

JORNAL AVOZDOMOTOBOY

SindimotoSP leva demandas dos motociclistas para o prefeito de São Paulo Bruno Covas

Para criação de políticas públicas e agenda positiva voltadas para quem anda de moto no município, várias necessidades foram apresentadas e discutidas. Entre elas campanhas de segurança para motociclistas, cursos gratuitos de 30 horas obrigatório do Contran, desburocratização da regulamentação, entre outros.

Pg 04



Prefeitura estuda medidas para trazer mais segurança ao motociclista

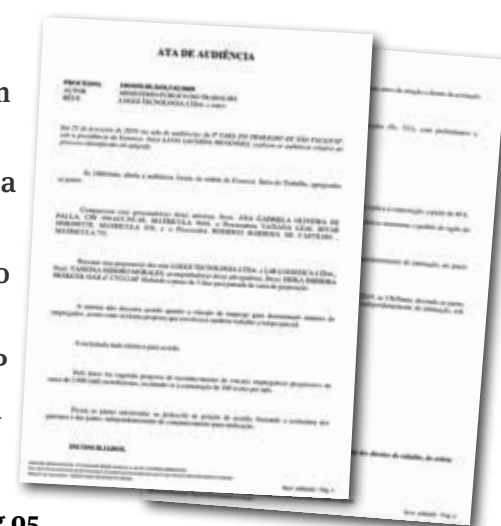


Pg 02

Ministério Público do Trabalho realiza Audiência Pública contra à Loggi

Diante da crescente falta de compromisso com a categoria, bem como precarização das relações trabalhistas, além de empurrar para baixo o setor de motofrete através de monopólio, o Ministério Público do Trabalho (MPT) diante das denúncias feitas pelo SindimotoSP realizou Audiência Pública contra a empresa Loggi solicitando explicações de seus atos.

Pg 05



CET quer motociclistas na pista local da Marginal Pinheiros

A medida é educativa e todos os esforços são válidos para diminuir o número de mortes na marginal.

Pg 02

Saiba o que deve mudar na aposentadoria por periculosidade

Os motociclistas que recebem o benefício também estão na mira do governo e não devem escapar da reforma da Previdência.

Pg 02

Número de mortes entre motociclistas é o maior em 3 anos

A CET avalia que o índice alarmante se dá pelos prêmios que as empresas de aplicativos no motofrete oferecem aos motociclistas. A prática de oferecer incentivos a quem faz mais entregas – vedada pela lei federal 12.436/2011 – estimula a direção imprudente.

Pg 04

Empresas de aplicativos de motofrete trocam CLT pelo MEI para mascarar relações trabalhistas

Pg 05

Febramoto e SindimotoSP buscam soluções para o motofrete junto ao Denatran

As instituições continuam buscando alternativas para incentivar a regulamentação bem como implementação da padronização do motofrete e mototaxi em todo Brasil, além do estado de São Paulo.

Pg 06

CET quer motociclistas na pista local da Marginal Pinheiros

A medida é educativa e todos os esforços são válidos para diminuir o número de mortes na marginal.

Várias faixas informativas estão sendo instaladas em pontes sobre a via expressa pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para orientar os motociclistas que transitam pelo sentido Castello Branco da Marginal do Rio Pinheiros a usarem, preferencialmente, a pista local. Nas pontes João Dias, Morumbi, Engº Roberto Rossi Zuccolo (Cidade Jardim) e Eusébio Matoso, faixas de vinil instaladas sobre a pista expressa da Marginal trazem a recomendação “Moto Use Pista Local”.

Com isso, a expectativa é reduzir a gravidade dos acidentes envolvendo motos. Dados da própria CET

apontam uma alta de 17,7% no número de motociclistas mortos no trânsito paulistano, de 2017 (311 fatalidades) para 2018 (366). Ainda segundo a análise da CET sobre acidentes com vítimas na cidade de São Paulo, perto de 30% dos fatais ocorrem pelo posicionamento entre faixas, fora da visão dos outros veículos (ponto cego). Outros 33% demonstram a perda de controle da moto, queda do condutor e morte.

Ao estimular o uso da pista local, a CET espera proteger os motociclistas e poupar suas vidas. Afinal, nessa pista a velocidade máxima permitida varia entre 50 e 60 km/h. Já na expressa, onde a velocidade

regulamentada é de 90 km/h para veículos leves, os motociclistas ficariam mais vulneráveis.

O corredor da Marginal do Rio Pinheiros contabilizou, em 2018, dez acidentes fatais envolvendo motos, à frente de vias como Av. Aricanduva e Estrada de Itapeperica e rodovia como a Raposo Tavares (trecho urbano).

A sinalização de orientação tem caráter meramente educativo, não gerando autuações para quem trafegar pela pista expressa da Marginal do Pinheiros. As faixas informativas são parte ainda do Programa Vida Segura, promovido pela atual gestão da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes com base no conceito de Visão Zero, partindo da premissa de que nenhuma morte é aceitável no trânsito.

Prefeitura estuda medidas para trazer mais segurança ao motociclista

Com o Secretário de Transportes Municipal foi discutido a questão de campanhas de trânsito para motociclistas, mais bolsões de estacionamento para motocicletas com placa vermelha e orientação educativa para a pista local ser usada pelos motociclistas. A intenção é preservar vidas e direcionar os motociclistas para um local de menor velocidade de tráfego e, com isso, diminuir as mortes.



Participaram da reunião: Nancy Schneider (assessora do presidente da CET), Sebastião Martins (Presidente da CET), Edson Caram (Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes.), Gilberto Almeida dos Santos, Rodrigo Silva e Gerson Cunha (diretoria SindimotoSP).

Em reunião com o secretário de Transportes Municipal Edson Caram, o SindimotoSP solicitou campanhas educativas específicas para motociclistas visando reduzir os índices de acidentes. Em conjunto com essa medida serão desenvolvidas outras ações de educação e obras de engenharia tráfego para melhorar a circulação nas vias públicas da cidade. Também foi solicitado pelo sindicato mais bolsões de estacionamento para placa vermelha porque os motociclistas profissionais não tem conseguido encontrar vagas para estacionar. Isso facilitaria e incentivaria a regulamentação.

Saiba o que deve mudar na aposentadoria por periculosidade

Os motociclistas que recebem o benefício também estão na mira do governo e não devem escapar da reforma da Previdência.

Hoje, conseguem se aposentar por esse tipo de benefício os segurados que trabalham em atividades que oferecem risco de morte. O tempo de contribuição necessário para garantir o direito é 25 anos. Não há uma idade mínima.

A proposta do governo é que a aposentadoria especial continue existindo, porém, a diferença é que não poderá ser maior do que dez anos, no requisito de idade, e de cinco anos de tempo de contribuição. Como o governo quer idade mínima de 65 anos de idade para homens e mulheres e 25 anos de contribuição, os segurados deverão ter, no mínimo, 55 anos de idade e 20 anos de recolhimentos.

Outra mudança que deve ocorrer é na conversão



do período de trabalho. Hoje, se os segurados não têm o tempo todo para se aposentar pela especial, é possível converter o período para ter o benefício por tempo de contribuição. O bônus é de 40% para homens e de 20% para as mulheres. Assim, se o segurado tem dez anos ele conta com 14 anos de contribuição.

A Previdência Social havia informado que a média salarial para as aposentadorias após a reforma consideraria 100% das remunerações desde julho de 1994. Na quarta-feira (21), porém, a pasta informou que inicialmente ainda serão consideradas as 80% maiores contribuições, com os descartes. Depois da promulgação da PEC, o governo poderá apresentar e

aprovar uma legislação que proponha a alteração da média salarial.

Com o descarte dos 20% menores salários da média, o benefício tende a ficar maior. Na hora de calcular a aposentadoria serão considerados 51% dessa média salarial, mais 1% a cada ano de contribuição que o segurado tiver.

O trabalhador que não consegue o direito na agência do INSS precisa buscar a Justiça. A proposta é que essa conversão seja possível até a data da promulgação da PEC. Depois disso, não haveria a possibilidade dessa diferenciação.

Para começar a valer, essas regras precisam passar pelo Congresso. Por enquanto, a proposta está na Câmara. Os deputados estão criando propostas de mudanças do texto inicial do governo. Se aprovada em dois turnos na Câmara, a proposta seguirá para o Senado, e também deverá passar por duas votações. Se houver modificação, volta à Casa anterior para ser votada de novo.

Expediente

A Voz do Motoboy
 Jornalista responsável: Pedro Pimenta
 Diagramação: Rodrigo Martins
 Colaboradores: Febramoto / Abramoto
 DNP / Instituto Motofrete / SindimotoSP
 Associação dos Motofretistas
 Redação: Rua Dr Eurico Rangel, 58
 Brooklin Novo / Cep: 04602-060
 Telefone: 5049-0442
 Site: www.jornalavozdomotoboy.com.br
 email: redacao@jornalavozdomotoboy.com.br

Editorial

Apesar das chuvas, o tempo está quente no setor de motofrete com as situações que tem acontecido com cada vez mais frequência. Duas delas chamam a atenção: o aumento do número de mortes de motociclistas e a audiência pública em que mais uma vez a Loggi é chamada para dar explicações para autoridades governamentais. Quanto ao primeiro fato, apenas a adoção de uma política pública pode diminuir o índice de mortes alarmante que os motociclistas lideram. Já no caso da empresa citada, mais vale uma ação dura e rápida dos órgãos públicos do que discursos daqui e dali. Tanto em um caso quanto no outro, se não houver sensibilização das partes envolvidas, tudo ficará como sempre e não mudará. Para os dois casos, quem viver verá!



***Você sabia
que dar entrada no
Seguro DPVAT
é um procedimento
totalmente gratuito?***

Isso mesmo. Em casos de acidentes de trânsito que resultem em Morte, Invalidez Permanente, total ou parcial, ou mesmo a cobertura de custos médico-hospitalares, você pode contar com a indenização do Seguro DPVAT, o seguro do trânsito brasileiro. São mais de 8 mil pontos de atendimento espalhados por todo o País, onde você pode dar entrada gratuitamente e sozinho, sem atravessadores.

Mais informações

SAC DPVAT 0800 022 12 04
Canal de Denúncias 0800 022 12 05
Ouvidoria 0800 021 91 35

Seguradora
LÍDER
Administradora do Seguro DPVAT



DPVAToficial



DPVAToficial



dpvat_oficial

www.seguradoralider.com.br

SindimotoSP leva demandas dos motociclistas para o prefeito de São Paulo Bruno Covas



Participaram da reunião (da esquerda para à direita): Secretário de Mobilidade e Transportes - Edson Caram, Diretor Institucional de Projetos SindimotoSP - Rodrigo Silva, Prefeito de São Paulo - Bruno Covas, Presidente do SindimotoSP - Gilberto Almeida dos Santos "Gil", Vice-Presidente do SindimotoSP - Gerson Silva Cunha, Diretor Condomoto - Marcos Nascimento, Secretário de Justiça - Rubens Rizek, Secretário de Inovação e Tecnologia - Daniel Annenberg. O Assessor de Mobilidade e Transportes - Gilberto Rodrigues Pereira também participou, mas está apenas na foto da home, primeiro à direita da mesa.

O SindimotoSP esteve com o prefeito Bruno Covas na sede da prefeitura, centro da cidade, para tratar demandas da categoria e interesses de quem anda de motocicleta pelas vias públicas municipais.

Na pauta da reunião foi relatado a necessidade urgente de campanhas de trânsito específicas para motociclistas no sentido de reduzir acidentes envolvendo motos. Também se falou sobre a questão da falta de estacionamento para motofretistas já legalizados e que é preciso mais bolsões de estacio-

namento para motocicletas com placa vermelha.

Outro assunto amplamente discutido e que precisa de soluções urgentes é a revisão da Lei Municipal 14491, que regulamenta em São Paulo o motofrete. Diante das dificuldades que os motociclistas profissionais enfrentam para se regulamentar, a desburocratização dos processos facilitaria a padronização. Além da revisão, importante é oferecer incentivos a eles para que se regularizem.

Os cursos obrigatórios do Contran também esti-

Demandas discutidas na reunião

Cumprimento das regras de segurança e de trânsito pelas empresas de aplicativos de motofrete.

Campanhas de educação de trânsito voltadas para redução de acidentes.

Política de estacionamento de bolsão.

Revisão da Lei Municipal 14.491.

Incentivos a regulamentação por parte do município.

Expansão da capacitação de treinamento da CET para motociclistas profissionais.

veram na pauta. O SindimotoSP entende que o Cetet (Centro de Treinamento e Educação de Trânsito) pode ser utilizado e ser canal capacitador com cursos gratuitos, já que possui estrutura para ministrar o curso. Aliás, em reunião anterior já ficou acertado uso do espaço também para qualificação de motoboys através do Curso Obrigatório de 30 Horas do Contran.

O SindimotoSP ainda sugeriu que a criação dessas políticas públicas para motofretistas e motociclistas possam ser financiadas com recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito (FMDT). Outras reuniões serão agendadas para dar sequência nas tratativas discutidas na ocasião.

Número de mortes entre motociclistas é o maior em 3 anos

A CET avalia que o índice alarmante se dá pelos prêmios que as empresas de aplicativos no motofrete oferecem aos motociclistas. A prática de oferecer incentivos a quem faz mais entregas – vedada pela lei federal 12.436/2011 – estimula a direção imprudente.

Apesar da diminuição das vítimas em geral que vieram a óbito em acidentes de trânsito, a estatística para motociclistas teve mudanças, e para pior. Depois de um período de diminuição de mortes entre eles, o número voltou a subir e quase bater os 20% em relação aos mesmos períodos dos últimos 3 anos. Esse resultado interrompe uma sequência de diminuição de casos do tipo na capital. A causa disso é o crescimento de 18% nas mortes de motociclistas (360, no total). Técnicos da Prefeitura avaliam que a alta está ligada ao crescimento dos aplicativos de entrega por motoboys, que dão prêmios em dinheiro para quem faz mais viagens. Os dados são do Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito de São Paulo – Infosiga - do governo estadual.

A base do levantamento teve como fonte os técnicos da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), que avaliam desde 2018 o aumento da atuação das empresas de aplicativos de entrega por motoboys, como Rappi, Loggi, Uber Eats, iFood, entres outros. O estudo anual da CET sobre o trânsito ainda está em conclusão e deve ser apresentado em breve.

Segundo a própria CET, ela monitora as estatísticas e o comportamento do trânsito para nortear

a implantação de medidas de segurança viária e, afirma ainda que em parceria com a Polícia Militar mantém a fiscalização para coibir abusos de velocidade e imprudência de motociclistas, vítimas do trânsito na cidade.

Em relação a oferta de prêmios, o assunto é alvo de ação judicial do Ministério Público do Trabalho (MPT) contra a Loggi, que também levou a abertura de inquéritos contra outras empresas como Rappi, iFood.

Na ação contra a Loggi, os procuradores Tatiana Campelo, Tatiana Somonetti e Rodrigo Castilho apontam os estímulos para aumento de viagens e outras violações à saúde do trabalho, como falta de tempo de descanso adequado, resultando o aumento no número de acidentes de trânsito e nas despesas com previdência social.

Segundo o SindimotoSP, essas empresas encontram terreno fértil com os motociclistas recém chegados na profissão, pessoas que não tem experiência nas ruas e aceitam qualquer coisa, colocando a própria vida em risco. As mensagens com esses estímulos são disparadas por SMS. Muitos dos que tentam acompanhar esse ritmo acabam se acidentando e tornando-se uma triste estatística.

Óbitos por sexo da vítima

Masculino; 21

Óbitos por turno do acidente

Tarde (12h - 18h); 7
Manhã (6h - 12h); 7
Madrugada (0h - 6h); 5
Noite (18h - 24h); 2

Outro veículo envolvido no acidente

Ônibus; 8
Não Há; 6
Caminhão; 3
Automóvel; 2
Motocicleta; 2

Óbitos por faixa etária da vítima

0-17; 1
18-24; 7
25-29; 4
30-34; 4
35-39; 2
45-49; 3

Tipo e subtipo dos acidentes fatais

Colisão; 11
Choque; 6
Outros; 3
Não disponível; 1

Óbitos em decorrência de acidentes de trânsito dia da semana do acidente

DOM; 3
SEG; 1
TER; 5
QUI; 3
SEX; 5
SÁB; 4

local do obito das vítimas

Via; 14
Hospital; 7

Ministério Público do Trabalho realiza Audiência Pública contra à Loggi

Diante da crescente falta de compromisso com a categoria, bem como precarização das relações trabalhistas, além de empurrar para baixo o setor de motofrete através de monopólio, o Ministério Público do Trabalho (MPT) diante das denúncias feitas pelo SindimotoSP realizou Audiência Pública contra a empresa Loggi solicitando explicações de seus atos.

A empresa, que já é alvo de processo do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), inclusive sendo autuada em quase R\$ 2 milhões e tendo que registrar em carteira mais de 500 motoboys, esteve em audiência no Fórum da Barra Funda no dia 25/02/2019 para dar explicações sobre as irregularidades apontadas.

Desde 2014 o SindimotoSP vem denunciando a prática de dumping social que a Loggi promove. A empresa também desobedece a Lei Federal 12.436, que proíbe qualquer tipo de prêmios que leve o motoboy a aumentar velocidade nas entregas, colocando sua vida em risco. Além disso, cobra aluguel do baú que exigem do motociclista o uso, monitoram as entregas realizadas e, caso o motociclista profissional negue fazer um determinado número de corridas, ele é desligado do sistema.

Na audiência realizada no Fórum da Barra Funda – 8ª Vara do Trabalho, presidida pela Juíza Lavia Lacerda Menendez, o SindimotoSP, a empresa mais uma vez não convenceu o MPT e terá que apresentar documentos em outra audiência marcada para o dia 13/06/2019. A Loggi não quer que o processo seja público e pediu para juíza segredo de justiça. Instantes antes da audiência, um grupo de motoboys ligados à

associação de motociclistas que tem representado os profissionais da Loggi, hostilizou e ameaçou os diretores do SindimotoSP. Aliás, parte desse grupo já esteve com o sindicato dos motoboys de São Paulo e hoje, estão contra as atitudes do sindicato que visa melhorar o motofrete para todos os profissionais que atuam no setor.

Os problemas da Loggi com a justiça brasileira não são recentes. O MTE, após intensa e precisa investigação, chegou a conclusão que a Loggi tem, sim, relação empregadora com os motoboys, além disso, devido ao baixo custo operacional ela consegue oferecer valores mais baixos ao tomador de serviço, realizando assim, concorrência desleal com as empresas express instaladas fisicamente pela capital e demais cidades brasileiras. Outras descobertas realizadas pela investigação foram: a Loggi cobra menos porque não tem base na Capital, não paga imposto na cidade de São Paulo mesmo faturando milhões, seus motoboys ficam na rua aguardando chamado e estimulam a velocidade.

O SindimotoSP, há cerca de 4 anos acompanha e denuncia relações entre aplicativo X trabalhador motofretista, e, como representante de classe,



evidentemente atua de forma unilateral em defesa dos trabalhadores. O interesse, segundo a instituição, não significa dizer que está fechada ao diálogo, e muito menos a negociação, pelo contrário, há considerável estima e sensibilidade a composições amigáveis.

Foi nesse contexto que buscou durante toda a trajetória desta prestação de serviços, porém, ante a total inflexibilidade das empresas atuantes nesta área, deu-se por total insucesso qualquer medida pretendida pela entidade em prol de seus representados.

Agora, resta esperar pelas decisões finais tanto do MPT quanto do MTE em relação aos processos.

Empresas de aplicativos de motofrete trocam CLT pelo MEI para mascarar relações trabalhistas

Para aumentar os lucros e diminuir custos vale tudo para empresas que usam plataformas digitais, inclusive precarizar relações trabalhistas e deixar de pagar benefícios aos trabalhadores, conquistados ao longo de uma década. A tecnologia tem auxiliado e melhorado em muito as questões relativas a praticidade, economia, agilidade etc, porém, traz consigo o lado negro que algumas empresas tentam esconder, como precarização de relações trabalhistas e falta de compromisso com os trabalhadores. O tomador de serviço, que se preocupa com o que vai gastar ao escolher um motociclista profissional para realizar sua entrega, sequer desconfia que as empresas de aplicativos no motofrete estão destruindo a qualidade de vida do motofretista que enfrenta trabalho semi-escravo em longas jornadas de trabalho, baixa remuneração e falta de benefícios como VR,

plano de saúde, cesta básica, pagamento da periculosidade, aluguel da moto etc. Ao alegarem que contratam Micro Empreendedor Individual (MEI) ao invés de trabalhadores CLT, deixam de cumprir obrigações trabalhistas e “mascaram” essa relação profissional. É preciso entender quais são as regras da contratação via CLT e da prestação de serviços.

Na CLT há uma série de obrigações com as quais o contratante precisa cumprir como pagamento de salário piso, recolhimento de FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), 13º salário, férias, entre outros, além de benefícios contidos na Convenção Coletiva de Trabalho assinada entre sindicato laboral e patronal. Tudo isso garante ao trabalhador melhor qualidade de vida e segurança. Já na contratação via MEI, uma pessoa jurídica é contratada para tarefas em caráter eventual e não

permanente. Assim, a empresa que contrata nessa situação não paga ISS, não precisa de afixação de Quadro de Trabalho em suas dependências, não paga férias, não dá segurança para empregado, a jornada de trabalho é feita segundo sua vontade nas plataformas digitais, ela não precisa, no caso do motofretista, pagar aluguel da moto, dar VR e cesta básica, oferecer plano de saúde ou odontológico, entre outros benefícios. Dessa forma, as empresas de aplicativos só vêem seus lucros aumentarem, pouco se importando com os trabalhadores. A situação é tão preocupante que, o Ministério Público do Trabalho e o Ministério do Trabalho e Emprego abriram investigações contra elas em vários estados brasileiros para apurar irregularidades. As denúncias foram feitas pelo SindimotoSP e Febramoto que tem acompanhado de perto o caso.

A black banner containing the Alba logo on the left, which consists of three stylized, overlapping white waves. To the right of the logo is the word 'alba' in a bold, white, lowercase sans-serif font, with a registered trademark symbol (®) to its upper right. Below the name is the slogan 'Se não for Alba, vaza.' in a smaller white font. At the bottom of the banner, the contact information is listed in white: 'Rua Dr. Fernão Pompeu de Camargo, 865 • Jardim Trevo • Campinas, SP', the phone numbers '19 3272 9821 • 19 3272 1707', and the website addresses 'www.albamoto.com.br • loja.albamoto.com.br'.

Febramoto e SindimotoSP buscam soluções para o motofrete junto ao Denatran

As instituições continuam buscando alternativas para incentivar a regulamentação bem como implementação da padronização do motofrete e mototaxi em todo Brasil, além do estado de São Paulo.

Febramoto e SindimotoSP pleiteiam no órgão máximo de trânsito no Brasil Contrans/ Denatran a criação de Resoluções que desburocratizem a Lei Federal 12009. Na época da assinatura da lei, possibilitou-se a geração de 300 mil empregos no estado de São Paulo e 1 milhão em todo o Brasil com segurança e padronização. O ato também rendeu ao setor de duas rodas avanços significativos na questão da regulamentação da atividade comercial de motofrete no Estado de São Paulo. Estudo do SindimotoSP mostra que menos de 10% dos municípios paulistas criaram leis próprias, e menos ainda em âmbito nacional.

Para o sindicato dos motoboys, flexibilização na lei não só incentivaria o setor como também criaria a necessidade dos municípios se adequarem. Isso facilitaria a padronização em todo Brasil.

Em São Paulo, atualmente o Curso 30 horas só pode ser feito presencialmente. O objetivo do Grupo de

Trabalho (GT) criado pela Portaria 166 é transformar as aulas em Ensino a Distância (EAD) e passar as 5 horas-aula para Prática Itinerante. O SindimotoSP também pediu parecer positivo do Denatran sobre o transporte de garupa para veículos espécie Carga, desde que tenha dois assentos e estribos dos pés, para municípios que tem atividade proibida, porque entende que o trabalhador muitas vezes só possui a moto como veículo de transporte e precisa levar parentes para o trabalho, escola etc. Para validar a questão, também é necessário o parecer e entendimento da PM – CPTRANS.

Outra questão relevante é que há tempos os motofretistas tem sido fiéis pagadores de empréstimos concedidos pelo Banco do Povo Paulista (BPP). Portanto, a criação de linha de financiamento específica de moto zero padrão motofrete favoreceria os trabalhadores motociclistas que poderiam adquirir

motociclistas, mais modernas e com os itens de segurança, trazendo mais segurança e diminuindo o número de acidentes envolvendo motociclistas.

Campanhas de Educação de Trânsito específicas para motociclistas para contribuir com a redução dos acidentes de Trânsito, pelo entendimento do GT, é outro item e devem ser constantes como já existem, como por exemplo, campanhas que fazem parte do calendário do Trânsito e dias comemorativos, como Maio Amarelo, Semana Nacional do Trânsito e outras. Essa ação entraria em concordância com a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 da ONU – Organização das Nações Unidas, que visa a diminuição de acidentes no trânsito.

O GT criado pela Portaria 166 tem por objetivo estudar as propostas, sugestões e viabilidades técnicas para a regulamentação das atividades de motofrete e mototaxi que foi publicada no Diário Oficial da União em 18/07/2018 | Edição: 137 | Seção: 2 | Página: 46 - pelo Ministério das Cidades/Secretaria Executiva / Departamento Nacional de Trânsito - PORTARIA Nº 166, DE 17 DE JULHO DE 2018.

Motoboys trabalham em regime de escravidão para empresas de aplicativo de motofrete em pleno século 21

Antes, elas ofereciam o paraíso, tratavam os profissionais como amigos, distribuíam simpatia e brindes para seduzir o trabalhador com altos ganhos, mas, passado o tempo, essas empresas até então com cara (e jeito) de cordeiro revelaram-se lobos vorazes e interessados em uma única coisa: explorar o motociclista. Estas empresas não entendem que o setor é regulamentado e possui Convenções Coletivas com direitos conquistados ao longo de quase uma década de lutas. Elas usam o artifício da contratação via MEI (micro-empendedor individual) e com isso não pa-

gam direitos trabalhistas, conseguem oferecer preços melhores para os tomadores de serviço, já que não pagam impostos municipais com as empresas de motofrete convencional e ainda, precarizam as relações trabalhistas.

As promessas no começo do cadastro dos profissionais eram salário acima de R\$ 5 mil, jornada de trabalho flexível, entre outras promessas, mas, atualmente, as empresas sistematicamente não tem cumprido o prometido, aumentando seus próprios lucros e exigindo do trabalhador serviço escravo com

longas jornadas de trabalho. Os motociclistas que trabalham para essas empresas, tem custo fixo que gira em torno de R\$ 2,5 mil fixos por mês, e, agora, as mesmas que tratavam motociclistas como parceiros, não conseguem dialogar com as empresas. Segundo informações dos próprios trabalhadores do setor, estão sendo coagidos com o recado de que serão bloqueados no sistema de Apps. Aliás, as empresas estão promovendo práticas anti sindicais porque o motoboy tem direito de consultar seu sindicato, mas são proibidos.

Fragilizados no trânsito

Parece haver desinteresse em proteger os mais frágeis no trânsito. Não se vê atitudes continuadas das autoridades para preservar a vida impedindo o aparecimento de problemas econômico social que vão recair sobre as famílias e o próprio governo.

Prontos socorros muitos sem possibilidade de recuperação que evoluem para óbito. Outros com incapacidades temporária ou definitiva passando a cadeirantes ou dependentes de cuidados de enfermagem permanente.

É sofrimento para todos nós. Sair de uma UTI como profissional de saúde para informar a família à evolução desfavorável de um acidentado de trânsito e mais tarde informar sobre o óbito, é triste, muito triste para aqueles que pretendem preservar vidas. Pior, não havia uma doença em evolução, era um indivíduo que subitamente foi transformado na via pública num doente. E para isso, não é tomada nenhuma medida cautelar. São manchetes da mídia todos os dias. Ninguém tenta transformar o pedestre em um usuário da mobilidade segura.

A proteção maior, de longa data, parece direcionada para os veículos médios e pesados. Após isso, faixas exclusivas foram intensificadas para proteção dos motociclistas, mas já foram interrompidas passando a ser prioridade construção de ciclo faixas para proteção dos ciclistas.

E os pedestres, quando terão a atenção permanente dos municípios para uma mobilidade segura?

Este gráfico mostra óbitos de pedestres ocorridos na cidade de São Paulo no período de 2005 a 2014. Em nove anos houve uma queda de 7,4%, o que significa 0,8%

ao ano. Valores muito a baixo do que pretendemos na atualidade.

Calçadas esburacadas, postes de iluminação e sinalização no caminho, árvores, degraus, obstáculos os mais variados impedem um transitar seguro para o nosso pedestre e nosso deficiente físico. Mas não é só isso, guia ou meio-fio com pequena altura permitindo com facilidade a subida de um veículo à calçada. Faz-se lei para garantir um estacionamento privativo para os deficientes, mas não se obriga ou fiscaliza um transitar seguro para um cadeirante.

Locais de concentração de pessoas, como nos grandes cruzamentos, pontos de ônibus, curvas perigosas, locais de risco não podem deixar tão expostos àqueles mais frágeis. O perigo de queda pelas irregularidades, o estreitamento da calçada ou ausência da mesma, a necessidade de caminhar pela rua para desviar dos obstáculos mostram o desinteresse dos governantes em querer proteger a vida daqueles que deambulam pelas vias.

Campanhas são iniciadas e logo findam. Leis são aprovadas, mas não são cumpridas e tão pouco fiscalizadas. O foco da proteção é direcionado para aqueles que estão sobre rodas. Os sem rodas estão suscetíveis às múltiplas agressões de tudo que citamos e ainda submetidos a intenso ruído e caminhar respirando gases vapores, poeiras e fuligens.

Interessante é que o motorista, motociclista, ciclista quando estacionam seus veículos e descem passam a condição de pedestre. Quando estão na direção reclamam e rejeitam o pedestre e quando são pedestres reprovam as atitudes dos que estão sobre rodas. Os focos são divergentes, não há consciência de que todos são frágeis e precisam ser respeitados e protegidos.

Será que não estamos tendo a visão global para proteger todos, começando pelos mais frágeis?

Precisamos de atitudes para preservar vidas instalando gradis com elevação das guias nos cruzamentos perigosos, onde há concentração de pessoas como nas paradas de ônibus, correção dos pisos, alargamento das calçadas, mais passarelas ou túneis, desobstruir trajetos e tudo mais.

Temos observado a crescente chegada aos prontos socorros desses pedestres com lesões graves, gravíssimas quando transitam nas calçadas e nas esquinas dos grandes centros.

A desobediência e a falta de conhecimento das regras de trânsito são outros motivos para reprovarmos atitudes governamentais que não são tomadas com relação à ausência de educação de trânsito, fiscalização, reformas de calçadas e criação de alternativas para conter as agressões que se vê na via pública.

É a ABRAMET querendo proteger vidas.

Dr. Dirceu Rodrigues Alves

Diretor de Comunicação e Chefe do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego

O seu plano é mudar de vida?
Seja qual for o seu plano,
o melhor jeito de chegar lá
é com um Plano
de Consórcio Honda.



- O Consórcio Honda já ajudou mais de 6 milhões de brasileiros a transformar suas vidas com uma motocicleta Honda.
- Com 38 anos no mercado, possui planos com prazos flexíveis.
- Mais de 30 mil contemplações todos os meses, ficando fácil pôr em prática o seu plano.



TRÂNSITO SEGURO: EU FAÇO A DIFERENÇA.

www.consorciohonda.com.br

[/consorcionalhonda](https://www.facebook.com/consorcionalhonda)

Se preferir, baixe nosso aplicativo
Consórcio Honda.



HONDA
Consórcio



UMA MÁQUINA DE TRABALHAR.

Honda CG 160 Cargo.

A Honda CG Cargo é uma máquina de trabalhar. Ela é uma CG mais robusta e foi pensada para transportar carga. Com rodas de liga leve, ela vem com um outro importante item de série: a grade removível, que aumenta ainda mais o seu valor de revenda.



Motor



Painel



Bagageiro



PRODUZIDO NO
POLO INDUSTRIAL
DE MANAUS
CONHEÇA A AMAZONIA

Trânsito seguro: eu faço a diferença. honda.com.br/motos

