

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE MOTOCICLETA

Data: 19/09/2023 (terça-feira)

Participantes

Antonio
Assessoria Técnica – SMT
Celso - SMT
Fabia Helena
Fabio - SME
Fabio Saraiva
Gringo presidente AMABR
Ilana CET
Jackeline Morena de Oliveira Melo
jmontal
Johnson DR CET
Lea
Marcão sindmoto
Marcelo Moraes CET
Mariana Santana Pereira Santos
Michele Perea Cavinato
Sergio Amaral
Susana
Tatyana Costa
Vanessa Gac Leal
Vitor Martins

Sergio Amaral – Serão aulas práticas realizadas aqui na nossa pista aqui do CET. O curso tem a intenção no modo teórico de promover e mostrar a importância do gerenciamento de risco para o motociclista. Como eu disse, falar sobre novas sinalizações de trânsito, assim como a Faixa Azul, falar de compartilhamento diário, que é muito importante, entre outros temas. É um curso bem dinâmico. No módulo prático, o objetivo é despertar nos participantes a percepção da necessidade do aperfeiçoamento das técnicas e isso é feito constantemente. É sempre para poder despertar que o motociclista tenha consciência de que é sempre importante se capacitar. No conteúdo do curso, nós separamos por modo teórico e prático na apresentação. No modo teórico, são alguns itens, a gente vai falar de um panorama dos sinistros envolvendo motociclistas na cidade de São Paulo. Vamos abordar os fatores de risco que levam a esse sinistros, como cansaço, uso de bebida alcoólica, sono etc. Outro ponto importante é o ponto cego, isso é um dos maiores causadores de acidentes nas nossas vias. Vamos falar também sobre a manutenção de motocicleta, questão da segurança da frenagem, distância de frenagem, tempo de reação, também sobre curvas, sobre os seis pontos de curvas, que é a entrada, o ápice, o final da curva, que é muito importante também para evitar acidentes, o compartilhamento do espaço viário para pedestres, outros motoristas e também noções básicas de como reagir a situações de emergência no trânsito. No módulo prático, na nossa pista, nós vamos falar sobre postura do motociclista quando ele está realmente pilotando, distância segura, a visão antecipada da curva, manter a visão sempre à frente, também sobre a importância da utilização correta dos equipamentos de proteção individual. Teremos exercícios de contornos na Alameda, figura do 8. Outros pontos mais importantes para que o motociclista evite ou pelo menos minimize o risco de se envolver em algum sinistro. Nós temos uma proposta depois dessa aula inaugural, nós vamos fazer ajustes no curso, enfim, melhorar o nosso conteúdo, se for caso. Para o ano que vem, nós temos a intenção

de realizar duas turmas por dia desse curso, uma turma pela manhã, a segunda turma pela tarde. No módulo prático, os alunos serão divididos em pequenas turmas para ter um maior aproveitamento dos exercícios, para que possa realmente corrigir falhas e dar orientação correta para todos eles. Nossa intenção objetiva é capacitar e atender o maior número de motociclistas possível, dentro da nossa capacidade de atendimento aqui no CET e promover a mudança do comportamento dos nossos alunos, os participantes do curso e, lógico, reduzir o número de sinistros na cidade de São Paulo. No dia 29 do 9, sexta-feira da próxima semana, teremos nossa aula inaugural pela manhã aqui na pista do CET. Foi um desafio que foi colocado pela Secretaria e que eu reforcei aqui junto à equipe, e a Tatiana cumpriu brilhantemente e a gente discutia muito, inclusive, internamente. Eu faço questão de ressaltar que nós temos uma equipe aqui de educação que é altamente xiita, eu até brinco com ela, na questão de cumprimento de todas as regras, de promover o estado da arte da educação. Os nossos cursos, como a Tatiana falou, são reconhecidos não só pelos motociclistas, como pelos motociclistas não profissionais, como muito reconhecido pelos profissionais, pelos motofrentistas. Importante salientar algumas coisas. Esse não é um *Trade of*, o fato de ter criado esse curso não quer dizer que nós não vamos ter outros cursos. Sim. A gente vai ter, principalmente na medida da disponibilização de recursos financeiros e humanos. O grande desafio desse curso foi colocado é o seguinte, neste momento em que a frota de motociclistas, de maneira geral, aumentou exponencialmente, mais importante do que a gente ter 10 ases da motocicleta no trânsito, é a gente ter 10.000 motociclistas aptos, motociclistas que tenham noções muito fortes de segurança e consigam ser replicadores. A gente conta com todas as associações, contamos com a Câmara Temática, com apoio de vocês para replicar, nos ajudar. Nosso desafio é bem importante, é bem robusto. Nós ficamos para sair com o edital de chamamento para contratação de 10 instrutores para nos ajudar a atingir essas metas desafiadoras. Nossa intenção é fazer duas turmas, como a Tatiana falou, de manhã, à tarde, de 25 a 30 alunos por turma. A gente tem moto oficial. Nossas motos são todas novas e acabamos de adquirir. Cabe a gente fazer um esforço conjunto para que cumpra essas etapas, essas metas e a gente consiga implementar, trazer um trânsito mais seguro. Convido vocês todos para participar da nossa aula inaugural, principalmente o secretário Celso, que está presente. Agradeço vocês a oportunidade de divulgar e fomentar mais esse curso que a CET está promovendo para municipalidade.

Fabia Helena – Bom dia, pessoal. Parabéns para vocês pela apresentação. Eu acho que é uma iniciativa realmente que vai colaborar muito com todas essas outras iniciativas que vêm se formando e que todos nós estamos promovendo. A Alfa Moto está à disposição, se você achar por bem, para na aula inaugural, a gente tem aqui algumas palestras sobre os equipamentos, avaliação até para a hora da compra mesmo, o que avaliar para comprar, como comprar. A gente tem aqui um apresentação, que não é voltada ao cunho comercial, voltada realmente para que o motociclista se familiarize um pouco mais com a motopeça e com o acessório. A gente pode também, no decorrer do curso, se você quiser, disponibilizar alguns associados para a parte técnica para dar essa aula para o pessoal a para aplicação de peças, esse tipo de coisa, como conservar melhor a peça, como manter o equipamento adequado durante todo o seu ciclo.

Sergio Amaral – Obrigado, Fábica. Excelente. Contamos, sim, com vocês. Vamos conversar ao longo dessa semana aqui. Temos mais uma semana e meia. Vamos conversar e ver como é que a gente pode fazer isso, não só para a aula inaugural, como de maneira recorrente.

Fabia Helena – Ótimo. Estamos à disposição.

Mariana Santana Pereira Santos – Gostaria de parabenizar a iniciativa do curso. É algo que a gente está precisando muito em relação à segurança viária, que é a principal preocupação da gestão, inclusive o plano de metas tem muitos quesitos em relação a isso. Eu queria saber, em relação à divulgação desse curso, ele vai ser divulgado no portal da CET? Como é que funciona? Tem alguma estimativa em relação ao público esperado?

Sergio Amaral – Tem sim. Ele faz parte, sim, do plano de metas da conjuntura aberta 39 h. A nossa intenção é chegar até o final do ano que vem por volta de 5.000. A gente não tem um número, porque nós tínhamos duas unidades, quando a gente começou o curso, a gente tinha o CETET e SEMOB. Infelizmente nós perdemos o CEMOB, faremos só no CETET. Como a nós funcionaremos todos os dias, de segunda à sexta, em dois períodos, a ideia é ter de 25 a 30. Isso a gente vai avaliar melhor para dar um curso que seja como a gente falou. Tem que ser algo bem condensado, mas tem que ser um curso que tem uma aproximação forte entre os dois, principalmente do prático, entre o instrutor e o e o aluno. Ele vai ser divulgado em todas as nossas redes. Vamos usar a mídia, nossa assessoria de imprensa, a partir de agora vai estar começando a falar forte do curso e a ideia é atingir, estar com essas turmas completas, a partir de agora, até o final do ano que vem. Um dos fatores críticos de sucesso do grupo, que foi sempre colocada para nós, é a dificuldade de adesão. A CET disponibiliza vários cursos, mas o motociclista e a sua associação sempre alegam que o profissional não tem tempo de parar, o motociclista de lazer, o não profissional, às vezes não se interessa, porque é um curso longo. Esse foi o grande desafio que motivou a gente a fazer um curso concentrado, isso é bom. A gente sempre está enfatizando, existe uma discussão interna muito grande na questão da carga horária. É importante salientar que essas 4 horas funcionam um período, manhã ou tarde. É impossível, na nossa modesta avaliação, que uma pessoa não possa disponibilizar um período do seu dia para sua própria segurança. Nós entendemos, é muito difícil às vezes, tanto o profissional, quanto o motociclista de lazer, ele ficar dias e tal. Às vezes, é realmente complicado, mas a gente está investindo forte nesse curso. Ele demanda um período apenas. Nós precisamos muito da ajuda de vocês para que tenha adesão e também em breve nós vamos ter nosso curso de extensão. Cada vez mais nós estamos investindo em educação continuada para que a gente despertar em usuário o interesse e a necessidade, mais do que tudo, a necessidade de ter essa educação contínua. A gente conta muito com todas as associações. Contamos com todos vocês para que estimulem os seus associados e seus parceiros a aderir e a participar. Quanto mais gente aderir, quanto mais gente fizer o curso, a gente vai ter um trânsito mais civilizado e menos agressivo. Obrigado.

Marcão sindmoto – Bom dia a todos. Marcão aqui da Sindmoto SP. Algo interessante você falou também em questão de a gente espalhar isso não só para o motociclista, mas os verdadeiros profissionais do dia a dia. Era bom se isso chegasse até essa galera, hoje que a gente sabe que veio para ficar aqui, as plataformas digitais, que essa galera também alcançasse esse povo todo. A gente vê tantos jovens hoje sequelados nesse trânsito caótico que temos. Era bom se alcançar esse pessoal. Dependendo do Sindmoto, estamos em aqui, pelo menos a gente tem em torno de 15, 20 celulares, estamos em vários grupos de motoboys, dá pra gente pegar tudo isso que a CET, na nessa questão que o Sérgio explicou agora, e espalhar essa informação nesses grupos também, alcançar essa galera aí também, para não deixá-la de fora. Sérgio, parabenizando por esse ato, você assume equipe, está de parabéns toda equipe da CET, sempre surpreendendo, surpreendendo a todos. Eu acredito que isso vai alcançar muita gente. Eu acredito que através desses cursos a gente vai diminuir bastante e sinistros.

Sergio Amaral – Sem dúvida nenhuma, Marcão. Um ponto importante que você está colocando, ia para deixar todos na mesma página é o seguinte, nós aguardamos a Câmara Temática de hoje para fazer a divulgação oficial da aula inaugural. Por isso que vocês ainda não viram nada divulgada na mídia. A partir de agora, a gente sai com todo esse apoio da assessoria de imprensa e contamos também com vocês. Como esse curso é um curso em constante evolução e ele foi feito para o motociclista em geral e motociclista profissional ele se inclui fortemente, nada impede que a gente faça turmas específicas, que a gente combine alguns períodos da semana que vocês queiram fazer junto com a gente, com uma turma só de vocês. Talvez a gente possa estudar, porque isso a gente pode focar na aula prática questões que são mais aderentes ao profissional do que ao contexto comum. Vocês têm a obrigação também de nos ajudar a promover um curso mais assertivo para vocês e para a população em geral. Estamos juntos nessa. Conte com a gente.

Marcão sindmoto – Só completando minha fala, aqui vai ser um grande sucesso, acredito que vai alcançar. É algo assim que eu a parabeno. Eu já falo muito é a questão do sucesso do Portal em 56. Eu acredito que vai ser a mesma coisa, vai ser positivo igual Portal 156. Eu falo porque a gente está aqui à frente, ajuda muito essa categoria, até aquelas pessoas mais velhas hoje, até um tempo atrás, tinha falado com a Michelle, com pessoal, que eles estavam tendo uma dificuldade, hoje a partir do momento que você ensina o profissional, essa pessoa a mexer hoje com a tecnologia, e até que chegou essa parte, ele falou que logo vai ser on-line também, eu acho que vai alcançar mais pessoas. Lógico que o importante é o olho no olho que mais se aprende mais. Mas acredito que vai alcançar também quando tiver virtual essa questão do curso. Só que ele vai ser um sucesso igual o portal que foi criado através de todos vocês, o secretário, todos que estão envolvidos. Eu me lembro que quando teve esse curso a gente conseguiu, junto com os empresários, levar os profissionais, eles separavam no horário da parte da manhã, da tarde. Eu lembro que teve muitas empresas que levaram seus funcionários para ver esse curso. É até importante também notificar as empresas de transporte. Eu acredito que eles vão disponibilizar o trabalhador, como vai ser dois horários, isso é importante na questão do horário. Era bom também notificar eles também, as empresas de transportes.

Sergio Amaral – Obrigado. Vamos fazer sim.

Michele Perea Cavinato – Bom, primeiro, parabenizar a iniciativa. Parabéns. Para saber se tem alguma arte que a gente possa divulgar até nos grupos, vai estar o Marcão, Gringo, se eles puderem espalhar para todo mundo, mas acho que você acabou até respondendo um pouco que o pontapé inicial foi nessa Câmara e a partir daí vocês iam lançar. Assim que tiver uma arte sobre esse curso, manda para nós e nós divulgamos aqui.

Sergio Amaral – Pode deixar. Muito obrigada pelo apoio.

Gringo presidente AMABR – Bom dia a todos. Tudo que venha para diminuir acidente é bem-vindo. É um grande esforço que todos fazem, é bem claro para ver que é muito serviço para todos tomarem conta, então tudo o que for para melhorar a segurança de quem anda de moto para maravilhoso. Lógico que eu sempre vou defender a categoria e sempre vou procurar curso igual do motofrete, que é de 30 horas e tudo mais, como eu venho falando em todas as Câmeras Temática que comprovadamente diminui os acidentes. Acho que vai entrar na pauta do moto flat. Eu falo isso lá na frente.

Sergio Amaral – Como eu falei, esse curso não elimina nenhum outro curso, muito pelo contrário, a ideia, como ele é um curso condensado, é ser uma porta de entrada, dar um gostinho para o usuário como motociclista querer fazer outros. Nós renovamos a nossa parceria, com o Detran. Estamos cuidando um novo cronograma para voltar o motofrete. O importante é que a parceria com o Detran está renovada, o credenciamento. Nós atendemos a todos os públicos, e todos nos interessam, isso é muito importante. Obrigado.

Michele Perea Cavinato – Dando sequência, hoje tem o lançamento da frente parlamentar dos veículos sobre duas rodas. Era feito na Câmara um evento e a Fábria está aqui para falar um pouquinho sobre ele.

Fabia Helena – Bom dia novamente. Muito obrigada, Michelle, pelo espaço, muito obrigado à Câmara temática, por ter nos cedido esse espaço, e eu gostaria de aproveitar aqui cumprimentar o secretário Celso, em nome dele, cumprimento a todos os demais e convidá-los para o lançamento da frente parlamentar dos veículos sobre duas rodas na Câmara Municipal. Será hoje às 18h no auditório Prestes Maia. É muito importante contar com a presença de vocês todos, o Gringo, Marcão, eu estendi também o convite para o Gil e para o Rodrigo, não obtive retorno deles, mas o convite está feito. O secretário também será um prazer contar com a presença de vocês, dos nossos amigos da CET. Já tem alguns aqui confirmados também. Essa frente parlamentar vem amarrar as duas outras frentes que o setor tem. Nós temos a frente estadual e a

frente federal, faltava a municipal para a gente ter esse elo fazendo com que as três esferas se falem em termos de duas rodas. O que a gente tem é tratativas no âmbito federal, municipal, estadual e, muitas vezes, as esferas não se conversam. Há tempos que a gente vem buscando uma unificação de normas e de entendimentos entre os poderes, para o nosso segmento, temos pautas muito sensíveis aqui em São Paulo que precisam ser tratadas e certamente elas vão ser discutidas nas reuniões de trabalho da frente municipal. Será um prazer ter vocês conosco, se alguém não recebeu o convite, eu posso até deixar aqui com a Michelle. Está na tela o convite em nome do nosso presidente, eu agradeço novamente o espaço e conto com vocês hoje às 18h para debatermos os assuntos pertinentes da nossa cidade, que, como o Sérgio bem falou, o Gringo vem falando também, o pessoal do centro de moto, nós temos um desafio que a inibe a questão dos acidentes na cidade de São Paulo, a prevenção, temos a questão também dos roubos e dos furtos, que não estão fáceis também, essa questão das peças voltarem ao comércio, a gente também está fazendo trabalho forte nesse sentido. Por isso, contamos com todos vocês para coroar com êxito esse trabalho que não é só da Alfa Moto, é de todos. Muito obrigada.

Michele Perea Cavinato – Quem pode participar desse dessa frente?

Fabia Helena – A frente é pública. Todos podem participar, todos aqueles que tenham interesses nos temas que foram tratados podem participar. As proposições podem ser feitas para a frente parlamentar que ela é capitaneada pelo vereador Jorge Wilson filho, assim como a estadual é capitaneada pelo deputado estadual Jorge Wilson, xerife do consumidor, e a federal pelo Celso Russomanno. Todos podem encaminhar suas demandas aos gabinetes desses parlamentares, tanto quanto aqui para Anfamoto também, a Anfamoto vai conduzir os grupos de trabalho. Nós vamos fazer uma primeira reunião geral após o lançamento da frente, para que nós possamos trazer os assuntos e encaminhar as proposições já na forma de solicitações, sejam elas de projeto de lei, de emendas, seja sejam elas como forem encaminhadas. O setor e o segmento como um todo de duas rodas podem fazer as proposições junto conosco e nós vamos dando andamento. A gente quer tornar esse trabalho efetivo, não é só um trabalho de gaveta, vamos dizer assim, a gente precisa ter ações efetivas e, mais do que nunca, nós vamos ter planos de governo, que passa de um governo para o outro. Não só ter plano de estado de município, não de governo, que acabe o mandato daquela prefeitura ou daquele governo e aquele projeto morra. Não, nós vamos ter projetos perenes que possam ser levados adiante e tenham efetividade. Acima de tudo, é isso que a gente quer. Embora passada de uma legislatura para outra, precisa ser feita nova instalação, mas a gente faz a instalação todo ano, todo o mandato, se for preciso, para continuar com os trabalhos, qualquer um pode participar.

Gringo presidente AMABR – Parabéns, Fábica e o seu pessoal que está iniciando essa frente parlamentar. Nossa categoria precisa de muita atenção. Espero poder contar com essa frente parlamentar para todos esses assuntos da categoria que estão em andamento ou estão parados e também conseguir que essa categoria tão sofrida, que ganha tão pouco, consiga ter acesso a algumas isenções, incentivos, benefícios, para que a gente possa colocar os entregadores nesse caminho do moto frete, para que a gente continue diminuindo um acidente, como era feito quando os aplicativos trabalhavam só com esse tipo de profissional, estava diminuindo bem, começaram a deixar de exigir. A gente viu o que aconteceu, vários motociclistas, que são os que geralmente estão envolvidos em acidentes, indo para esse setor de moto frete, onde ele fica mais tempo exposto, sem a devida capacitação. A gente vê essa quantidade de óbitos e essa quantidade de acidentes, onde a população está pagando. Como essas pessoas precisam trabalhar, precisam dessa profissão, é necessário que tenha essa atenção especial do poder público. O poder público também precisa ter zelo com os seus representados, eles são representantes nossos, tem que ter zelo tanto com a saúde e segurança, mas também com os cofres públicos. O que é gasto em acidentes poderia formalizar todo mundo, evitar esse tipo de custo e também a dor para os familiares que acabam ficando sem seu ente querido ou, então, arcando com o custo de manter uma pessoa acidentada em casa, que antes era quem estruturava a família. Com isso, essa família vem a depender de auxílio emergencial, esses negócios todos de coisas sociais. Eu

espero que tenha essa visibilidade, que dê andamento a muitas coisas foram decididas na CPI dos aplicativos, como também que foram citadas na CPI dos aplicativos, como também PLs que começaram a andar e ficaram paradas, que visam a segurança do motofrentista.

Fabia Helena – É isso o que nós vamos trabalhar juntos. Eu levei sua propositura lá na estadual. A gente estava tratando disso, pelo legislativo a gente não consegue, tem que levar uma proposta para o governo mesmo, mas nós já estamos trabalhando nisso também e aqui na municipal conto contigo hoje, para que a gente possa levar alguns outros assuntos na Câmara também, que são muito importantes através da força da frente parlamentar, que o colegiado sempre mais forte. A gente tem que levar esses assuntos, sim, para o legislativo, para que a gente possa dar voz para esse pessoal também, que possa modificar esse cenário que nós temos hoje. Conta com a gente, estamos junto lá.

Gringo presidente AMABR – Beleza. Só me tira uma dúvida. Você falou que essa frente tem uma ligação com o estadual e o federal, você pode me explicar melhor como é que a gente envolveria essas outras partes? Por exemplo, aquele pedido que eu te mandei, que protocolei a isenção do ICMS e a isenção do IPVA como um incentivo à regulamentação, para que a pessoa que vai se regularizar tenha direito a isso, ICMS, IPVA, igual tem para o taxista. A isenção, nesse caso, entraria em algum assunto? Faria ligamento com uma outra frente que vai ter no estado ou coisa parecida?

Fabia Helena – Nesse caso, é só estadual, porque realmente envolve a Secretaria da Fazenda, tem uma série de outras situações, por exemplo, via frente, a gente consegue chegar no governo para que o governo trabalhe essa pauta. Não seria dentro do legislativo especificamente. Sim, seria via frente governo, tudo bem, essa estadual, mas, por exemplo, nós temos assuntos que são incomuns, como é que compete à esfera municipal, estadual, federal esses assuntos que são comuns? A gente consegue envolver toda a frente, por exemplo, questão de saúde pública, quando se fala do SUS, por exemplo, a verba que vem para o estadual é uma verba federal. Acaba que a federal também se envolve nesse quesito, nós estamos trabalhando, estamos separando o que é pauta comum entre as três esferas e o que são as pautas pontuais do município, do estado, vamos dizer assim, que se aplicam a todos os estados. A gente tem que separar os assuntos pelas esferas, porque a gente trata em cada uma delas e o que trata comum.

Gringo presidente AMABR – Essas audiências serão por mês, quinzenal, por semana?

Fabia Helena – A gente vai fazer por mês, a princípio. Vamos eleger uma pauta e vamos tratar mensalmente, por exemplo, assuntos que demandarem um tempo menor para se conversar, nós, a partir dessas reuniões maiores, vamos marcando as menores, que às vezes não são todos que têm interesse em determinados assuntos. A gente pode marcar as reuniões mais pontuais ou para determinados grupos que tenham interesse em tratar daqueles assuntos.

Michele Perea Cavinato – Sobre os assuntos, eles serão divulgados onde?

Fabia Helena – Pelos canais da Alfamoto e pelos canais da Câmara também, tanto os municipais, quanto os estaduais, quanto federais. Os canais da Alfamoto a gente vai divulgando, se vocês me derem a liberdade de inseri-los aqui também no nosso mailing, nós vamos colocando vocês por aqui e eu posso passar a você também, Michelle, se for possível, para transmitir aos membros da Câmara e, se for de interesse da Câmara também, nós podemos trazer os temas nas reuniões. Será um prazer para nós.

Michele Perea Cavinato – Está ótimo. Eu ia sugerir isso, que você passasse para o CMT@arroba e nós divulgarmos também para os participantes da Câmara.

jmontal – A Abramet tem todo o interesse em estar ao lado de vocês nesse momento.

Fabia Helena – Que bom. Eu conto com vocês hoje. A gente encaminhou o convite para vocês.

Marcão sindmoto – Bom dia. Não leve como uma afronta dessa sua fala. Eu acho que até tem então um pouco essa questão que o Sérgio falou do curso, que a gente vê. Você falou nessa parte que antigamente, quando o aplicativo pegava só os caras regulamentado, o índice de acidente era menos, mas antes do aplicativo já existia um trabalho, já havia um trabalho da prefeitura, secretário, de todos os envolvidos da CET, nessa parte onde entra a diminuição de velocidade. Eu lembro também que foram muito fortes na questão, até o Habib's quando entrou naquela questão de velocidade, tanto que foi uma resposta rápida da prefeitura, de todos os envolvidos, que rapidinho derrubou essa questão do Habib's, incentivava o trabalhador correr. A gente vê que a prefeitura e todos os órgão têm feito seus trabalhos nessa questão de diminuir a velocidade para evitar esses sinistros. A gente vê também que uma parte do aplicativo, que os caras soltam, que nem você acabou de falar, muitas vezes, entregas duplas, acaba incentivando a correr e é onde acontece a maioria dos acidentes.

Gringo presidente AMABR – Concordo. Tem que parabenizar a todos que iniciaram esse trabalho do moto frete desde 2009, até antes. O sindicato fez parte, a gente nem era associação ainda, CET, todos que fizeram parte de alguma forma. Esse trabalho não pode parar, ele tem que continuar e aumentar a quantidade de pessoas atendidas, para que a gente consiga atingir cada vez mais. O trabalho que é feito por cada um. Minha fala foi mais no sentido de a gente não pode parar. Temos que continuar e cada vez mais levar isso de alguma forma. É. Acho que o secretário está presente aqui. Eu não tive a oportunidade de conhecê-lo ainda, mas eu acho que deveria ter alguma coisa da parte da prefeitura como políticas públicas obrigando esse aplicativo a divulgar essas formas de prevenção de acidentes, igual o Sérgio está divulgando. Deveria colocar como políticas públicas o aplicativo ser obrigado a divulgar, devido ao número de acidentes que está tendo na cidade, e assim ele usa a base dele para divulgar para todos. Eu acho que seria um passo importante pensar em como viabilizar isso. Eles têm o cadastro de todos que estão na rua e o outros que vão para a rua de vez em quando, o efeito seria bem maior. Da mesma forma, quando o de moto frete tivesse liberado, fazer o mesmo. É uma questão de que o aplicativo não pode fingir que não está vendo eles participam desses números. Eles precisam do entregador para poder fazer as entregas deles e eles continuam crescendo. É óbvio que eles estão envolvidos nessa parte dos acidentes e eles precisam demonstrar humanidade, divulgando, usando a base de dados deles para divulgar qualquer coisa que for feita referente à diminuição de acidente de moto. Meu ponto de vista.

Michele Perea Cavinato – A última pauta é sobre moto frete, assuntos gerais. Pelo regimento interno da nossa Câmara, não só motociclistas, motofrentistas também, e nós decidimos colocar essa pauta de forma rotineira em todas as reuniões. Eu queria abrir a palavra para o gringo, se quiser fazer alguma fala sobre o moto frete, e a Mariana do DTP está por aqui para auxiliar.

Gringo presidente AMABR – Acredito que quase todos me conhecem aqui. Meu nome é Edgar Francisco da Silva, mais conhecido como gringo. Eu represento a Ama BR, que significa Associação dos Motofrentistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil. A gente surgiu, porque, em algum momento, os aplicativos estavam fazendo o que queriam e a gente resolveu juntar os entregadores, profissionais que têm vasta experiência para ser uma voz também para poder dizer não ao que os aplicativos faziam, que não era daquela forma. Enfim, a gente foi vendo vários problemas que tinham na categoria, na parte dos autônomos, a gente começou a construir pequenas conquistas para a categoria. Dentro disso, respeitando o espaço de todos, de quem já construiu também, a gente sempre priorizou o funcionamento da lei de moto frete, que, além dessa era dos aplicativos, que faz o curso e tudo mais, a gente entende que, a partir do momento que ele faz o curso de moto frete, que trata 25 horas do risco da profissão e 5 horas que são aulas práticas para ele aprender técnica de pilotagem para utilizar na rua, ele passa a entender quais são os equipamentos de segurança, passa a entender quais são os EPI, tudo no automático. Ele começa a ter a percepção do risco de exercer essa profissão e começa a entender que essa profissão tem um valor maior do que o pessoal aceita hoje, passando a negar corridas que não valem a pena, porque, quando você pega uma corrida que não vale a pena, você precisa fazer

várias delas para você poder ter um ganho razoável. Para fazer várias delas aos preços que estão, eles precisam correr muito e a infração vem junto, os acidentes, devido à falta de capacitação e tudo mais. A gente veio nessa linha de fazer essa lei do moto frete funcionar. São Paulo é um dos lugares mais adiantados, onde a lei existe, funciona, ela só não é fiscalizada, só que a gente não vem na linha de já pedir para apreender moto, vai chegar esse momento. Primeiro, dar condição. A gente pede para que se tenha incentivos, tenha benefícios, isenção, como tem para outras categorias. A gente não está pedindo nada em especial, já foi comprovado ao aplicativo Log que trabalhou só com 100% regularizado só colocava quem era o motofrentista 100% regularizado, em uma cidade que tem uma estatística de uma morte por dia, eles ficaram 5 anos sem ter um óbito e eles falavam isso em audiência pública, a Câmara lotada de entregadores. A gente não desmentia eles, porque a gente sabia que não teve óbito realmente. A partir do momento que houve o primeiro óbito na Log, eles nunca mais falaram aquilo, de que estavam tantos anos sem acidentes, óbito. Nós sabemos que funciona. Foi instaurado o GT da Secretaria de Transportes, que nunca mais teve reunião, nunca mais chamaram a gente, mudou a gestão da Secretaria de Segurança Pública do Estado, que era quem estava participando desse GT, mudou o presidente do Detran também, o Detran fazer parte desse GT, morreu o grupo de trabalho da Secretaria de Transportes, pelo menos eu nunca mais fui convidado, se está tendo reunião, eu não estou sabendo. A ideia era justamente fazer a lei do moto frete funcionar. O que que aconteceu com esse grupo? Não vai dar andamento? O secretário Ricardo saiu, não vale mais esse grupo? Eu não tenho esse conhecimento para saber se funciona dessa forma. Tinha dado até 31 de dezembro para todos se cadastrarem, fazer o Conдумoto, mas houve uma fala só no jornal, saiu no jornal da Globo, em alguns jornais de leitura, mas não foi avante. Não vimos propagandas referentes à regularização, apoio, onde entraria novamente tudo que for ligado à diminuição de acidentes, os aplicativos têm que divulgar na base deles. Tem que ter uma a norma, alguma regra, resolução, lei, não sei, alguma coisa tem que ter, porque eles fazem parte disso. Não foi falado mais sobre esse cadastro da prefeitura até 31 de dezembro para exercer a profissão de moto frete. Lembrando que o motofrentista regularizado, quando foi feito esse GT, a Secretaria de Segurança Pública estava junto, porque o uso da profissão devido aos assaltos, falsos entregadores cometendo vários crimes, inclusive houve a morte daquele rapaz lá que acabou ficando de joelho para o assaltante junto com a namorada, foi assassinado por um falso entregador. Foi chegado na conclusão, na reunião com a Secretaria de Segurança Pública, o moto frete inibe esse tipo de ação de todos os bandidos, porque um outro frentista regularizado tem um padrão a ser seguido, ele tem a moto com as suas antenas, protetor de perna, usa um colete refletivo, tem um baú, não pode usar mochila, nesse baú, tem uma identificação com a licença, com a placa, tem todo esse padrão, no qual ele não consegue andar com garupa, porque não pode, o motofrentista tem que andar com o baú, ele não tem aquela agilidade de cometer assaltos, subir na moto com a mesma agilidade que ele tem, quando a moto não tem baú. Quando ele rouba a moto de algum entregador para poder cometer esse crime, a moto, no padrão, fica mais fácil de achar, a moto é cheia de identificação. Isso inibe até quem é motorista regularizado de cometer infrações ou alguma coisa ilícita. Esse foi o motivo da Secretaria de Segurança Pública ter entrado, assim como a gente pode melhorar muito a cidade nessa linha de segurança. Isso são as consequências que vêm junto de uma regularização. Eu bato muito nessa linha de trazer para a categoria essa capacitação, para exercer essa profissão de risco, de uma forma que deixe o trânsito mais harmônico, diminua os acidentes e traga esse retorno para a sociedade, essa diminuição de dor da família e menos gastos para os cofres públicos e para a sociedade. Nós precisamos, dentro dessa Câmara, ajudar o pessoal e fazer na linha daquelas blitz educativas que fale do moto frete. As blitz educativa só falam sobre segurança do motociclista, não é ruim, é ótimo, mas o moto frete precisa começar a se adequar. Nós precisamos começar a implantar esse padrão igual foi com o táxi. Vocês viam taxistas roubando as pessoas com frequência, falsos taxistas, são coisas raras que aparecem, não vamos dizer que não acontece, mas é muito raro. Nós precisamos do apoio da Secretaria de Transportes para que funcione essa forma de regulamentação, de fato, que ela tenha incentivos, que tenha benefícios, que a consigamos tirar alguma coisa do papel. Desculpa ser repetitivo, ser redundante, mas é algo que eu sempre tenho

que falar para deixar claro e registrado em atas. Eu me sinto satisfeito dentro do que eu faço, um trabalho para uma categoria. Se eu fosse um dos representado por mim, eu gostaria que fizesse esse trabalho que eu estou fazendo aqui, só dar andamento aqui na forma como a gente pode melhorar, como a gente pode pôr isso para funcionar, um plano de ação.

Michele Perea Cavinato – Perfeito, Gringo, muito obrigada. Sobre o grupo, nós precisamos dar uma revisada nos participantes. Muitas pessoas no Detran saíram, muitas pessoas da própria Secretaria saíram. Acho que é pegar essa portaria, rever e conversar com o secretário.

Mariana Santana Pereira Santos – Bom dia a todos. Só complementando o Gringo, que fez um comparativo em relação à modalidade táxi, para você ter uma ideia de como realmente também no táxi foi uma regulamentação que, paulatinamente, foi conquistando benefícios. A primeira regulamentação dele é de 1945, da Câmara municipal, e na sequência a Lei do Táxi é de julho de 1969. Esse ganho de benefícios, como a isenção de IPI, ICMS, o IPI foi conquistado em 1995, com a Lei 8989, e a questão do ICMS, que é um imposto do estado, foi conseguida, se eu não me engano, em 1998. Só para enfatizar que realmente é uma categoria que necessita e as coisas elas são realmente morosas, do no táxi aconteceu dessa maneira, talvez do moto frete também. Existe uma lacuna de tempo. Complementando em relação ao DTP, só para passar o informe para todos, nós estamos aqui com uma empresa de tecnologia da informação chamada DMK3, ela foi contratada pela Secretaria para fazer o nosso DTP digital. O que que seria esse DTP digital que está em andamento aqui com a gente? Nós estamos fazendo um levantamento de requisitos, toda a parte técnica de como vai funcionar esse app, de como vai integrar com SP 156, mas é algo que a gente está vislumbrando há muito tempo e que agora nós temos a oportunidade de concretizar. Ficou como um exemplo. A gente está já em prototipagem e execução desse aplicativo. Esse aplicativo vai vir para demonstrar toda a documentação do condutor, fazer alertas para aquele que está com o documento perto de vencer. Nós estamos também em tratativa, inclusive para melhorar um pouco o SP 156, porque vamos fazer uma conexão entre esses dois para que seja um canal único e para que vocês possam visualizar toda a sua situação aqui no departamento, como uma maneira também de atingir a meta de trazer mais pessoas a regulamentação. Me parece que esse ano, eu não sei exatamente, o cronograma está em SMT Info. Nós também tivemos algumas modificações na informática, eles que estão fazendo o gerenciamento de todo esse contrato, mas eu acredito que está na iminência, nós já estamos em desenvolvimento. Assim que nós tivermos mais novidades, informamos aqui por esta mesma Câmara.

Gringo presidente AMABR – Ótimo. Mariana vai ajudar bastante essa parte do DTP e é muito difícil de fazer uma documentação, quantas vezes a gente já conversou por causa que o sistema tinha vários probleminhas. Eu o compreendo, concordo contigo que demorou um tempo para o táxi conseguir essas coisas, mas já conseguiu, ele virou referência. O primeiro que cria é o mais difícil, o resto a gente pode se adequar com algo que deu certo. Por que que o motofrentista não tem interesse? Motofrentista não tem interesse em se regularizar, porque hoje não vale a pena ele se regularizar, ele gasta mais ou menos 1.500 reais e ganha a mesma coisa que o outro, não tem diferencial nenhum. Mas se ele tiver uma isenção de IPVA, que depende do município do estado, uma isenção de ICMS, que depende do estado e do Confaz, precisa ser comunicado, isso tem para outras profissões, está fácil de conseguir, porque já tem o caminho. Se o motor frentista tem estacionamento em locais específicos, um exemplo, tem o shopping, ele tem o estacionamento dele, mas, na hora que o entregador vai retirar alguma coisa, que ele tenha um estacionamento próximo à praça de alimentação, onde ele vai retirar, tem essas coisas que são possíveis fazer, são coisas acessíveis, vamos pôr ali na Paulista. Vamos dar continuidade aqui, ela fala o que acontece. A gente vai ali na Paulista, um entregador para ali, seja ele de delivery ou qualquer outro, ele para a duas quadras do prédio que ele vai, deixa a moto estacionada e vai fazer o serviço dele, preenche o cadastro do prédio, sobe, desce. Ele gastou 20/25 minutos para fazer esse serviço, ele vai tirar essa diferença do tempo que ele perdeu, onde ele vai tirar? No acelerador. Ele vai correr mais. Se eu não me engano, eu vou até procurar isso, eu acho que tem

uma lei que pode ter vagas em prédios comerciais, vagas rotativas, nas quais o entregador para no prédio, o prédio comercial tem que ter a vaga. Ele não precisa fazer esse trajeto, perder todo esse tempo e tirar a diferença na velocidade. O motofrentista tem esses diferenciais, ele passa a querer ser um moto frentista regularizado, se conseguirmos parcerias, que de alguma forma ele tenha algum benefício, ele passa a querer ser regularizado e a gente diminui esse custo para se regularizar, o que for do município e o que for do estado, porque hoje já se gasta muito com o acidente, às vezes isentando, fazendo ele se adequar de uma forma que a gente já tem essa visão de que o motofrentista sofre menos acidente, automaticamente se paga, igual a Faixa Azul faixa azul, foram 500.000, com as mortes que já diminuíram já se pagou, já valeu a pena. A meu ver, concordo com a Mariana. É difícil conseguir as primeiras conquistas, mas nós já temos uma referência, se a gente já tem uma referência e algo que faz com que o motofrentista possa querer se regularizar por vontade própria e não da forma que é hoje, que só com a polícia fazendo blitz e fiscalizando a lei do moto frete, eles saem tudo doido, procurando vaga para fazer o curso, como a gente vê quando acontece. Seria uma forma de conscientizar para fazer com que ele queira, que tenha atrativos, que tenha diferenciais, na caça dele, pegando quem está errado, sendo que o poder público não deu incentivo.

Mariana Santana Pereira Santos – Só pra falar dessa questão de ponto de estacionamento, Gringo, existe na legislação do DTP, ele regulamenta três tipos de ponto de estacionamento, ponto de estacionamento de táxi, que pode ser privativo, livre, ponto de estacionamento de carga e frete e ponto de estacionamento de moto frete, caso vocês queiram que eu verifique em algum local que vocês têm interesse em fazer um ponto de estacionamento livre no caso para vocês, rotativo exclusivo para quem tem placa vermelha, isso é possível, basta que você abra um processo administrativo aqui junto ao DTP, informe o local que a gente faz um estudo técnico adequado para isso. Assim é como que funciona os processos de ponto, eles são analisados aqui pela equipe da área de projetos, encaminhamos para que a CET possa avaliar as condições de trânsito, se aquele local que foi proposto tem condições técnicas de colocar um ponto ali de moto frete e é estabelecido depois de feita a sinalização. Só para informar que aqui no DTP a gente faz esse trabalho, em relação ao ponto específico para quem tem placa vermelha. Agora, pontos para motos é direto com a CET.

Marcão sindmoto – Só para complementar a questão da fala da Mariana, ela falou do aplicativo, do portal 156, para agregar, para ficar melhor, porque a gente está vendo, que já está sendo bem isso, falando de sucesso, porque a gente viu os processos que demoravam mais estão saindo rápido. Hoje, você vincula a conta do trabalhador no portal Gov, unificou, a gente vê que está querendo resultados, pelo menos aqui na nossa parte, a gente vai orientando o trabalhador, ensinando ele. Dessa parte do DTP a gente viu que mudou muita coisa, está ótimo. Na questão, a regulamentação a gente sabe que a regulamentação é importante, nós vemos alguns desafios, mas eu já vi que a gente avançou bastante. Eu falo assim pela entidade que quando começou a questão da lei do moto frete, a gente chegou a ter mais de 10.000 placas vermelhas. Eu mesmo ficava no bloco, tinha aquele nosso espaço que e eu lembro que resolveu muita coisa, tinha mês que fazíamos mais Condumoto do que táxi. Já chegamos a fazer 300 Condumoto. A gente viu que hoje melhorou bem, está melhorando bem mais. A questão do estacionamento de moto frete, nós vemos algumas petições, tem uns locais que realmente hoje já temos uns que buscam, no largo São Francisco, nós vemos que, infelizmente, outras pessoas acabam colocando na moto, mas paciência. Terceiro, eu acredito que tenha avançado bastante. Nós pensamos que a regulamentação está muito longe, mas eu acredito que está muito perto. Antes do nosso querido prefeito partir, o Bruno, ele liberou, a cor da moto, liberou a cor da moto, que antigamente a gente via a categoria falar assim, “pô, mano, tem que ser moto branca”, quando chegou na época que era para ter a fiscalização, as concessionárias não tinham à pronta entrega a demanda de moto. Acho que a gente vê que ali está fluindo, que você já deve barra cor da moto, uma petição junto a todas as associações e sindicatos, conseguimos essa vitória através do Bruno, que infelizmente não está conosco, mas hoje tem o Ricardo Nunes, vamos ver se ele consegue buscar mais

benefícios. Nós ganhamos a cor da moto, a questão do Inmetro, que é na parte do Detran. Antigamente, o motoboy tinha que fazer o Inmetro, a cilindrada do cara era de 150 cilindrada até 200 era 350, isso foi derrubado. Nós pensamos que não, mas está começando, antes para o motoboy regulamentar era mais de 3.500. Era muito caro. Hoje você vê que está caindo só a questão da cor da moto, que hoje o custo de vida aumentou. Antigamente, se pagava 8.000-7.000 em uma moto zero, hoje uma moto zero está custando 20.000, o preço de um carro. Nós vemos que são grandes conquistas, todo acontecendo. O curso on-line do Detran, quando começou, estava uma maravilha, mas a gente sabe que existe uma engrenagem, Prefeitura Detran, um depende do outro. Mas infelizmente tem a política, infelizmente a gente não vive sem a política. Vejo que grande conquista assim é quando essa regulamentação dele vai ficar bem mais fácil para o trabalhador, a cor da moto, eu espero que, quem sabe logo mais, a gente consiga igual ao táxi uns 10 aninhos, os 10 anos na moto para ajudar o trabalhador, que vai dando incentivo. Agora teve a questão dos dois lugares, também com o pessoal, nós vemos que as coisas estão fluindo, estão acontecendo, as conquistas vieram em 1969, em 95, depois de 98, que foi luta, foi a mesma coisa. Eu participei da parte da regulamentação dos peruero, nós achamos impossível, hoje as peruas estão regulamentados. Eu acho que leva tempo, quando você fala em questão de regulamentar essa nossa categoria. A categoria é grande e não envolve só o motoboy, envolve o comércio, esse universo é muito grande, envolve muita coisa. Por isso que a regulamentação é um pouco difícil, mas eu acredito com essa engrenagem, prefeitura, governo federal, estadual, nas estações, vai chegar uma hora que vai estar redondinho essa regulamentação, nós não ficaremos forçando a pessoa, aos pouquinho todos vão regulamentar. Esperamos que o Detran, como teve essa troca, que volte a nossas conversas, que a gente sabe que é dele construtiva. Essa é minha. Mariana, está de parabéns o DTP. Esse novo aplicativo vai ficar melhor ainda.

Mariana Santana Pereira Santos – Sim. Só complementando. A cor da moto foi fruto de pleito das Câmaras Temáticas, foi em um período pré-pandemia, em 2019, e foi um pedido da própria categoria, que foi atendido pelo nosso secretário.

Marcão sindmoto – Esse secretário é bonzinho. Logo ele dará mais coisas, é só a gente esperar.

Gringo presidente AMABR – Eu concordo com tudo que foi falado. O Marcão falou do estacionamento, que realmente já foi pauta aqui na fiscalização dos bolsões de moto frete. Para que tenha essa fiscalização que hoje em dia, lá no bolsão de moto frete, do botão aluguel, nós temos flanelinha cobrando para a gente estacionar, porque não tem a fiscalização e acaba que, eles veem aquele monte de moto, eles começam a cobrar, estão cobrando até do moto frete para estacionar no espaço dele. Marcão já viu diversas vezes várias denúncias da galera nos grupo. Nós trouxemos aqui algumas vezes na Câmara Temática, nós gostaríamos só que fosse lembrado, às vezes passa para alguém, mas troca a gestão e a outra pessoa não passa o recado adiante, reforçando aqui que precisa da fiscalização do bolsão de moto frete. Se existe essa possibilidade de colocar essas vagas rotativas para o moto frete em prédios comerciais, quem poderia estar fazendo isso? Como poderia estar exigindo isso? E o plano de ação para o funcionamento da lei do moto frete, se a prefeitura tem, quando é no caso da Secretaria, qual é o prazo que ela acha que vai iniciar o curso de moto frete novamente e como que a gente pode dar esse andamento usando as blitz educativas e o marketing para que incentive ele a buscar essa regularização? Lógico que facilitando o máximo no que a gente puder.

Michele Perea Cavinato – Gringo, sobre a fiscalização, eu lembro que da última vez que você trouxe para nós, tinha um problema de repintura das vagas. Acho que a regulamentação de moto frete não estava visível, a CET tinha pedido essa repintura e nós não acompanhamos depois disso, não sei se foi feita em alguns pontos que tinham sido solicitados. Se você puder nos passar esses novos pontos que você está comentando.

Gringo presidente AMABR – A fiscalização necessária em todos os pontos que são de moto frete, porque está parando muito a moto que não é de moto frete. Como é que a gente faz um estudo com a ajuda da categoria para ver onde a categoria quer? Porque o meu público é um ou

do Marcão é outro. Embora todos façam trabalho com a moto, o celetista tem uma forma de trabalhar, o pessoal que está em aplicativo tem outra e tal, mas como é que a gente consegue fazer uma pesquisa em conjunto para descobrir junto com a CET onde que eles preferem? A gente divulga pesquisa, vê o que que eles acham melhor e a gente vê ali o que é comum para todos. Às vezes, nós descobrimos coisas que eles precisam que a gente nem imaginou um locais para estacionar, porque se eu pedir para o meu público, meu público vai falar de interesse deles. Se eu vou pedir para o Marcão, Marcão vai falar, acho que a gente podia fazer um trabalho conjunto para achar onde faz mais bolsão para moto frete para incentivar a pessoa que se regularizar.

Michele Perea Cavinato – A equipe da CET tinha feito um mapeamento desses pontos. Eu acho que esse trabalho foi o ano passado, foi em setembro, outubro. Vou dar uma resgatada nisso e a gente volta a conversar.

Gringo presidente AMABR – A gente chegou a conversar, eles mostraram onde eram os pontos que tinham e ficaram de fazer uma pesquisa para saber onde deveria ter outros pontos, mas não foi adiante.

Michele Perea Cavinato – Vamos trazer para a próxima pauta. Acho que o Luís Rebelo que estava tocando nesse assunto. Eu até encontrei ele outro dia, ele me perguntou se tinha dado andamento com o grupo. Eu vou resgatar esse assunto e trago para cá. Sérgio, se você puder falar alguma coisinha sobre o retorno dos cursos de moto frete. Tem alguma previsão?

Sergio Amaral – Não temos ainda, nós renovamos o cadastramento, mas dependemos ainda de contratação de sua torre, de definição do cronograma também, teorização, não posso ainda dar uma previsão.

Michele Perea Cavinato – Obrigada. Sobre as pautas, foram todas esgotadas. Alguém quer colocar mais alguma coisa na reunião?

Gringo presidente AMABR – Eu preciso que tenha prazo nessa volta no GT, precisamos ter alguma coisa para informar para a categoria. Quando a gente fala assim, “olha, o curso eles falaram que vão voltar, o GT falou que vai voltar”, precisamos ter uma data ou um mês que possa falar pra categoria, porque senão fica solto e depois acaba passando batido. O DTP vai fazer tal coisa, qual é a data? Até quando? Qual a expectativa de vocês? Eu acho que precisa ser mais amarrado isso e voltam a ter pena. Precisamos ter um plano de ação sobre a lei do moto frete.

Tatyana Costa – Eu só queria convidar todo mundo para o dia 21 e 22 agora fazer parte da semana da mobilidade aqui de São Paulo, nós vamos estar em um *pitstop* no Paty Banshee. Acho que é uma oportunidade para divulgarmos esse trabalho que é muito bem-sucedido, que fazemos em todas as oportunidades. Nós estamos junto com a Abraciclo, a CET junto com a Abraciclo, estamos fazendo novamente essa atividade.

Michele Perea Cavinato – Obrigada, Helena. Vamos lá de encaminhamento. Eu deixei para nós revisarmos a portaria do GT de moto frete, se todos concordarem, eu vou conversar com a equipe de Zona Azul para a gente voltar a falar sobre os bolsões de moto frete. O que mais nós podemos?

Gringo presidente AMABR – Eu coloco que a blitz educativa do SPTrans fale sobre o moto frete também, não foque só no motociclista, que ele fale sobre a importância dos itens de segurança e os tipos de punições que tem quando não fazem uso e quais são os canais para pessoa se regularizar.

Marcão sindmoto – Alguém falou é tudo duas rodas, mas vimos que o depois na região da Funchal, da Berrini, a prefeitura andou pintando, deu uma melhorada aqui na Funchal também, o Gringo conhece aquela região, parte aqui tem muita moto. Pelo menos aqui da nossa parte,

estamos vendo que teve, sim, a pintura e as melhorias, teve uma troca de placa também, o carro tinha batido, trocaram uma placa. Mas vou esperar o final para podermos falar mais.

Tatyana Costa – O sucesso dessa iniciativa se deve a uma das questões principais que é a rapidez com que o atendimento é realizado. Foi feito um recorte mesmo entre todos os conteúdos que a gente poderia abordar para aqueles essenciais para qualquer motociclista, é óbvio que aquilo que vale para a segurança do motociclista também vale para a segurança do motofrentista, ele tem esse caráter de ser mais genérico mesmo. Se a gente fizer uma abordagem com mais conteúdo, nós vamos perder muitos deles que pagam para nos atender, porque ele é totalmente voluntário. O motociclista tem toda a opção a qualquer momento de abandonar a atividade. Eu acho que isso foi um estudo que foi feito desde o começo, as adaptações que nós fomos fazendo e chegamos nesse formato para que a gente garanta o maior número de pessoas ali no dia que nós estamos na ativa. Só isso para o gringo sempre é importante, a gente lugar. Essas questões para um motofrentista também, mas tudo o que vale para a segurança do motociclista vale para o motofrentista. É a minha opinião, é isso.

Fabia Helena – Eu queria que também deixar consignado. Gostaria que a CET enxergasse a Alfamoto também como parceira no *pitstop*. Nós temos uma campanha chamada “quanto vale a sua vida?”, nós aplicamos ela também nesses *pitstops* que nós já fizemos com o Detran como uma orientação geral sobre os equipamentos de segurança, especialmente o capacete, e todos esses equipamentos obrigatórios nas motocicletas, que funcionou para os motofrentistas, mas nós gostaríamos de vocês enxergarem a gente também nessas ações que nós temos um pouquinho de bagagem que ajuda a acrescentar, porque não é só a máquina, ela tem a manutenção e a manutenção enxergamos como prevenção também. Mais uma vez aqui, nós estamos à disposição para parceira com vocês.

Tatyana Costa – Muito obrigada, Fábica. Eu acho que seria legal se você pudesse ir ali no Paty Band, seria uma conversa interessante que poderíamos ter com todos os envolvidos.

Sergio Amaral – O *pitstop* é uma ação da semana da mobilidade que foi incluída no chamamento público. Nesse caso, o chamamento está aberto a todos que quiserem aderir. Nós enxergamos e queremos que eles possam aderir à atividade.

Fabia Helena – Às vezes é bom também se vocês puderem dar um toque para a gente quando abrir o chamamento, que também fica às vezes mais fácil, porque eu aqui, por exemplo, não tenho uma pessoa só para olhar o chamamento e que, se a gente souber, pelo menos, que foi aberto, também temos uma facilidade de aderir melhor também.

Sergio Amaral – Vou anotar.

jmontal – Somente para lembrar aqui que você falou da questão do estacionamento das motos na dos bolsões. Ele já tinha sido debatido, e a gente vendo o Marcão e o gringo falando, parece que reiteradamente alguns temas voltam à cena. O gringo estava até se queixando da pouca efetividade do da Câmara nesse sentido, talvez uma espécie de pós-venda da Câmara Temática, algo que acompanhasse o efetivo cumprimento das ideias que são aqui lançadas de muita pertinência para um tema de tanta importância sobre todos os sentidos, social, econômico de saúde. A outra coisa que eu queria dizer é louvar aqui essa agenda comum construída pelas entidades que representam os motociclistas. Temos visto a atuação deles no âmbito nacional e muito provavelmente está se aproximando de uma solução que permita que eles trabalhem com dignidade nesse caso. Isso é fruto da consistência política deles e do diálogo que eles têm, têm lutado por reforçar e por tornar possível esse diálogo, evidentemente que existem ideias diferentes, é da natureza do diálogo exatamente confrontar ideias diferentes, se todos pensarem iguais, nem seríamos humanos, porque o árbitro é uma nossa característica, cada um pensa com sua própria cabeça no caso. Parabéns, Marcão e ao Gringo, porque a gente vê um discurso mais integrado e mais resolutivo em relação aos riscos da categoria que eles representam.

Michele Perea Cavinato – Só para dar um recado para vocês, o secretário precisou se ausentar, precisou ir a um outro compromisso.

Gringo presidente AMABR – Eu quero agradecer ao doutor Montal, realmente estamos fazendo um trabalho bem sério, fazendo uma diferença na categoria, pelo menos de uma forma que não era vista há muito tempo, assim a gente está trabalhando no federal. Com certeza, da nossa parte pode não sair o que a gente quer, mas nós estamos fazendo todo o esforço possível. Nada impede de tocar na lei do moto frete, nem que seja um panfleto mostrando como ele se regulariza, mostrando quem é motofrentista, onde tem um QR Code, onde ele vê como se cadastrar no portal ou já entra no portal para se cadastrar e que eles saibam as punições que têm por não usar os equipamentos, é o que que está na lei, resumam em um panfleto. O único que está falando da lei de moto frete sou eu o tempo todo, em todo lugar, eu falo lá no federal, eu falo aqui, eu pareço o louco da placa vermelha. Só eu falo, mas ninguém fala, sou eu que puxo audiência, Quando eu falo eu, é a Amar BR, logicamente, o sindicato sempre está também em todos esses assuntos. Marcão, não estou pegando o protagonismo aqui não, mas dizendo que os órgãos públicos precisam falar também, senão fica difícil. Quando fala fez esse curso que o Sérgio divulgou hoje, tem que falar com alguém que é motofrentista, dar uma atenção especial para aquele motofrentista, falando, “olha, tem esse local aqui que você se cadastrar, você precisa seguir essas regras e tal”, só conscientizar, se ele vai fazer ou não é com ele, porque se a gente não começar a falar, vai dar impressão de que nunca vai ter, foi noticiado para se fazer o cadastro até dia 31 de dezembro, mas ninguém mais falou em lugar nenhum. Eu falei a mesma coisa no Detran, fui lá no Detran, tive reunião com o pessoal, ele perguntou o que você eu acho do curso de moto frete. Eu acho interessante. Está mais acessível, mas tem que divulgar, só eu que divulgo, só eu que falo, está errado, tem alguma coisa errada. Foi o que traçaram de melhor, nada que foi feito impede de ser revisto, levando em conta as demandas que têm que os acidentes estão subindo. Se mesmo assim chegar no mesmo entendimento de que atrapalha, porque fica muito poluído, ele não presta atenção, faz um panfleto que com a era de tecnologia hoje liga ele a tudo, com QR Code que liga ele ao passo a passo de como se regularizar. Nós vamos ajudando a montar isso, vai ficando um negócio mais acessível e assim a gente consegue trabalhar na informação, senão fica sempre parado, nunca ninguém vai ter interesse, porque eu falo com alguns motoca, pô, faz o curso e tal, a galera está pagando para fazer o curso e toda vez tem turma fechada, eles mandam foto, eu posso mandar até para vocês para vocês verem a galera terminando o curso nos três Senat e está fluindo. Estão pagando para fazer 210, quem faz a primeira vez, 120 quem faz renovação e está dando certo está funcionando. Poderia ser gratuito, precisaria da divulgação, quem está divulgando sou só eu. Precisa que seja divulgado pelos órgãos envolvidos que têm interesse na diminuição dos acidentes no geral. Eu sempre vou bater nessa linha do moto frete. Eu sou um representante de moto frete. Eu entendo a importância para o motociclista, lógico, eu entendo, eu tenho total noção, mas precisa ser visto esse ponto também, senão fica parecendo que nunca vai funcionar mesmo. O que eles falam na hora de fazer, você chama ele para Senat, muitos deles falam assim, “é, mas ninguém fala disso, ninguém está fiscalizando, ninguém, só você que está falando”. Eu falo, “bom, aí é com você, cara. Só não diga que não sabia depois”. Só pra reforçar.

Michele Perea Cavinato – Gringo, obrigada. Realmente vamos divulgar aqui. Eu acho que termos segurança teria que ser uma fala única, realmente para o motociclista, mas para o motofrentista não poderia dar aqueles alertas para que as entregas sejam feitas com mais cuidado para que eles não recebam muito aquelas ofertas que eles recebem e continuam recebendo. A gente recebe print direto de ofertas que os aplicativos oferecem para quem cumprir um número de mínimo viagens. Esse tipo de comentário não poderia ser colocado?

Tatyana Costa – Vamos conversar com o Sérgio, com as equipes e ver como é que a gente pode ajustar isso. Lógico, estamos abertos a qualquer coisa com certeza, vamos conversar. Tem a equipe da Ana Pacoval que é responsável pelo curso. A gente faz tudo conjuntamente, vamos propor algumas mudanças.

jmontal – Nesse momento, a gente está vivendo essa grande questão. Já se reportaram o Marcão e o Gringo a respeito da possibilidade de uma melhor regulamentação da profissão no caso, inclusive, com aspectos que eles já debateram, já se manifestaram e ainda não chegaram em um consenso. Parece que vai ser inclusive colocado nesse evento da ONU que está se realizando agora, uma questão mais relacionada com esse tipo de trabalho considerado precário. Seria interessante talvez a gente ouvir o Gringo e o Marcão sobre a percepção que eles têm tido sobre a evolução desse grande debate nacional sobre a questão da motocicleta, exatamente em função de ser um fenômeno social da modernidade de extrema importância e que afeta tanto os trabalhadores, a vida de tanta gente, tantas famílias, até do próprio governo, do ponto de vista desse investimento agora na possibilidade do diálogo, da saúde pública, talvez seja um grande problema de saúde pública hoje no Brasil esse sofrimento que afeta os usuários de moto no caso. Talvez, fosse interessante ouvi-los para a gente tomar pé em que momento está esse diálogo nacional a respeito do tema. O Gringo e o Marcão poderiam nos passar essas informações. Obrigado.

Gringo presidente AMABR – A gente faz uma parte da mesa do governo de negociação com os aplicativos e os assuntos que foram abordados no início, são mais de 100 dias de negociações, O GT foi criado em primeiro de junho, mais de 100 dias de negociação e nada chegou a um consenso. O único consenso que teve, para não falar que não chegou em nenhum, foram as propostas que seriam debatidas, a gente definiu com os aplicativos que seria a remuneração e saúde e segurança. Essa parte de lei de moto frete eles querem criar, eles não querem aceitar o nome moto frete, eles querem colocar que entregador é uma coisa e moto frete é outra. Mas eles não sabem explicar a diferença de um e de outro, como que separa. A outra situação de saúde. Essa gamificação que eles fazem com algoritmo que faz tanto mal para a saúde física e psicológica do entregador, porque ele corre muito para pegar esses bônus ou cai naquela jogada que o aplicativo faz de quando vê que ele está indo embora para casa em um dia de chuva, paga aquela entrega que era R\$ 8, eles passam a pagar R\$ 18, esse entregador fica no dia de chuva igual um louco correndo, porque ele está ganhando bem naquele dia e ele quer recuperar os outros dias que não foi tão bem. É aquele negócio, vou deixar com fome, quando eu precisar, eu alimento melhor e ele vai se dedicar melhor, é mais ou menos isso. O entregador fica correndo no dia de chuva, no frio, à noite por causa dessa forma de gamificação que eles fazem. Essa parte de saúde e segurança, a parte de remuneração, do jeito que eles se colocam na mesa, dá vontade da a gente vender o que tem para ajudar eles, porque eles parecem uns coitadinhos na mesa, mas eles não mostram o caos que eles estão fazendo para lucrarem absurdamente, ele já tem um lucro imenso em cima da entrega do restaurante, eles lucram em cima dos dois. Eles colocam como objetivo deles, que eles são intermediários, que eles não têm nada a ver com isso, mas todas as reuniões, audiências e assuntos que debate a categoria, eles estão lá como se fossem empresas de transportes. O governo precisa enquadrar isso, está tendo uma força muito forte das centrais sindicais para fazer esse enquadramento e agora o governo também está colocando a transparência nos algoritmos, tanto parte de bloqueio do entregador, que para de trabalhar, do nada te bloqueia e essa pessoa, muitas vezes, até entra em depressão, porque só tinha aquilo para se manter, é o que ela enxerga, tanto que ela fica trabalhando, ela não consegue ver outras oportunidades. A transparência, como os algoritmos funcionam, está sendo justo ou injusto com os entregadores. Agora está entrando no assunto previdência que o governo está ainda em uma linha de que a gente vai dividir o que que é custo, o que que é ganho. Do ganho, 20% o aplicativo paga, vai ser definido qual o valor de previdência, 20% o aplicativo paga 7,5% paga o entregador, para que ele tenha acesso à previdência e à aposentadoria e o aplicativo não quer aceitar nenhuma delas. Não houve acordo até o momento. Teve uma reunião que eu fui exclusiva do iFood com o sindicato, mas não tenho um posicionamento sobre isso, não foi chegado na mesa dos trabalhadores ainda, mas até o nosso ver aqui não houve acordo em nada e o governo vai tomar uma atitude, possivelmente vai ter uma possível haver paralisação nacional dos entregadores, está tendo várias lideranças e os entregadores conversando até com os restaurantes para entender aquela situação que está acontecendo, porque até os restaurantes

são vítimas dos aplicativos. Bom, no resumo, o aplicativo está lucrando absurdamente, eles transformam esse caos falando com esses algoritmos. É pessoa se acidentando, pessoa sem renda, pessoa desgastando o que tinha. Um exemplo, você entra com a sua moto, com todos seus acessórios para exercer a profissão, que tal, daqui 2 anos, você não teve férias, não teve descanso, não teve nada e você resolve sair do aplicativo, você está pior do que estava, porque às vezes você sofreu acidente, nesse meio-tempo você não teve descanso. Aqueles itens novos que você comprou para exercer essa profissão estão desgastados e não houve uma manutenção. O que você ganha hoje é pouco para se alimentar direito, é pouco para fazer a manutenção do veículo, você fica mais horas do que o corpo aguenta, exercendo com saúde, para poder exercer a profissão, você fica uma carga horária excessiva. O aplicativo com o seu algoritmo pega uma pessoa sem capacitação para exercer uma profissão de risco e faz ele correr, induzindo, pagando baixo para ele, dando bônus nos dias mais perigosas, fazendo com que gere um grande número de acidentes e esse número não como acidente de trabalho, ele entra como acidente de trânsito. Acaba que os aplicativos lucram, ficam com o bônus e deixam o ônus para a sociedade pagar. Fiz recentemente uma palestra no Ministério da Saúde, foi muito bem elogiada indo nessa linha de fala, e o Ministério da Saúde me convidou para estar indo agora no final do ano presencialmente para falar sobre o moto frete. Na trama, também cogitou a minha entrada para o grupo de trabalho deles, para essa linha de moto frete. De âmbito federal, é isso que está acontecendo.

Marcão sindmoto – O companheiro Gringo já falou tudo. Doutor, respondendo, a gente sabe que hoje a gente tem um governo que é um governo trabalhista. A gente vê pelo presidente Lula, tudo veio do partido trabalhista. Lá na mesa quem está sentado é o Gringo, eu fico mais com Marcão do povo, eu fiquei em Brasília, mas me envolvido com o pessoal de Brasília, pessoal do Ceará, Maceió, lá no meio da muvuca. Na fala do Gringo, que as entidades se juntaram, associações, sindicatos, centrais sindicais, pedindo um valor que seja justo, que seria aquele valor de 35, se eu não me engano, 35, fugiu os centavos, porque eles teriam uma taxa justa e ali você está tirando o tempo do cara que fica em cima da moto, a manutenção da moto dele, o vale refeição, já entra na saúde, o cara tem que comer, tem que se alimentar para poder trabalhar. Seria uma taxa justa esses R\$ 35. Falta nós abirmos o bolso e ajudar os caras. Mas isso faz parte. A gente sabe que no aplicativo a maioria são investidores, quando mais investe, os cara ganha. Para resumir, seria uma taxa de R\$ 35, mas os caras pularam o áudio dizendo que não, vieram com a proposta, se eu não me engano, de R\$ 17. Acredito que toda essa situação quem vai decidir vai ser o governo, os sindicatos e associações centrais estão fazendo a parte, estão em cima, que a gente acha justo os R\$ 35. Eu acredito que vai ficar tudo na mão do governo. Nós estamos nessa ansiedade para vir algo que venha beneficiar essa categoria sofrida. Esse grupo aqui está tentando amenizar, trazer algo que vai beneficiar essa categoria. O Sérgio com o curso, ajudando a associação, o sindicato e buscando faixa, isenção, tudo isso. Está uma luta conjunta, mas a gente vê que o app é um gigante nos cara, então é de pouquinho em pouquinho. Eu acho que a gente vai chegar lá, eu acredito que deve chegar em algo que vai beneficiar a categoria. Alguém falou na questão que o pessoal deve estar chegando hoje de Brasília, acredito que a gente vai ter algo mais. Uma coisa é correta, a gente não está aceitando essa questão dessa taxa de R\$ 17. Está tendo que aconteceu uma manifestação no Brasil todo, já estão todos os municípios, estados, estamos aguardando o governo, sim, com alvos, se realmente vai beneficiar essa categoria. Eu, assim como todos, estou esperando que venha algo que para beneficiar todos, que seja bom para o trabalhador. A gente está brigando nessa taxa que a gente está falando está entrando tudo, saúde, a moto, equipamento. Acredito que conquistar lá em Brasília o que conquistar aqui, junto com o município, a prefeitura, a gente vai ter um pacote legal, um pacote que vai beneficiar essa nossa categoria que foi exaltada na pandemia e hoje a gente vê as empresas falarem que “nós abrimos as portas de emprego”, será que a gente foi tão importante na pandemia? Heróis? Por que não dar uma taxa justa para o trabalhador? E agora, com essa união, acredito, de centrais, sindicatos e associações, engrossou esse caldo. Vamos ver se a gente consegue ter uma resposta rápida, tanto de um aplicativo, mas nós ansiamos pelo governo, porque é um governo de partido trabalhista, uma resposta tem que vir deles também.

jmontal – Eu estava me lembrando aqui de um projeto de uma iniciativa da Suécia, do povo sueco, que nasceu no parlamento. Aquela iniciativa visão zero que não existe nenhuma justificativa moral que nos faça aceitar uma morte no trânsito. Eu tenho impressão de que essa visibilidade que está sendo dada, essa questão do debate sobre a dignidade de um trabalhador, como o motociclista profissional, no caso, já tem sido um avanço. Eu me sinto um pouco culpado, por exemplo, de fazer um pedido de entrega e praticamente você desconsiderar o meio que propiciou que aquilo fosse realizado, que é um ser humano que está trabalhando ali em uma condição perigosa, como a própria lei já conhece. Nesse sentido, a gente pode considerar um avanço, mesmo que lento dessa discussão. Vai no caminho de que a gente comece a enxergar a importância desse trabalhador. É uma luta. Eu acho que cada um de nós poderia, inclusive, se somar nesse esforço que vocês estão fazendo, porque quem visitar um hospital de emergência vai ficar impressionado com a quantidade de jovens trabalhadores que se acidenta em função do uso da motocicleta como meio de transporte.

Jackeline Morena de Oliveira Melo – Acho que todas as pautas foram escutadas. Agradeço a todo mundo pela participação. Um bom dia para todos. Muito obrigada. Aviso que o Dawton está em férias. Por isso, ele não participou.

Todos se despedem.