamanho da carga, etc. Muito me preocupa quando a gente está falando deste assunto dentro do mercado de motocicletas, principalmente no mercado de profissional, o uso de uma série de equipamentos que são colocados na motocicleta. Diz a resolução que a responsabilidade da carga transportada na motocicleta é do fabricante e nós temos um princípio básico que o máximo de carga permitido na motocicleta por resolução e pelo fabricante, é 20kg e mais 10kg de equipamentos, no máximo que a motocicleta deve carregar de peso no baú é 30kg. Quem define o peso máximo permitido para esse tipo de transporte é o fabricante e esses dados são muito antigos. Digamos que essa dimensão do baú começou lá em 2007 (resolução 219) passou para 356 em 2010 e ela vem caminhando desde 2010 com essa dimensão, mas não acredito que essa dimensão tenha sido avaliada por alguma entidade algum órgão oficial. Não sei também quem definiu o tamanho, escreveu na resolução qual era o tamanho que deveria ser colocado; os fabricantes informaram no seu manual de proprietário da motocicleta cargo naquela ocasião qual era o peso máximo permitido para que a gente pudesse ter pelo menos uma segurança em relação ao peso que estava sendo colocado em cada um das motocicletas efetivamente aprovadas para esse tipo de trabalho.

**Sérgio** – esses 30kg saíram de onde? Provavelmente vieram das montadoras.

**Yasuda** – na verdade estes 30kg foram definidos depois de muitos testes realizados no modelo da motocicleta cargo 125cc; o fabricante realizou vários testes e foi comprovado que o peso máximo de transporte seria de 20kg contando com mais 10kg do baú. É totalmente diferente você carregar um peso fixo e um peso móvel: por exemplo você tem 60kg e carrega uma outra pessoa com 60kg como garupa, esse peso da pessoa é um peso móvel, o garupa vai se movimentando conforme a circulação da motocicleta para que haja logicamente um equilíbrio; porém, quando se tem um peso fixo muito pesado na parte traseira da motocicleta, você causa um desequilíbrio grande, você tem uma flutuação na parte dianteira da motocicleta por estar com o peso maior na parte traseira, a pessoa tem dificuldade em fazer curvas,

fazer uma frenagem, existe uma série de dificuldades em função do peso que você carrega na motocicleta.

**Sérgio** – a montadora então fez uma série de estudos chegando nos 30kg?

**Yasuda** - ao lançar um produto efetivamente homologado, temos que colocar no manual do proprietário desse produto toda especificação. Existe essa preocupação por parte das montadoras. Hoje, na linha automotiva tem uma série de situações e o fabricante precisa autorizar a colocação de baús nos caminhões entre outros. Há uma responsabilidade técnica do fabricante em relação a isso. Inicia a apresentação, faz esclarecimentos sobre a fixação do baú, espelhos, faixas refletivas e outros equipamentos de segurança avaliados com base na resolução do CONTRAN.

Sr. Yasuda Informa que o trabalho da Abraciclo será enviado ao Sérgio (IPT) para que possam analisar e chegarem a um consenso.

**Rodrigo** - para complementar Sérgio, o objetivo do IPT na câmara de motocicleta da prefeitura é justamente a competência que o Município tem na questão de criar normas complementares, até porque a própria lei federal dá essa competência ao município. O objetivo é fazer com que a prefeitura de São Paulo possa ter um embasamento técnico para que ela possa editar uma portaria voltada para esta questão do baú, mas que seja fundamentado pelo Instituto de Pesquisa Tecnológico - IPT que é um órgão imparcial juntamente com essa recomendação para o fabricante e as normas existentes. O município tem essa competência. A própria secretária poderá editar uma portaria baseado nos estudos da Abraciclo. É necessário realmente um órgão imparcial para uma análise mais profunda e por essa razão foi escalado o IPT que tem toda essa credibilidade para poder dizer realmente se é isso ou não. Apesar de respeitar toda a questão do Sr. Yasuda ao comentar que cada montadora colocou sua equipe de Engenheiros que desenvolve as motos para dar esse laudo para Abraciclo acho que tem que ter uma coerência nessa questão e o IPT pode fazer essa análise laboratorial, técnica ou até mesmo mais um pouco na vertente que Alexandra comentou. O nosso objetivo também não é só dimensão e a questão da segurança é o fator principal da nossa discussão. Nós sabemos que quanto menor a carga, lógico que é melhor, mas qual é esse limite de carga? Qual o limite de tamanho? Enquanto isso os acidentes e mortes vão crescendo no nosso segmento de moto-frete. Estamos identificando que temos a questão do excesso de peso e as dimensões dos baús que estão se tornando cada vez maiores; outro ponto também é o uso da mochila, que é uma questão muito pior, estamos aqui ainda na discussão do baú

**Sérgio** – não tenho conhecimento destas resoluções que o Sr. Yassuda comentou, sobre dois tamanhos de baús diferentes, sendo que um atende a resolução e o outro não.

**Yasuda** – mostrei para vocês que o primeiro atende a resolução e estas medidas, mas não sei onde o legislador buscou aquela dimensão para ser colocada em uma resolução. Não estou dizendo que está certo ou errado, mas tem que ser avaliado, por isso coloquei na apresentação, principalmente na resolução sobre a dimensão do baú na moto e que deve ser avaliada.

**Sérgio** – aquele baú está com a dimensão correta, podendo colocar na rua se eu quiser sem nenhum problema?

**Yasuda** sim, porque está de acordo com a resolução e se o policial militar fizer a fiscalização, verá que está de acordo com a resolução de 2007. Não sei onde o legislador buscou aquela dimensão para ser colocado numa resolução. No fundo não estou dizendo está certo ou errado, mas tem que ser avaliado. A parte que fala da dimensão do baú para motocicleta deve ser avaliada, se o baú está de acordo com a lei e se posso andar com ele na rua. Caso o policial olhar a resolução e medir, se ele vai estar de acordo com a lei. Não estou dizendo nada em relação a isso, estou dizendo que nós fizemos essa avaliação do baú e a dimensão especificada dentro da resolução é aquela. Essa dimensão vem desde 2007 ou 2010. Não sei se o Denatran através do Contran fez uma avaliação técnica em relação a esta dimensão que se colocado na resolução sendo que o grupo de trabalho do Detran ficou de consultar em relação ao tamanho dos espelhos retrovisores, em relação a 356 ao tamanho e dimensão do baú. Não tivemos retorno. Só sei que será muito importante que o IPT faça esta avaliação da dimensão proposta ou colocada dentro da resolução 356 e possa dar seu parecer.

**Sérgio** - à primeira vista me parece que 110 litros ou 90 litros é muito; são litros para caramba e imagino que o pessoal carrega tudo que é material dentro dessas caixas. Se ele colocar uma coisa muito pesada lá, vai dar muito mais de 30 kg. Portanto é muito grande esse baú de 110 litros.

**Yasuda** - nos colocamos à disposição do IPT e podemos solicitar aos fabricantes que verifiquem todas as suas necessidades em relação a realização do seu trabalho para que não haja nenhuma dificuldade técnica na execução e elaboração do seu laudo em relação a solicitação que foi feita pelo Rodrigo.

**Sérgio** - avançando um pouco mais além do tamanho, de que material a base do suporte é feita? Quanto o suporte aguenta? Como é hoje, imagino que há vários pequenos fabricantes que fazem baú de fibra de plástico.

**Yasuda** – existem equipamentos de suportes de baú que são homologados pelo fabricante e existem aqueles que não. Como você falou são pequenas fábricas, mas existe toda uma homologação do suporte de fixação e tamanho dos baús pelo fabricante. Nós temos condição de fornecer para você; inclusive tem fabricante de baú que tem certificação de uma entidade como a Falcon Power. Há uma série de situações que você poderá avaliar para fazer a sua adaptação neste trabalho.

**Sérgio** - então as montadoras têm seus credenciados para fazer as adaptações na moto dele, é isso?

**Yasuda** - na verdade a montadora tem o fornecimento de motocicletas para frotistas como correio, Coca-Cola, Ambev e uma série de empresas que compram motocicletas para sua frota. Dentro dessa venda realizada para esses frotistas eles recebem toda documentação da certificação daquilo que está comprando. O que não existe hoje talvez seja um controle da venda de baú de suporte para o mercado comum, mas as montadoras têm contratos com empresas estatais e federais como o correio, polícia militar.

**Sérgio** - imagino que quando você, como montador, esteja falando da moto cargo que é a moto própria para carga e que quando se trata de moto comum, que os caras

saem adaptando lá um dispositivo e fazendo bico no final de semana, seja muito grande.

**Yasuda** – sabe o que acontece, Sérgio? Nós não temos este controle que é feito pela fiscalização, um controle da polícia militar, porque no fundo existem motocicletas homologadas para esse tipo de trabalho, assim como existem situações adversas que vão colocando esses equipamentos nas motocicletas sem nenhuma garantia de que aquele suporte ou aquele equipamento seja equipamento resistente. Existe uma série de escolhas que devem ser avaliadas; seria importante fazer uma reunião onde se possa colocar para vocês o que realmente acontece. Talvez o Rodrigo possa contribuir ou o próprio Fernando. Enfim, nós temos que ter um grupo de trabalho juntamente com IPT e levar tudo aquilo que nós temos em relação a essa situação para vocês poderem fazer um trabalho que seja realmente importante para o desenvolvimento do moto-frete.

**Sergio** – não sei como a lei hoje permite moto cargo, mas também se eu tiver uma moto comum e colocar dispositivo em cima do meu banco, posso fazer entrega. Eu posso trabalhar assim? A lei permite?

**Rodrigo** - na realidade, Sérgio, a lei diz que um veículo de passageiro pode ser transformado em cargo desde que tenha CSV, que é o Certificado de Segurança Veicular. Há um órgão que fornece o laudo e este altera o veículo do passageiro para espécie cargo; depois disso há uma série de documentos que envolvem o Detran para mudança de documento. No caso das motos que já são cargas e que no documento do Denatran já vem de fábrica como espécie cargo, ele não precisa ser transformado. O veículo cargo hoje, que se não me engano a Honda, a Yamaha e a Dafra já vem com esse suporte fixo, são chamados de grelha e nós chamamos para veículos que são adaptados dispositivos de carga para encaixar o equipamento baú. Temos essas duas vertentes. No caso aqui o Edgar tem uma moto passageira, ele colocou esse dispositivo de carga, adaptou o baú e fez essa transformação para espécie cargo e por isso ele tem a placa vermelha. O que muda nessa questão toda é que é permitido que um veículo de passageiro possa transformar-se em um veículo espécie cargo; porém, sem nenhuma normatização. O que há de normatização a respeito disso é sobre o veículo cargo, porque três montadoras fizeram um produto cargo, Yamaha, Dafra e Honda para o veículo de fábrica moto cargo para exercício da profissão de moto-frete

**José Montal** – sou da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego e é muito interessante estarmos aqui numa câmara temática sobre motocicleta. Gostaria de colocar aqui a visão da medicina em relação à questão, conforme o Rodrigo abordou de passagem. Apesar de tudo a moto continua sendo o veículo mais conectado com fatalidades no trânsito depois que ela superou os pedestres como as vítimas preferenciais. Esse é um dos fatos que gerou inclusive a existência dessa própria câmara; uma questão interessante que desperta nossa curiosidade é essa questão do Sérgio do IPT em relação a definição do que se tem dito que é um veículo cuja trajetória é de geometria instável e a importância desses equipamentos estarem com equipamentos outros acoplados ao projeto original de engenharia como o Sr. Yasuda comentou. Sinto falta, Rodrigo e Sérgio, é da manifestação do piloto da moto em relação a esses equipamentos. Esses dias um estava me dizendo que era praticamente impossível cavalgar a moto com aquele baú ali, naquela posição e a sensação de insegurança que isso dava. Queria lembrar aqui, até trazendo a questão do Visão Zero, da Suécia, que errar é uma possibilidade factível; se erra mesmo no

trânsito, isso é uma causa importante de sinistralidade. Por outro lado, não tem justificativa moral para morte de acidente de trânsito e acho que esse tipo de reunião teria que estar voltada exatamente para como eu consigo evitar que essas mortes continuem acontecendo. Do ponto de vista epidemiológico, o motociclista é o único usuário da via onde a curva é ascendente e por isso estamos de olho realmente. Estamos falando do Respeito à Vida, do Detran, do Governo do Estado e talvez seja muito interessante essa conversa da prefeitura com o estado, exatamente por que a cidade de São Paulo é um grande local onde acontece toda espécie de conflito que estamos verificando. Acho que o próprio Edgar aqui presente e o Gringo também, poderiam falar sobre a questão do profissional. O Rodrigo tem uma experiência imensa e ele tem conversado com a categoria. O que é que a categoria diz a respeito desses baús, desses equipamentos, dessas mochilas? Isso realmente altera o centro de gravidade? Nossa curiosidade Sérgio é que o IPT nos traga esses dados de modo a nos convencer de que se pode fazer algo numa questão complexa como esta. A característica mais importante e que a gente não pode deixar de levar em conta, é o comportamento que não pode ser afastado desta discussão aqui.

**Sérgio** - perfeita sua colocação; concordo plenamente. Há que se avaliar o pessoal que realmente conduz moto; não sou motociclista, nunca gostei de moto, mas a opinião desse pessoal é realmente importante, pois eles que estão no dia a dia usando moto.

**Fernando** – estou ouvindo todos falarem em relação à questão de segurança dos baús e se esquecendo dos outros dois equipamentos que nós já comentamos: a segurança das motocicletas como equipamento de segurança também e que nós não temos nenhum tipo de certificação do protetor de membros inferiores chamado popularmente como “mata cachorro” e as antenas de corta cerol que é utilizado nas motocicletas. Poderíamos aproveitar o IPT através do Sérgio, para ver se ele já consegue certificar todos esses itens de segurança e não só o baú, mas também a questão do protetor de membros inferiores, antenas de corta cerol. Ainda, se pode ser utilizada uma antena ou duas antenas, qual tipo de material, etc. É importante aproveitar já que estamos nessa linha da segurança.

**Sérgio** – quanto a esse protetor de membros inferiores, a moto já vem de fábrica ou tem que adaptar depois?

**Fernando** – quando se compra uma moto cara ela já vem com todos esses requisitos. Vem com protetor de membros inferiores, antena corta cerol e suporte de baú. O que se tem no mercado paralelo é uma série de materiais. Há material de ferro, alumínio, material com espessura de 1 mm. Não se sabe a eficácia, até quanto isso pode proteger a perna do motociclista. Temos visto no mercado há mais de 20 anos. Nós vemos o protetor dos membros inferiores que varia de R\$ 200 a R\$ 500 e quanto a espessura, uns são de alumínio e quando se tem um acidente, bate nesse alumínio que vira uma lâmina e pode entrar na perna do motociclista causando um acidente maior. Hoje aqui na empresa nós estamos com 350 profissionais. Sérgio, falo para você que há 20 anos nós não utilizávamos baú, nós utilizávamos mochila. O setor antigamente era conhecido como cachorro louco, nós não tínhamos uma norma, não tínhamos regulamentação. Você levava um saco de cimento de 30L, uma lata de tinta na motocicleta, onde nós não tínhamos um limite para isso e se levava de tudo. Com a regulamentação, as resoluções, isso acabou, se a carga não couber no baú, teria que ser levada de carro. Com a segurança implantada na minha empresa, o nível de

acidente é baixíssimo. Com o uso dos baús a questão também de segurança pública porque você evita de a pessoa levar garupa na moto. Quando começamos a implantar os baús na empresa os profissionais mesmo tinham um pouco de resistência, mas com o passar do tempo tudo isso trouxe credibilidade para o setor e para esse profissional também porque você tem um profissional padronizado com colete identificado ele é bem visto pela sociedade.

**Edgar** - sou presidente da associação BR frentistas de aplicativo de autônomos do Brasil há 19 anos e com a experiência na rua ainda exerço a profissão. Vejo esse assunto bastante complexo porque, ao mesmo tempo em que existe uma série de regras e outras a serem implantadas, o que está acontecendo hoje na realidade é outra coisa. Entendo que para mudar o que tá acontecendo, temos que colocar primeiro o caso dos Correios que trabalham com baú. Não lembro quanto é o peso 110L ou 120L. Teríamos que fazer uma pesquisa com o correio para saber quantos acidentes ocorreram devido ao uso do baú pois o correio já vivencia a mesma situação que estamos debatendo aqui. Uma coisa que eu tenho notado que esse baú da Loggi e já me manifestei contra ele, para motos cargos porque ele tampa a visão do retrovisor. A resolução fala que não pode tamar as extremidades internas do retrovisor, uma moto igual a minha Lander, Broz ele não atrapalha porque o guidão é mais largo e faz com que você tenha visibilidade tranquilamente dos retrovisores, eu não consegui ver a apresentação do Sr. Yasuda, mas acho que foi a mesma que ele passou da outra vez que ele mostra o baú da Loggi. Ele mostra de 90 litros e é justamente esse baú que a gente tá falando Sérgio, aquele baú maior, mais quadrado. Se ele fosse no estilo trapézio daria certo, teria visibilidade dos retrovisores tranquilamente independente da moto. Foi feito um estudo pela SPTrans a pedido da SMT, com este estudo chegaram ao máximo de 165L não querendo dizer que é obrigatório, seria o máximo de acordo com as dimensões do veículo. O que eu gostaria de saber, e estamos discutindo bastante, entendo que é para se evitar exageros que a gente vê na rua, mas quantos acidentes de fato a gente tem comprovado que aconteceu por causa do baú? Será que é por causa do que está sendo carregado? Precisamos ter dados reais para podermos ter confiança nesta discussão, qual o tipo de acidente que estamos discutindo? O assunto aqui é o mesmo que está sendo discutido no grupo de trabalho do Detran, que é o tamanho do baú; quanto aos refletivos nas costas, o próprio Capitão Vicentin falou que não tem nada na lei que peça para mostrar esses aplicativos. O Sr. Yasuda defendeu que o refletivo tem que ser visto de todos os lados, a partir do momento que você coloca o baú na moto e você colocou refletivo no baú você está permitindo visibilidade de todas as formas. Só para você saber Sérgio, antes, quando esta lei foi feita era só moto/cargo, hoje existe diversas variedades de motos, agora tem por estética uma traseira empinada bem elevada, mesmo você colocando um baú de 90 litros não permite a visibilidade das faixas do colete, tem que ser levado isso em conta sobre o suporte que o Fernando falou. O pessoal sempre usou um suporte que era preso na moto igual o suporte original que vinha, esse suporte não é um material de qualidade tanto que o meu quebrava direto, comecei a notar que CET e Polícia Militar usavam esse suporte, mas eles usavam extensor até a pedaleira da moto que fica ali aonde o garupa apoie os pés quando a moto tem garupa. Assim, começamos a usar esse suporte com extensor que além de ter aumentar a firmeza não deixa o baú balançar, ele começou a distribuir o peso entre o quadro da moto que ele não ficava mais concentrado só ali na garupa ele começou a distribuir o peso para as pedaleiras também como se fosse um garupa. Lembrando que não substitui o peso de você levar uma pessoa de 60kg; não é a mesma coisa você levar um peso morto, tem essa situação também a respeito da



qualidade do material que o Fernando falou; apoio totalmente. Já estive na situação onde bate esse protetor de perna chamado de mata cachorro ao bater nele evita de quebrar a sua perna se você cair no chão com a moto, cair sobre ele; então isso é bastante relevante. Fazer esses estudos inclusive de como seria o suporte ideal para colocar o baú, falando por experiência como um entregador, pois já trabalhei em situações extremas, tipo carregar coisas que até Deus duvida. Na época era assim; quando você trabalhava as empresas falavam para você fazer o serviço, mas a gente via que não tinha como levar o produto. Na mesma hora mandavam outro fazer a entrega. E o patrão falava, se você não consegue fazer um serviço vai embora. Eu tenho diversas fotos e qualquer dia posso trazer mostrando o excesso de carga que eu tinha que andar ou ficava sem emprego. Fui vendo e sendo prova viva do meu próprio laboratório, analisando o quanto que era possível carregar com segurança e o quanto não era e cheguei nesse ponto de concordar com Sr. Yasuda nos 30 kg, 10 equipamento e 20 de carga. Quanto ao manuseio da moto com o baú eu não vejo problema de estar com esse baú de 168L na minha moto porém eu não concordo que ele esteja na outra moto menor que impeça a visibilidade e até incômodo porque ele não permite que o motociclista pilote a moto com segurança, não tem dirigibilidade legal. Acho que temos que analisar muito os modelos das motos e qual a realidade atual, mas sem deixar brechas para que extrapolem. Coloquem regras, mas não aquela regra do baú de 90 litros; quero deixar bem claro, viu Sérgio, não podemos amarrar nada na moto, tudo tem que estar dentro do baú, hoje o entregador leva marmitta na moto, garrafa de água de 2L, capa de chuva, bota quando esta calor guarda a jaqueta pesada e volumosa; tudo dentro do baú. Isso tem que se levar em conta. O maior ponto que eu vejo nesta questão toda é ter os refletivos no baú, os suportes de forma adequada, pois quando você transfere a moto de passageiro para espécie carga, o Detran olha se está tudo adequado, correto, vê a declaração de quem você comprou o baú de quem você comprou o suporte, de quem instalou e se você não tiver as notas fiscais, tem que ter uma declaração até assumindo o risco daquilo e se responsabilizando. Acredito que a gente tem que olhar com muito carinho a questão da mochila e sou totalmente contra não consigo enxergar vantagem na mochila em relação ao baú, gostaria que não fosse feito algo que limitasse demais, sendo que poderia com segurança ser um pouco maior como o do correio sempre foi.

**Sérgio** - só uma pergunta, esta moto que é passageiro que vira cargo; acho que esse é o grande problema. A moto que já é cargo é menos problemática, o usuário fica transformando, ele tira o suporte, tira o baú e no final de semana na segunda-feira, coloca de volta o suporte? Como é que funciona?

**Edgar** - na realidade acontece sim, o meu é fixo não sai, gostaríamos que tivesse uma portaria que quando não estivesse com o baú você pudesse levar passageiro. A Honda tinha uma moto chamada Job, essa moto era mista; você poderia colocar o baú e quando não estivesse com baú, você poderia levar passageiro, mas nunca os dois juntos. Porém o pessoal andava com garupa e o baú, ficando totalmente inseguro. Não sei qual foi o motivo, mas cortaram esse modelo de moto e gostaríamos que voltasse. Quando não estivesse com o baú poderíamos andar com passageiro, porque o entregador geralmente tem somente aquela moto para lazer, trabalho e para tudo. Ele fica impedido de levar a mulher no trabalho, ele fica impedido de fazer um lazer com a moto. Poderia se estudar essa possibilidade; hoje alguns fazem de forma irregular, eles tiram o baú e colocam a mulher sabendo que isso é proibido, cometendo uma infração de trânsito que é alterar as características originais do veículo e

transportar passageiro em compartimento de carga. Se estiver com baú colocado com extensor que puxa o baú para trás e a carga do baú passa para as extremidades da moto, tem essa multa por exceder as extremidades do veículo.

**Sérgio** – o que eu imaginava é que quando ele passou no Detran para mudar a moto para cargo, seria cargo indefinidamente e não poderia transformar para passageiro. Ficam alterando a configuração da moto ao bel prazer deles.

**Rodrigo** – a Lei permite voltar de passageiro para cargo e de cargo para passageiro desde que a moto tenha dois acentos.

**Sérgio** – mas quando você está documentado numa situação, ao alterar a configuração, você vai estar irregular.

**Edgar** – você pode fazer a alteração como o Rodrigo falou, mas tem que alterar a documentação toda vez que houver alteração.

**Silvia** – quero agradecer o convite do Rodrigo e da prefeitura. Temos muito interesse nessa pauta pois coordeno o Programa Respeito à Vida que é um programa que tem o objetivo de reduzir o número de óbitos em acidentes de trânsito. O Infosiga é uma ferramenta onde acompanhamos mensalmente esses números que são muito expressivos e tenho aqui o fechamento que publicamos ontem, de janeiro a setembro. Em relação aos motociclistas foram 49.000 acidentes e 1.405 óbitos no estado e se vocês quiserem posso mandar o da capital separado; obviamente estamos falando de motociclistas. Quando fazemos um recorte para moto-frentista esse número tem crescido, por causa disso o Detran lançou no mês passado o Programa Moto frete Seguro, pois esses dados nos chamaram muita atenção. Em todos os modais tivemos uma redução; claro que está muito ligada a questão de isolamento social, pois com a pandemia as pessoas pararam de circular, tivemos menos veículos nas ruas e especificamente os dados de motociclistas nos chamou atenção porque esse número tem crescido. O governo do estado através do Detran lançou o programa moto-frete que basicamente tem três linhas de ação: uma linha de capacitação específica para moto-frentista, a questão também da legislação e a questão do crédito tanto para a manutenção da motocicleta quanto também renovação de troca. Esta é uma pauta que nos preocupa muito, temos que otimizar com o Sérgio do IPT pois nós também temos um grupo de trabalho e acho que faz todo sentido fazermos essa discussão já que a pauta é a mesma. O tema é o mesmo e a preocupação é muito grande com essa questão do baú, não é só baú eu acho que entra a questão da mochila, da fixação do baú, gostei muito da fala do Fernando quando ele fala do protetor também de membros inferiores quer dizer não tem certificação sei que são equipamentos que o motociclista usa para segurança mas não sabemos na verdade se eles protegem ou não ou não é uma gravidade maior no caso de um acidente. Agradeço muito, nós já tínhamos feito o convite anterior ao Sérgio e estávamos conversando. Acho que esse estudo pode seguir de uma forma conjunta, pois é do interesse do estado e do interesse do município e até pode tratar de normativas federais e é importante que tenhamos uma posição conjunta. Isto fortalece também nossa pressão a nível Federal e espero que estejamos integrados nessas informações. Sabemos que é um caminho longo e de muitas dificuldades pela frente e sempre temos que reforçar a questão da vida; nós estamos falando da preservação da vida do moto-frentista, do pedestre que é um tema para observamos muito e não só atropelamento com motocicleta, mas com bicicleta também. A Abramet também está nessa discussão e tem uma série de

opiniões e nós também precisamos entender o lado desse profissional; como é que é esse profissional, qual a condição dos equipamentos, como deve ser este equipamento para que ele possa estar atuando com segurança, poderíamos arredondar todo esse material para que posamos dar andamento nesta questão de uma vez, claro que sempre haverá alterações, na questão da mobilidade que é muito dinâmica e podemos pensar numa certificação fazendo o estado e a cidade de São Paulo sair na frente. Como tudo que surge em São Paulo tende a ser reflexo em outros estados, ganhar tempo nas outras discussões. Gostei de uma coisa importante que o Edgar falou, talvez aprofundar neste estudo de quais desses acidentes ocorrem por causa dos baús e daí conseguiremos provar se o baú seja um problema ou não. Nós usamos os dados da Polícia Militar e da Polícia Civil e muitas vezes não temos nem a profissão da vítima; não conseguimos saber se realmente é um motociclista ou é moto-frentista. Não são todos os boletins que tem isso escrito e devemos também pensar em aprofundar o estudo do baú, da mochila, do protetor inferior nos acidentes pois são equipamentos que também precisam de certificação. Imagino que neste grupo não tenha ninguém da fiscalização; a princípio sabemos que é uma loucura e fica impossível você trabalhar com tantos fatores de uma forma tão diversa e precisamos pensar realmente em dar uma padronização mínima. Claro que sempre haverá exceções e, mas tem que ter uma padronização mínima senão não é humanamente impossível fiscalizar. Temos a moto BR, moto cargo, moto passageiro não sei quantas mais, assim fica muito complexo também para pensar em fiscalização. Quero me disponibilizar enquanto Estado tanto quanto o Programa Respeito à Vida o Programa Moto frete que estamos lançando; a prefeitura já é parceira no programa e já estamos fazendo uma série de ações de uma forma conjunta. O objetivo é cada vez mais integrar as equipes de trabalho, pois quando olhamos os participantes são sempre os mesmos os interessados. É importante otimizar nosso trabalho para não termos retrabalho. Um laudo do IPT juntando-se aos outros como o da Faculdade de Medicina, da Abramet, da Abraciclo, reforçam o material que nós temos para poder levar à Brasília e pensar numa resolução, numa portaria que possamos fazer de forma conjunta.

**Rodrigo** – quais são mesmo os dados da Cidade de São Paulo?

**Silvia** – aqui não tenho só da Cidade de São Paulo, estou também com dados até agosto do município com 2.717 acidentes (só moto-frentista); no estado, 7 mil acidentes de Janeiro a Agosto.

Michele – Silvia, quando você fala em acidentes envolvendo motofretistas, esses são regulamentados, com CONDUMOTO, ou são autodeclarados.

Silvia – Esses são autodeclarados. Não temos a dimensão de quantos trabalham de forma irregular nos aplicativos. O nº de motofretistas regulares é muito pequeno perto do universo cadastrado em empresas de aplicativo.

**Gerson** - respondendo ao Sr. Montal, referente ao que os trabalhadores pensam sobre o uso do baú, hoje há uma tremenda resistência dos trabalhadores que não são regulamentados ao uso do baú porque eles entendem que o baú quebra quadros. Muitos deles não trabalham no e-commerce, mas sim no serviço igual a contabilidade que não precisa levar peso, apenas o envelope. Ele usa um dispositivo no tanque da moto ou então na própria mochila. Parte desses trabalhadores tem uma resistência contra o baú quem é motoboy antigo como eu que tenho 22 anos de profissão, sabe

que o baú de 90 litros, devido a trepidação quebra o fundo do quadro. Muitos deles que trabalham em empresas Express que não tem essa resistência com baú - Fernando está aqui e pode explicar isso -, o menino chega na empresa de Express com o baú em uma moto que carrega uma panela de caminhão que pesa 100 quilos e aí fica difícil. Por isso que há resistência Dr. Montal por parte dos trabalhadores. A questão da moto cargo hoje o DTP flexibilizou porque o trabalhador ia na Honda ou na Yamaha ou qualquer outra revendedora comprar uma motocicleta por exemplo de uma Honda Fan 2013. Ele vai até o sindicato para regulamentar, falamos para ele que infelizmente a moto tem que ser cargo, mas ele já comprou aquela moto com o carnê e não conseguiu colocar a moto na placa vermelha e devido a uma grande luta com Sindimoto o próprio DTP flexibilizou e aceita qualquer moto acima de 125 cilindradas; a moto pode ser branca, azul, rosa, vermelha, preta qualquer cor, o DTP está aceitando a CG. Ele dá entrada na documentação, o DTP dá o ofício para ele que vai até o Detran emplacar a moto. Ressaltando que não é o Detran que fiscaliza se a moto está nos padrões para virar cargo é o DTP ele vai até o Detran emplacar moto na placa vermelha. Com esse Ofício volta para e o DTP para poder fazer a vistoria final para ver se a moto está conforme a lei 14.491 e a Lei 12.009. A questão do IPT queria falar para o Rodrigo e os demais, que nós lá atrás vivemos isso com a questão do Inmetro que sempre vinha com muita burocratização. Nós derrubamos o Inmetro lá atrás pois custava mais ou menos de R\$ 350 a R\$ 380 para o trabalhador fazer a mudança da moto de passageiro para cargo e essa foi mais uma conquista do Sindimoto. Pelo que entendi, Sérgio, nada contra, mas como a gente já conhece os órgãos públicos, vão querer que volte esse Inmetro novamente, irão dizer, agora vai ter um laudo do IPT, então porque a gente não solicita que o Inmetro passe a moto para cargo novamente. Também reforço quando o Edgar falou a questão da motocicleta do Trabalhador, pois hoje o trabalhador só tem uma motocicleta que ele usa para trabalhar e para passear, para o lazer e muitas vezes ele tem que colocar o baú na moto. Este trabalhador mora lá no fundo do Grajaú e quando ele está regulamentado ele é obrigado a tirar as pedaleiras da moto e não pode andar com garupa, mas ele só tem aquele transporte, muitas vezes a mulher que trabalha aqui na Faria Lima ela demora quase 4 horas para chegar em casa e ela sai do serviço 6 horas da tarde para chegar em casa 10 horas da noite. O nosso transporte público infelizmente não é dos melhores e ele é desprovido de condições para quem mora em bairros mais afastados. Então ele tira, afasta o baú e dá um jeitinho da mulher dele sentar entre o baú e ele, muitas vezes ele vai sentado no tanque, ressaltando o que o Edgar falou, poderia muito bem flexibilizar. Nós ouvimos o Sr. Yasuda que falou que desse jeito não dá e que tem que mudar as resoluções, tem que ter um estudo para dar flexibilização para esse trabalhador poder também estar se adequando entre o trabalho e carregar uma pessoa da família e não vejo por que não deixar, pois hoje, infelizmente, a Uber conseguiu uma coisa inédita em São Paulo que foi liberar o mototáxi. O mototáxi é liberado e só não tá rodando ainda em São Paulo por que a SMT-Secretaria Municipal de Transportes vai criar um monte de regras para que seja uma moto de alta cilindrada. Por último eu queria deixar uma questão aqui: se fala da questão do baú, sendo que se vocês verificarem os itens de acidentes, eles não estão acontecendo por causa do baú, estão acontecendo com essas bags, desses meninos que estão entrando no dia a dia aí e nada é feito, nada é fiscalizado. Participo dessas câmaras temáticas desde o começo 2008 e eu não vejo nada a ser feito para melhorar ou então fiscalizar e educar esses trabalhadores novos que estão entrando porque os acidentes acontecem com os bags e com essa molecada emocionada que está andando na Marginal Pinheiros com a bag nas costas a 120 km/h; se uma bag dessa enrosca no retrovisor ele acaba se matando e matando o próximo.

**Aquila** - sou do departamento científico da Abramet, sou médico de tráfego e atualmente faço doutorado na Universidade Federal de São Paulo na UNIFESP. Primeiramente seja bem-vindo Sérgio, o desafio é gigante e eu acho que a sua contribuição assim como todos que estão nesse grupo é de suma importância para reduzir os índices que a Silvia tem levantado mês a mês e colocou até no grupo a Abramet e já fez um levantamento prévio sobre o uso de mochila e baú. Em relação a literatura sabemos que o maior produtor mundial de motos é a Índia e o maior número de moto-frentista é no Brasil. É um desafio muito grande e com certeza a cidade de São Paulo, a maior do Brasil é que apresenta e lidera esses números, até pela proporção de números de motociclistas que na pandemia aumentaram e nem todos tinham experiência do Gringo e do Gerson. Quanto aos outros que tem contribuído para o aumento de quedas de acidentes no trânsito eu deixo a disposição o departamento científico da Abramet com relação a qualquer estudo ou trabalho em conjunto com relação a esses dados. Acho que a Silvia tem feito todos os levantamentos e escuto com muito prazer e me ponho a total disposição para trabalhar em conjunto para tentar melhorar ou contextualizar melhor o que a gente vê aí nas ruas e o que a gente da Medicina vê principalmente nos hospitais. Gosto muito de uma pirâmide que a Barros, da OMS publicou recentemente. Estamos falando até agora sobre o número de mortalidade e isso numa pirâmide é só o topo; embaixo há os atendimentos com relação ao Samu, há atendimentos primários e o número de sequelas. A gente só está falando do topo mesmo, mas na medicina falamos que a cada pessoa hospitalizada, seja por acidente de trânsito ou não, vemos um pai que fica internado com a mulher e tem que sair emprego para ficar de acompanhante e à noite tem que ter a revezamento do filho ou da filha; portanto, a tragédia social é gigantesca. Enfim, era isto que tinha para dizer e estamos à disposição.

**Yasuda** – Maria Teresa, queria saber se você poderia verificar junto ao Governo do Estado como é que está o convênio entre vocês; nós temos visto notícias de que a pandemia trouxe ao nosso moto-frentista, o entregador de aplicativo como herói e num outro momento ele é o vilão. Ele tem uma situação na questão do pagamento de indenizações DPVAT e há uma dificuldade em definir bem claramente quem é o moto-frentista e quem é o entregador. Se nós tivéssemos um dado consolidado entre o CET e o Estado nós teríamos um número mais real do que acontece principalmente na capital de São Paulo. Falta dentro de todos esses dados inclusive do que a Silvia falou, que não existe nenhuma situação da causa do acidente, se você olhar um boletim de ocorrência do policial agente fiscalizador ele não coloca por que aconteceu o acidente; se foi uma abalroamento, se houve uma velocidade excessiva do motociclista. Não conseguimos sem esse dado encontrar uma forma de ajudar o segmento, pois, dizer que ele foi a óbito, que ele foi ao Hospital, que ele vai ficar com sequela é muito fácil, mas o que nós queremos efetivamente saber é por que aconteceu acidente. Não vai ser utilizado esse tipo de informação para o seguro ou para qualquer outro tipo de finalidade, mas simplesmente para analisar o acidente porque que acontece. O que o Gringo falou em relação ao baú, por exemplo, porque ninguém escreveu que foi o baú pesado que causou instabilidade na motocicleta. Precisamos buscar excelência no trabalho técnico em relação a definição das causas do acidente se não tivermos isso não haverá ações que nós possamos fazer para buscar minimizar as situações de dificuldades. Quero agradecer ao Sérgio pela presença nesse trabalho que vai ser realizado, vamos ver se conseguimos fazer uma integração da Câmara Temática de Motocicleta com o grupo de trabalho do Detran para termos um resultado melhor. Se vamos apresentar alguma mudança, solicitação

de alteração de alguma resolução, alguma forma de poder melhorar a situação, é muito melhor que a gente faça através da prefeitura através e do estado para que o Departamento Nacional de Trânsito possa avaliar melhor o que está acontecendo em relação aos acidentes, principalmente na cidade de São Paulo.

**Maria Teresa** – Obrigado Yasuda, eu vou verificar. Não sei se a Michele ou alguém tem notícia dessa assinatura do convênio; estava tudo pronto e só faltava assinar. Estavam vendo uma data e eu não entendi porque que ainda não foi assinado. Podemos ir atrás e mandar um e-mail para vocês informando.

**Silvia** - da minha parte também já está tá tudo pronto; passou para o jurídico e me parece que o cuidado que eles estão tomando é por conta da questão eleitoral. Vou consultar novamente o jurídico porque eu acho que há excesso de zelo, se não há repasse de recurso no nosso convênio só parceria na questão da informação mesmo, vou mais uma vez falar com o jurídico. O Raphael que está acompanhando também a reunião vai poder me ajudar nessa questão. Outra coisa que queria colocar é a questão dos fatores envolvendo os acidentes que o Yasuda comentou. Penso que temos que avançar mesmo porque nós temos alguns indicativos no boletim de ocorrência por suspeita de embriaguez pela cidade. Não é todo o boletim que é preenchido realmente e a gente não pode pensar nessa questão para usar como uma questão de documento para seguro, mas dá para a gente pensar desde que possamos aprofundar a questão dos fatores de risco. Acabei de falar com Áquila, da Abramet, e vamos fazer uma reunião paralela para pensar numa proposta para que possamos aprofundar um pouco mais os dados.

**Alexandra** – Retomando a questão que o Sr. Yasuda levanta sempre, de fato precisamos conhecer os acidentes. Dentro do que temos disponível nós conhecemos os acidentes, mas conhecer mais será ótimo e hoje não existe uma maneira de fazer isso. O que dispomos é o B.O. Teríamos que filmar toda a cidade para ver a dinâmica do acidente com profundidade. O que o B.O. nos traz e com o grupo de investigação de acidentes graves que a CET manteve funcionando ao longo dos últimos anos, foi possível construir um relatório técnico - Boletim Técnico 53 – que está à disposição na internet, posso pedir para mandar para todos, sobre as mil investigações de acidentes graves e fatais; dentro do boletim há um capítulo dedicado aos acidentes de moto que o grupo, era um grupo de técnicos que eram acionados pela central na ocorrência do acidente, e não dá para acionar antes para ele ver o acidente, ele era acionado na sequência do acidente para ir até o local e tentava coletar o maior número de informações possíveis. Esses relatórios não são públicos justamente para não serem usados por seguradoras que não tem essa função; são relatórios técnicos. Tenho de cabeça o resumo do que acontecia com as motos e a maior parte dos acidentes envolvia excesso de velocidade ou velocidade diferenciada dentro do corredor e transgressão ao sinal vermelho. Esses eram os principais, mas a questão de uma pergunta que foi feita sobre quantos acidentes aconteceram por causa do baú? A resposta é nenhum. Quantos acidentes aconteceram por causa da velocidade? A resposta é nenhum. Quantos acidentes aconteceram porque o cara estava bêbado? Idem. Sabe por que a resposta é essa? Todo acidente de trânsito é uma combinação de fatores; é uma corrente de elos que se juntam para resultar num acidente. Nós tentamos quebrar o maior número de elos possíveis. Todo mundo aqui conhece alguém que já pegou o carro bêbado e chegou em casa ileso porque faltou o outro elo da corrente, faltou alguém passar por ele, faltou precisar frear. Ele teve uma sorte incrível, pois não se juntaram os outros elos da corrente. Portanto baú isolado não é a

causa do acidente, a velocidade não é a causa do acidente; são elos que se juntam. Se um determinado dia você precisar de uma manobra e está com o baú com peso exacerbado, ou que o impediu de ver uma aproximação de outro, isso vai se somar na construção dos acidentes. Nós como técnicos e todos que trabalham com acidentes sabem disso tudo. Todo acidente é composto de elos e o nosso papel é quebrar o elo mais barato, mas acessível; por exemplo, quando reduzo à velocidade quebrou o elo da energia do acidente. Entra também a questão da Legislação Federal que diz, por exemplo, que uma via arterial tem que ser 60 km por hora, mas, que dentro do município você pode adequar à sua realidade. Então analiso os outros elos vou no elo velocidade, reduzo, tiro energia dos acidentes, e o número de acidentes e mortes é reduzido. Isso nós queremos fazer com baú, com a mochila e com todos os elementos que possam participar de um acidente. Tirar o elemento que for mais possível para nós e que estiver mais ao nosso alcance. Portanto, não procurem saber quantos acidentes aconteceram por causa do baú, o baú vai se somar a uma série de outros pequenos eventos para resultar o acidente. Ele pode resultar no aumento da gravidade, pode resultar na diminuição do seu tempo de resposta e assim em todos os outros elementos. Tenham isso sempre em mente; “prova para mim que foi o baú”. Não é assim, nós temos que ter em mente que nós estamos tentando descobrir os elos da corrente e quebra-los. O que temos hoje à disposição são os B.Os, não adianta a gente querer dizer que vai conseguir outras coisas. Podemos conseguir informações hospitalares e há estudos excelentes à disposição; podemos mudar o tipo do boletim, podemos planejar tudo para um futuro. Porém, dizer que nós não conhecemos os acidentes, não é verdade; nós conhecemos os acidentes, nós temos uma visão clara de que é uma mistura de despreparo na condução, nas condições inadequadas de via e por isso que CET está constantemente corrigindo isso. Estamos constantemente corrigindo as vias, melhorando a sinalização e melhorando a pavimentação; temos uma equipe de técnicos enorme tentando olhar se o foco está visível e se eu puser uma aleta para separar, para o daltônico enxergar melhor, será importante cada detalhe. Nós aqui estamos para isso, para descobrir os detalhes e dentro dos detalhes eliminar aquilo que for mais acessível, que for mais possível para o poder público e mais exequível para as pessoas.

**Áquila** - queria convidar a todos, fiz um grupo de WhatsApp para de repente aproximar os membros da câmara técnica para não deixar morrer algumas ideias de trabalho em conjunto, quem tiver interesse o link está no chat é só clicar que será adicionado diretamente no grupo.

**Edgar** - escutei essa frase e às vezes faz sentido: “o ótimo é inimigo do bom”; acredito que com o que já temos já daria para gente começar as blitz educativas, já daria para pensarmos em como voltar aos cursos de capacitação dentro da CET, como trazer de volta esses cursos porque o pessoal não está conseguindo achar vaga e no Sesc/Senat já voltou. Como já falei, o Sesc/Senat é bom, mas o da CET é muito melhor. Nós precisamos falar a mesma língua para poder dar essa capacitação para o pessoal; termos incentivos da SMT e promover incentivo em relação à regulamentação, ou seja, isenção de taxas para que o moto-frentista tenha mais algum direito. Como eu já havia falado, os bolsões não estavam sendo fiscalizados; você gasta dinheiro e perde muito tempo para ser um moto-frentista; conscientemente você entende que está mais seguro, mas na visão comum você pensa, gastei tudo isso para ganhar a mesma coisa que o outro que não tem diferencial nenhum e ainda tenho um monte de burocracia todo ano. Uma coisa que estamos vendo lá na câmara do Detran, sei que a gente tá falando aqui, mas aqui pode acontecer também, os

aplicativos todos querem fazer um estudo sobre coisas que já foram definidas antes. Agora eles querem fazer um estudo da mochila para provar que a mochila é ideal, ela é permitida em todo lugar do mundo, só que temos medo deles provarem através desses estudos, hoje eles falam da mochila, amanhã podem colocar que não precisam de habilitação, depois procuram outro item. Eles também iriam procurar profissionais que aceitam qualquer coisa para trabalhar, por isso temos que ficar de olho aberto sempre. Gostaria também de frisar que dentro dessas situações dos Correios, que usam com aqueles vãos grande da PM, bombeiro, Samu, que andam numa velocidade maior às vezes sem a sirene ligada, quando eles não estão em ocorrência porque que a gente não vê esse pessoal toda hora caindo no chão. Eu principalmente ando a cidade toda e não vejo acidentes com eles, isso ocorre, porque eles têm capacitação. O problema maior de tudo está na capacitação; a gente precisa de uma capacitação de qualidade, não pode ser aquela do Uber que simplesmente você faz um curso online, onde não se sabe quem está do outro lado do celular se é realmente a pessoa quem está fazendo, se ela realmente aprendeu alguma coisa. O Uber que bate a 60km/h tem todas as carcaças do carro para proteger, o cinto segurança e o moto-frentista não; o moto-frentista o motociclista ele é o para-choque da moto dele, é essa minha preocupação. Sobre o que Gerson comentou que o DTP quem libera tudo numa moto eu concordo, só que o que eu quis dizer foi o seguinte, quando você compra uma moto zero, você não passa pela vistoria do DTP, você vai direto para o Detran e aí essa moto é passageiro e você tem que mudar ela para espécie cargo é onde o Detran autoriza colocar o suporte e colocar a placa vermelha e tudo que for necessário. Depois você passa na vistoria do DTP, você tem que vir com o ofício do DTP que libera e depois o Detran altera a documentação, ou seja, são duas vistorias que a gente passa, quando a moto é usada são três vistorias. Passa no DTP, depois vai no Detran e depois ele volta no DTP. Quanto ao que o Alexandra falou concordo totalmente; já vi pessoas que se acidentaram bêbadas, pessoas que já se acidentaram por causa de velocidade, mas, todavia, ainda por causa do baú. Eu não entendi o seu ponto e quando eu disse a minha frase foi querendo dizer isso, mas não que eu concorde com excesso de peso ou baú gigantesco. Eu acho que já dá para começar com o que tem e a gente ir continuando esse grupo de trabalho no decorrer porque enquanto estamos discutindo aqui estamos fazendo algo bem benéfico. A empresa MOTTU está alugando motos de 110 cilindradas sem nenhum tipo de kit de moto-frete, sem nenhum tipo de refletivos, sem baú e sem nada; está alugando para pessoas sem experiência e essas pessoas estão se acidentando e já chegou pelo menos 3 situações de acidentes com essas motinhas que o pessoal está alugando com a finalidade de moto frete. Eu não conheço outra forma de colocar placa vermelha na moto se não for em moto-frete e mototáxi, se tiver eu gostaria que vocês me falassem. Pois eles têm placas vermelhas nas motos deles e são todas de 110 cilindradas, sem baú, sem refletor, sem antena, sem colete refletivo, sem nada; estão alugando para finalidade de moto-frete. Podem entrar no Instagram MOTTU, aí todo mundo está falando, e está usando moto-frete; me desculpa, mas eu achei que era muito relevante falar tudo isso.

**Maria Teresa** – obrigada Edgar, iremos sim verificar sua solicitação.

**Yasuda** - queria só dizer para Alexandra que é extremamente importante o que ela disse. Porém, essa avaliação dos acidentes, vai ajudar muito nas informações e troca de informações com o Detran São Paulo. Na verdade, avaliação de São Paulo, com as informações do DETRAN e mais as informações da CET, teremos um conjunto de informações com retratação real dos acontecimentos. Em relação ao que o Gringo



falou sobre essa empresa que tem placa vermelha, deve ser feita uma solicitação ao Detran para avaliar como é que foi feita essa documentação da placa vermelha. Se existe uma placa foi alguém que autorizou, mas quem tem que autorizar a colocar placa é o Detran. Na parte da tarde quando você, Gringo, for na reunião do grupo de trabalho, poderia questionar essa situação e colocar para eles.

**Gringo** - Já fiz isso, mas quem autoriza a placa vermelha é a prefeitura então o Detran coloca.

**Yasuda** - então verifique essa situação, se não existe essa forma como você falou de colocar placa vermelha uma moto que não é mototáxi e nem moto-frete; não consegui entender direito o que acontece.

**Lilian** - queria falar um pouquinho sobre a fala do Yasuda e da Alexandra quando ele fala da quantidade de dados e que a gente precisa avançar. Sou da pesquisa comportamental e avançar na pesquisa comportamental para mim é muito importante. Tenho muitos dados da CET, trabalho na CET há muitos anos, já estive em contato inclusive com as pessoas que vão no exato momento em que acontece um acidente. Eles estão lá para coletar dados neste momento de delicadeza muito grande principalmente se tem óbito. Por mais rápido que a equipe da CET chegue, é muito complicado saber o que aconteceu; preciso saber o que essa pessoa estava fazendo no momento do acidente para que acidente não ocorra novamente: se envolve principalmente o comportamento do moto-frentista; cansaço físico e mental ultimamente é muito grande e ele não aparece no conjunto. Também como acontece com o baú; só quero reforçar o que a Alexandra está falando que é um conjunto que não aparece em nenhum momento, mas que o cansaço físico mental e o comportamento não são tangíveis, ele é o que mais acaba causando os acidentes. Conjuntamente ele não está aparecendo, mas o baú contribuiu, um buraco contribuiu e ele não consegue responder imediatamente por conta desse conjunto de fatores. Na semana passada estive em uma reunião com o Fernando, Rodrigo e Gerson que estão aqui e chegamos à conclusão de montar, além desse questionário de perfil, trazer aqui um conjunto de dados para câmara temática para validar um questionário que seja validado por todos com menor o número de questões. Talvez esse questionário da prefeitura para roteiro a gente mande para rua para ter uma maior representatividade, porque vários de vocês estão aqui, nós temos vários empregadores entre 20 e 30 anos que não estão representados nesse grupo e porque eles fazem a inscrição, mas não respondem. Para pegar esse pessoal realmente eu preciso ir a campo, porém quero frisar aqui com vocês, que quando o link da pesquisa foi lançado no ar, o Edgar da AMABR imediatamente passou para todo o grupo dele e a gente já tem a parte da AMABR inteirinha já tabulada. Quero agradecer porque a representatividade dele diante do grupo foi muito importante, percebi também que as respostas não foram tendenciosas, dando para fazer uma análise muito boa; ou seja, estamos com as questões mais do que testadas e dá para darmos continuidade e ter um levantamento de dados que vai ser muito importante para fundamentar todas as decisões que serão tomadas daqui para frente.

**Rodrigo** - Acho que está tudo muito pertinente; num grupo realmente nem todos concordam com tudo, mas tem que achar um parâmetro mínimo. A participação do IPT no que tange a questão dos equipamentos é uma parte que estamos discutindo, o curso de capacitação requer a questão da pandemia, requer uma série de normativas que ainda não estão disponíveis, a questão do curso que é a regulamentação começa

pelo curso e não pelos equipamentos. É um curso de 30 horas obrigatório por lei federal que tem que constar na sua CNH e esse é o pontapé inicial da regulamentação pois sem isso não há como a gente discutir. Como esse assunto requer uma demanda em relação à pandemia, nós pulamos para a questão dos equipamentos. Chegou para mim 20 vídeos de mortes onde está claro que a questão do baú da Loggi e da mochila. Tenho 6 vídeos de pessoas que ficaram com a perna amputada onde todos eles eram de aplicativos; um com a questão do baú (excesso de peso); 1 da Uber e 2 da Rappi e 2 da iFood que estão sendo tratados pela Lucy Montoro que é uma parceria que a gente envolveu. Diante desses relatos eu tenho coisas palpáveis das pessoas que faleceram. Os vídeos que chegaram das pessoas que ficaram com as pernas amputadas são 6 pessoas nesse período de pandemia. Temos relatos de indivíduos contando toda uma situação muito desagradável de termos principalmente, pela falta de suporte das empresas de aplicativos, estes trabalhadores, falando aqui as questão social, quando vemos que em um acidente uma pessoa que é pai de família fica com a perna amputada, acho que é uma dor muito forte.

**Edgar** - Algum de vocês tem noção de quando volta o curso de moto-frete?

**Sérgio** – agradece o convite do Rodrigo e da Silvia do Detran. Acho que podemos contribuir bastante com vocês. Eu imagino que essa discussão é contínua e vocês devem ter começado a discutir já há algum tempo e não tem fim.

**Rodrigo** – em relação ao baú está agora nos finalmentes; chegou tanto pela câmera temática como pelo Detran, mais o laudo do IPT para que a prefeitura tenha maior subsídio para uma nova normativa de portaria. Se será esse tamanho ou não e qual é o tamanho que não compromete a segurança.

**Sérgio** – priorizaremos então o baú; vocês podem me passar os contatos daqui para frente.

**Maria Teresa** – sim Sérgio, no nosso site no CMTT estão disponíveis todos os materiais aqui discutidos e também as atas de todas reuniões; o contato pode ser o Rodrigo pois ele é o coordenador que comanda essas reuniões.

**Sérgio** – acho que o objetivo de hoje foi cumprido e deu para entender as necessidades de vocês. Vou levar tudo isso ao IPT; somos uma S.A onde o governo é majoritário. Realizamos trabalhos para o estado, mas não sei como devemos encaminhar esse ao IPT. Temos contratos do IPT com empresas do estado que utilizam nossas cotações do Governo e algumas empresas do estado e a gente cobra alguma coisa. Também fazemos contratos que utilizamos uma avaliação para trabalhos que sejam em prol da sociedade. Neste sentido, estava conversando com nosso presidente. Estamos avaliando como fazer esse trabalho para ver se encaixa no caso de vocês. Vou levar para a nossa diretoria o que conversamos hoje e voltamos a conversar na próxima reunião. Vamos estudar todas as apresentações para podermos formatar como é que a gente poderá ajudar vocês nessa questão do baú primeiramente.

**Edgar** – por favor, não esqueçam de avaliar o estudo da SPTrans; como é que ele fez para obter estas medidas. Não para copiar, mas para ver o que eles usaram para chegarem a este número, talvez agregue algo no estudo de vocês.

**Rodrigo** - a metodologia foi da postura da Secretária, acho muito fora do comum a secretária testar uma questão de veículo, acho que foi uma aberração esse estudo da SPTrans. Comentei com a Elisabete que é a atual secretária sobre o estudo feito pela SPTrans que não é nenhum DTP. Voltando a postura da secretária, sobre a questão de você ficar sentado para validar o tamanho do baú, isso é desnecessário. Isto não tem nada a ver baseado na lei da Secretaria para validar um baú que é colocado numa moto.

**Sérgio** – Rodrigo, você pode disponibilizar todo material que vocês têm em relação ao baú?

**Rodrigo** - vou te mandar todo material que já temos produzido pela câmara temática de motos em termos de estudos. As resoluções, a lei federal, as portarias da prefeitura, a lei municipal. No ano passado tivemos uma portaria da prefeitura. Vou atualizar. Também vou copiar Alexandra por parte do Município e a Silvia por parte do Estado para que tenhamos uma linha em conjunto. Os outros órgãos devem ter conhecimento de tudo que está acontecendo.