

JORNAL A VOZ DO MOTOTOBOY

Plenário do Senado aprova criação da Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Mototaxistas e Motofretistas



A reunião que deliberou a criação da Frente aconteceu virtualmente

No entendimento dos senadores, a Frente oferecerá aos profissionais e usuários de seus serviços, soluções e instrumentos capazes de diminuir os riscos da atividade e aumentara qualidade do trabalho que eles prestam à população.

Pg 05

SindimotoSP reivindica inclusão de motoboys, mototaxistas e ciclistas em grupo prioritário na campanha de vacinação contra a Covid-19

Inclusive, o SindimotoSP apresenta sugestões de critérios para ser feita a vacinação:

- Apresentar carteira de trabalho;
- Apresentar CNH com curso;
- Apresentar MEI da atividade;
- Apresentar cadastro junto às empresas de App;
- Ciclistas cadastrados nos Apps;
- Ciclista CLT.

Pg 04



Segundo estudo, uso de mochilas no delivery causa acidentes devido instabilidade que elas proporcionam

Pg 06

Uber perde batalha judicial no Reino Unido e terá que pagar salário mínimo, férias e aposentadoria

Pg 04

Presidente dos Estados Unidos diz que trabalhador tem direito a sindicalizar-se

Pg 05

Aumento do ICMs em SP impacta diretamente nos preços das motos, diminuirá vendas e pode gerar desemprego

Pg 07

Sest Senat tem vagas em cursos 30 Horas e 10 Horas, ambos obrigatórios e do Contran, para motofretistas

Pg 02

R\$ 146 bilhões, é em média, o custo dos acidentes de trânsito no Brasil

Programa Motofretista Seguro segue oferecendo empréstimo a juros baixos para motociclistas profissionais

Pg 03

Motoboys relatam aumento de roubos, furtos e assaltos em SP

Pg 07

Excesso de peso contribui para acidentes com motociclistas

Com hospitais lotados devido ao coronavírus e o SUS em colapso, o preço que o país paga por ano com acidentes de trânsito poderia ser investido em mais leitos ou melhoria no atendimento público



Pg 06

Sest Senat tem vagas em cursos 30 Horas e 10 Horas, ambos obrigatórios e do Contran, para motofretistas

O curso especializado de motofretista é uma exigência legal para motociclistas que querem trabalhar com o transporte de pequenas cargas

Unidades do Sest Senat em São Paulo oferecem a capacitação, que dura 30 horas e a reciclagem, que dura 10 horas. O conteúdo abordado na formação segue as exigências feitas na resolução do Contran, que prevê aulas teóricas e práticas. O de reciclagem permite a continuação do exercício da profissão. A norma está prevista na resolução 350 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), publicada em 2010.

Entre as lições que fazem parte da capacitação estão noções de mecânica e dispositivos de segurança da moto, avaliação de peso e tamanho da carga a ser transportada, organização e planejamento de tare-

fas, utilização da planta da cidade para elaboração de rotas alternativas, identificação dos pontos críticos de fluidez e de segurança, técnicas de prevenção de acidentes, postura corporal e condições emocionais. O objetivo é garantir aos profissionais a aquisição de conhecimentos, a padronização de ações e atitudes de segurança no trânsito.

Para se inscrever, o motociclista deve ter completado 21 anos, estar habilitado há pelo menos dois anos na categoria A e não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir decorrente de crime de trânsito ou impedido judicialmente de exercer seus direitos.

AS UNIDADES PARA MATRÍCULAS SÃO:

PQ NOVO MUNDO

Rua Tuiuti, 09 - SP

Tel. 2207 8840

FORMAÇÃO MOTOFRETE (30 horas)
ATUALIZAÇÃO MOTOFRETE (10 horas)

VILA JAGUARA

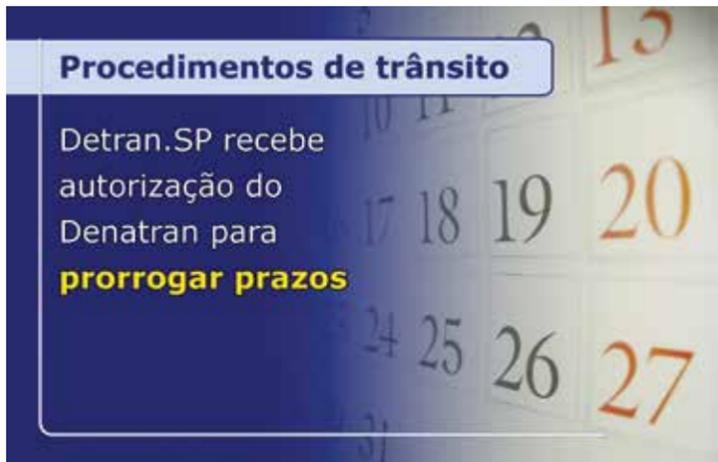
Av. Cândido Portinari, 1100 - SP

Tel. 11 3623-1300

FORMAÇÃO MOTOFRETE (30 horas)
ATUALIZAÇÃO MOTOFRETE (10 horas):

Detran.SP recebe autorização do Denatran para prorrogar prazos

Os prazos ficam suspensos por tempo indeterminado para recursos administrativos como indicação de condutor infrator, recurso de multas, entre outros



O Detran.SP obteve na quarta-feira do dia 24/3 autorização do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) para prorrogar, por tempo indeterminado, alguns procedimentos de trânsito. O presidente do órgão Ernesto Mascellani, que também comanda a Associação Nacional dos Detrans (AND), fez ver ao órgão federal que a suspensão dos prazos era fundamental para defender os interesses dos cidadãos.

Apesar de o Detran.SP disponibilizar seus serviços pelos canais digitais do órgão e do Poupatempo, Mascellani ponderou que a impossibilidade de fazer o atendimento presencial, determinada pela Fase Vermelha do Plano São Paulo, prejudicaria o cidadão que não tem acesso à internet e que não pode ser exposto ao risco de ser contaminado pelo coronavírus.

“Depois de uma ação coordenada dos Detrans de todo o Brasil, liderada pela Associação Nacional dos Detrans (AND), felizmente o Denatran entendeu que neste momento é importante a contribuição de todos. A hora é de salvar vidas! Precisamos preservar o direito do cidadão de ficar em casa para não ser contaminado. É esta a nossa preocupação”, afirmou Neto.

Assim, ficam prorrogados por tempo indeterminado os seguintes procedimentos, tomando por base a data da publicação da portaria na quarta-feira, 24 de março:

1) Data final para apresentação de defesa prévia e de indicação do condutor infrator encerrada desde 15 de março de 2021, para as notificações de autuação (NA) já enviadas;

2) Data final para apresentação de recurso encerrada desde 15 de março de 2021, para as notificações de penalidade (NP) expedidas;

3) Data final para apresentação de recursos em processos de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação encerrada desde 15 de março de 2021;

4) Prazo para renovação das Carteiras Nacionais de Habilitação (CNH) e das Autorizações para Conduzir Ciclomotor (ACC) vencidas desde 1º de março de 2020 e com vencimento a partir da data de publicação da Portaria;

5) Prazo de validade das ACC, Permissão Para Dirigir (PPD) e CNH vencidas desde 1º de março de 2020 e com vencimento a partir da data de publicação da Portaria, para fins de fiscalização;

6) Prazo para registro e licenciamento do veículo novo adquirido desde 26 de fevereiro de 2021;

7) Prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação de transferência de propriedade de veículo adquirido desde 12 de fevereiro de 2021.

O Denatran orientou que, tão logo a situação emergencial seja encerrada, o Detran.SP deverá informá-lo, a fim de que a portaria possa ser revogada. No ato de revogação, será definido novo calendário para restabelecimento dos prazos prorrogados.

Expediente

A Voz do Motoboy
Jornalista responsável: Pedro Pimenta
Diagramação: Rodrigo Martins
Colaboradores: Febramote / 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

Ao terceiro mês do ano, o que se vê é uma falta de perspectiva geral, aumento da crise financeira e das mortes geradas pelo coronavírus. Nesse cenário apocalíptico o contágio no Brasil chega a níveis alarmantes. Agora, é óbito nos grupos de risco, trabalhadores gerais, jovens e até criança. Essa nova onda não é e nem está para brincadeira e está destruindo famílias, sonhos e toda uma geração. O que fazer? A quem socorrer? Se já percebemos que não há salvador de carne e osso, o melhor é se cuidar. Use máscara, sabemos que não dá para ficar em casa, mas, se possível, fique. E quando chegar sua vez na vacina, tome! Com certeza ela, vindo de onde vier, reduzirá o problema causado pela Covid-19 e dará oportunidade de, mesmo aos poucos, retornarmos a viver. Pense nisso!



alba[®]
Se não for Alba, vaza.

Rua Dr. Fernão Pompeu de Camargo, 865 • Jardim Trevo • Campinas, SP

19 3272 9821 • 19 3272 1707

www.albamoto.com.br • loja.albamoto.com.br

Indústria Brasileira produz 58 mil motocicletas em fevereiro



As fabricantes de motocicletas instaladas no Polo Industrial de Manaus – PIM produziram 58.014 unidades em fevereiro. Segundo dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – Abraciclo, o volume é 8,2% superior ao alcançado em janeiro

(53.631 unidades) e 38,6% menor na comparação com o mesmo mês do ano passado, quando 94.442 motocicletas saíram das linhas de montagem.

Ainda de acordo com levantamento da Abraciclo, foram produzidas 111.645 motocicletas no primeiro bimestre, o que corresponde a uma retração de 42,7% em relação ao mesmo período de 2020 (194.734 unidades).

Na avaliação do presidente da Abraciclo, Marcos Fermanian, os números registrados neste início do ano ainda refletem o agravamento da crise sanitária na cidade de Manaus, que fez com que as fábricas readequassem seus turnos de trabalho para atender ao toque de recolher implantado pelo governo estadual.

“Essas medidas impediram que as fábricas mantivessem a curva crescente de produção registrada nos últimos meses de 2020”, afirma. “Acreditamos que, com produção plena a partir de março, conseguiremos recuperar parte dos volumes e, com isso, ter con-

dições de reduzir a fila de espera por motocicletas, que hoje é de cerca de 150 mil unidades”, completa.

Vendas no varejo

Os emplacamentos em fevereiro totalizaram 57.384 unidades. O volume é 33,1% menor que o registrado no mês anterior (85.798 motocicletas) e 28,1% inferior às 79.812 motocicletas emplacadas em fevereiro de 2020.

“O impacto sofrido na produção afeta toda a cadeia. Ainda temos uma demanda reprimida que não conseguimos atender. A procura por motocicletas segue em alta, mas é preciso equilibrar a relação de oferta e demanda”, comenta o presidente da Abraciclo, Marcos Fermanian.

A categoria mais emplacada em fevereiro foi a Street com 27.598 unidades e 48,1% de participação no mercado. Em segundo lugar, ficou a Trail (11.248 unidades e 19,6% do mercado), seguida pela Motoneta (7.544 unidades e 13,1%).

Programa Motofretista Seguro segue oferecendo empréstimo a juros baixos para motociclistas profissionais

O Programa Motofretista Seguro é uma iniciativa do Governo de São Paulo e do Detran.SP que oferece crédito, facilidade no financiamento e formação para criar uma rede de proteção da categoria e contribuir com a segurança de quem exerce essa atividade.

O objetivo da ação é atender tanto os profissionais que necessitam adequar a sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para o exercício da atividade, com a regularização de documentos, realização do curso de formação e atualização, oportunidade de práticas

de aperfeiçoamento, como auxiliar com linhas de crédito especiais àqueles que precisam renovar seu veículo ou adquirir novos equipamentos de segurança.

O Programa conta com recursos públicos oriundos da arrecadação de multas e a ação tem o apoio de parceiros, como SindimotoSP, SEDERSP, Banco do Povo Paulista e Sindicato das Autoescolas (CFC).

Para mais informações acesse www.motofretistaseguro.sp.gov.br.



VEJA E SEJA VISTO!

O farol da moto deve estar sempre aceso. É lei e garante que você seja visto.

A posição do baú não pode prejudicar a visibilidade dos piscas ou a visão dos retrovisores.

Preste atenção em faróis, lanternas e piscas queimados ou fora do padrão original. A moto pode ser apreendida.

Retrovisores menores que o original, faltantes ou instalados em posição incorreta (em pé) prejudicam sua área de visão.

Evite acidentes e multas e colabore para um trânsito mais seguro para todos!

abraciclo
Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas,
Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

SindimotoSP reivindica inclusão de motoboys, mototaxistas e ciclistas em grupo prioritário na campanha de vacinação contra a Covid-19

Em janeiro, o Ministério da Saúde incluiu trabalhadores dos setores rodoviário, ferroviário, portuário, aquaviário e aéreo em campanha de vacinação contra a Covid-19, deixando de fora motoboys e mototaxistas. A ação gerou frustração dos motociclistas profissionais que esperavam ser inclusos no grupo prioritário como aconteceu na vacinação da gripe ano passado. O SindimotoSP intermediou e conseguiu junto a prefeitura municipal de São Paulo, 100 mil vacinas contra o vírus Influenza para a categoria, que foram disponibilizadas em todas as regiões da capital para motoboys de todos os setores.

Os trabalhadores motociclistas estão desde o início da pandemia na linha de frente e expostos ao contágio por conta do exercício da profissão. Todos os dias entram em contato com diversas pessoas e em vários lugares. Além disso, muitos tem procu-

rado o SindimotoSP para denunciar empresas de aplicativos no motofrete que não tem cumprido as exigências e determinações do Ministério do Trabalho e Ministério Público do Trabalho em relação a fornecimento de EPIs de segurança e combate ao coronavírus, como máscaras e álcool gel.

No mês passado, o sindicato dos motoboys de São Paulo protocolou requerimentos, na sede da prefeitura, solicitando inclusão dos motociclistas profissionais da cidade no grupo prioritário de vacinação contra Covid-19. Também entrou em contato com o governo Estadual e o Ministério da Saúde para que os trabalhadores do motofrete sejam incluídos no Plano de Imunização Nacional (PNI).

No caso da cidade de São Paulo, o SindimotoSP está tratando do assunto como prioridade e já entrou em contato com o Secretário Municipal da

Saúde Edson Aparecido dos Santos e ao Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes Levi dos Santos

Oliveira, solicitando máxima de urgência no pedido. Já que atualmente devido ao aumento da demanda por entregas rápidas, a categoria passou dos 300 mil motoboys atuando na capital, sendo que um percentual elevado desse grupo está infectado e afastado do exercício da profissão.

Na Câmara de Deputados Federais em Brasília, o Projeto de Lei 5524/20 quer incluir motoboys, além de outros profissionais que trabalham com transporte de cargas e pessoas. Para o pesquisador Yuri Oliveira, essas categorias precisam ser inclusas no grupo prioritário porque os profissionais de transporte, a probabilidade de contágio destes profissionais é de 71%".

Uber perde batalha judicial no Reino Unido e terá que pagar salário mínimo, férias e aposentadoria

Iniciada em 2016 por trabalhadores da plataforma e sindicato local, ação na justiça favorável ao trabalhador pode influenciar milhões de profissionais pelo mundo



Na segunda quinzena de março, uma das maiores empresas de aplicativo do mundo, a Uber, anunciou que pagará no Reino Unido (Inglaterra, Escócia, País de Gales e Irlanda), os benefícios aos seus motoristas, que ganharão pelo menos o salário mínimo nacional pago a pessoas com mais de 25 anos no Reino Unido, cerca de R\$ 70 por hora, além de férias e tempo para contar aposentadoria. A medida tomada pela justiça do trabalho local transformará todo esse

mercado de empresas que atuam na área digital.

Líderes sindicais e especialistas trabalhistas dizem que essa mudança terá consequências de longo alcance e que outras empresas que usam plataformas digitais terão de mudar, colocando um fim para o falso trabalho autônomo.

Nas audiências da Suprema Corte Britânica (SCB), a Uber se apresentava como agente terceirizado de reservas, alegando que seus motoristas eram autônomos, mas o tribunal decidiu que os motoristas eram trabalhadores, o que fez com que tivessem direito a salário mínimo, férias e aposentadoria. A decisão da SCB forneceu caminho mais claro para um modelo que dá aos motoristas os direitos da condição de trabalhador enquanto continua a deixá-los atuar profissionalmente de maneira flexível.

No Brasil, o Ministério Público do Trabalho e ex-motoristas entraram na Justiça para reivindicar vínculo empregatício dos profissionais com as empresas, o que garantiria uma série de direitos previstos pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho). Mas, por hora, a justiça brasileira tem negado essas demandas, inclusive o Tribunal Superior do Trabalho

(TST). O SindimotoSP também denunciou irregularidades de empresas de aplicativos que atuam no setor de entregas rápidas e aguarda decisão favorável aos motociclistas profissionais.

Direitos trabalhistas que a Uber repassará aos trabalhadores no Reino Unido

- Pagamento no mínimo o equivalente ao salário mínimo para maiores de 25 anos (quase R\$ 70 por hora), após aceitar um pedido de viagem e após descontos feitos pela empresa.
- Todos os motoristas receberão férias com base em 12,07% de seus ganhos, pagos quinzenalmente.
- Os motoristas serão automaticamente inscritos em um plano de pensão privada com contribuições do Uber juntamente com contribuições dos motoristas.
- Manutenção do seguro gratuito em caso de doença ou lesão, bem como pagamentos de licença-maternidade ou paternidade, que estão em vigor para todos os motoristas desde 2018.
- Todos os motoristas terão a liberdade de escolher se querem dirigir, quando e onde.

Na cidade de SP cresce 40% o número de profissionais de motofrete devido à pandemia



Aumento da demanda por entregadores e acréscimo de 78% no número de novos restaurantes cadastrados em plataformas digitais, resultaram em mais pessoas atuando no setor de entregas rápidas. O desemprego e falta de oportunidades, associados ao não cumprimento das leis que regulamentam o setor de motofrete, também cooperaram para que atualmente mais de 300 mil pessoas estejam sobrevivendo do motofrete.

Apesar desse pequeno exército nas ruas todos os dias, entregando alimentos, peças e documentos, entre outros, os motoboys ainda não tem recebido a atenção devida das autoridades e das empresas que contratam os serviços, principalmente as de aplicativos.

O SindimotoSP - sindicato dos motoboys de SP - estima que atualmente, devido a crise de saúde originária da Covid-19, cerca de 305 mil pessoas estão realizando todo tipo de entregas em cima de uma motocicleta.

Gilberto Almeida dos Santos, o Gil, presidente da instituição sindical, diz que os profissionais autônomos trabalham até 16 horas por dia e recebem menos de R\$ 2 mil por mês, com o desconto de gasolina. "A precarização do trabalho destes profissionais prejudica a qualidade de vida e acentua a possibilidade de acidentes. Além disso, pouco tem sido feito em relação a ajuda no combate ao coronavírus, como disponibilização de máscaras descartáveis e álcool gel", relata.

Gil ainda fala que a categoria já era marginalizada antes da pandemia, agora, está mais ainda porque recebeu uma enxurrada de profissionais de outras áreas que ficaram desempregados e passaram a atuar como motoboys. Sem cursos de qualificação, experiência ou conhecimento das ruas, os acidentes só aumentam e a qualidade do serviço cai.

Para reverter essa precariedade no setor, várias manifestações tem ocorrido ao longo dos anos. O próprio sindicato há pelos menos 5 anos vem denunciando as empresas de aplicativos e organizado manifestações, como as ocorridas em junho de 2020. A Câmara de Vereadores e o Ministério Público do Trabalho não só receberam as denúncias como investigam a atuação dessas empresas.

Dentre as principais reivindicações dos motociclistas estão o fim dos bloqueios indevidos e sem justificativa, o sistema de pontuação de ranking e o aumento no valor das corridas, além de, apoio no combate ao coronavírus.

Plenário do Senado aprova criação da Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Mototaxistas e Motofretistas

No entendimento dos senadores, a Frente oferecerá aos profissionais e usuários de seus serviços, soluções e instrumentos capazes de diminuir os riscos da atividade e aumentará qualidade do trabalho que eles prestam à população



A reunião que deliberou a criação da Frente aconteceu virtualmente

Por conta das medidas de isolamento social, grande parte da população passou a contar com o serviço de motofretistas para entrega de mercadorias. Na maior cidade brasileira, São Paulo, o número de profissionais que atua com o motofrete cresceu cerca de

40% em um ano. Os dados são do SindimotoSP, mas observados como tendência em todo país.

A Frente será composta por senadores e deputados federais e terá como objetivo principal acompanhar políticas públicas e ações relacionadas às categorias.

Sua presidência será exercida por um senador, sendo a vice-presidência facultada a senador ou deputado, conforme decisão dos seus membros.

Além de acompanhar a tramitação de matérias no Senado e na Câmara que tratem de temas relacionados a categoria dos mototaxistas e motofretistas, a frente irá promover debates, seminários e eventos pertinentes ao tema.

O autor da proposta, senador Zequinha Marinho (PSC-PA), ressaltou que a regulamentação da profissão de motociclista no Brasil, ocorrida em julho de 2009, fez surgir um novo contexto, no qual profissionais atuam em condições diversas e singulares em relação a outras profissões. Por isso, é de suma importância criar uma frente que possa representar os interesses desses profissionais. Marinho manifestou preocupação também com as questões previdenciárias e trabalhistas das categorias, já que empresas de aplicativos que atuam no setor vem promovendo precarização das relações trabalhistas, descumprindo à Lei Federal 12.009 e outras, de âmbito municipal, como em São Paulo, a Lei Municipal 14.491.

A criação da Frente, também evidencia a importância dessa categoria e as particularidades da atividade, que se tornaram ainda mais evidentes durante a pandemia de covid-19c.

Presidente dos Estados Unidos diz que trabalhador tem direito a sindicalizar-se

Joe Biden ainda foi mais longe e criticou qualquer tentativa de intimidação por parte dos empregadores ou empresários para impedir essas iniciativas

O chefe da nação mais poderosa do planeta, Joe Biden, disse em sua conta Twitter que os trabalhadores devem ter seus direitos de sindicalização preservados, seja de um estado ou de todo Estados Unidos. “É uma escolha de vital importância que deve ser tomada sem intimidação ou ameaças por parte dos empregadores”, disse.

Biden não citou empresas, mas o recado era para a Amazon, que tenta impedir que seus funcionários no estado do Alabama se filiem a um sindicato pela primeira vez na história da companhia de comércio

eletrônico. O presidente americano segue uma promessa de campanha em que se comprometeu ajudar os trabalhadores que atuam no setor de tecnologia. Indicações para cargos-chave na Casa Branca e em agências que regulamentam a indústria de tecnologia são indícios de uma agenda regulatória mais agressiva quando o assunto for Amazon, Google, Facebook e Apple.

Os movimentos sindicais ganham corpo no momento em que está cada vez mais latente, nos EUA e no mundo, o debate sobre a regulação das chamadas big

techs, além da proteção de dados, a possível moderação de conteúdo e medidas contra a desinformação.

Ainda na defesa dos direitos dos trabalhadores, Biden deve aumentar a fiscalização da lei antitruste - conjunto de normas do governo americano e regula a conduta de empresas para promover concorrência leal - promover manutenção de sindicatos e leis trabalhistas, discutir uma reforma nas leis trabalhistas, para expandir os direitos de negociação coletiva e facilitar a formação de sindicatos nos EUA.

Se aprovadas as mudanças, a nova legislação será a mais benéfica para sindicatos no país em quase 90 anos e uma das mais amplas leis trabalhistas desde a Guerra Civil americana.

Cade proíbe iFood de estabelecer exclusividade com restaurantes

Medida preventiva faz parte de processo em que a Rappi move contra a concorrente que aponta prática anticompetitiva da iFood

O monopólio que a iFood tenta impor através de contratos de exclusividade com bares e restaurantes no setor delivery foi impedido pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Na ação o órgão determinou ainda que até a decisão final do processo, a empresa não poderá modificar contratos já celebrados para adicionar cláusulas de exclusividade. Segundo a Superintendência-Geral do Cade, estes acordos têm potencial de prejudicar a concorrência entre as empresas que atuam no setor. Para o caso de descumprimento da medida, o iFood fica sujeito a multa diária no valor de R\$ 150 mil.

O Cade monitora a iFood desde o ano passado quando a Rappi a denunciou por firmar acordos de exclusividade restringindo a concorrência. A Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel) e o Uber Eats também entraram na briga alegando que devido à liderança do iFood, muitos restaurantes e bares aceitaram as regras

dos contratos de exclusividade e que o modelo do iFood é como uma barreira para a concorrência, visto que os restaurantes estariam aceitando os contratos para não serem punidos na plataforma.

O Cade segue apurando a situação no setor de aplicativos de delivery. O órgão afirma que, mesmo com as regras da medida preventiva, poderá determinar a suspensão de acordos se entender que isso será importante para garantir a concorrência.



R\$ 146 bilhões, é em média, o custo dos acidentes de trânsito no Brasil

Excesso de peso contribui para acidentes com motociclistas



Os acidentes que acontecem no Brasil tem um elevado custo não visto apenas em relação a mortes ou sequelas permanentes das vítimas, mas também, quando se fala de dinheiro. Um estudo realizado pelo Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros, estimou que, em 2017, por exemplo, o prejuízo com a violência no trânsito foi de R\$ 146,8 bilhões, ou 2,3% do Produto Interno Bruto (PIB). É um absurdo de valor se, pensar que esse montante poderia ser investido em leitos hospitalares, manutenção e readequação de equipamentos, além de investimento em capacitação dos profissionais que atuam na área da saúde.

Além disso, as mortes causadas por um trânsito vio-

lento, tem vitimado famílias e trabalhadores, principalmente no setor profissional de duas rodas. Estatísticas do Infosiga SP cruzadas com as da Seguradora Líder, que administrava o DPVAT até 2020, mostram que os motociclistas são as maiores vítimas. O estudo do CPES tomou como base o ano de 2016, foram 33.347 mortes e 28.032 de casos de invalidez permanente. A grande maioria dos acidentados, 90%, concentrou-se na faixa etária entre 18 e 64 anos de pessoas pertencentes a um grupo em plena capacidade produtiva, gerando reflexos negativos na economia do país, sem falar na questão da dor das perdas de vidas.

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), diz que em números absolutos, 43% do volume total de internações registradas no SUS ficou concentrado em estados do Sudeste, região que reúne também metade da frota de veículos automotores do País. Outros 28% dos casos graves ficaram no Nordeste e o restante ficou diluído entre o Sul (12%), Centro-Oeste (9%) e Norte (7%).

Só em março de 2020 o aumento de mortes de motociclistas foi de 85,7 % no estado de SP, gerando custo milionário em todo sistema do SUS.

O estado de São Paulo é o que registrou a maior perda devido a acidentes de trânsito: R\$ 24,7 bilhões no ano passado, representando 1,23% do PIB estadual. O Estado do Rio ficou em quarto lugar, com uma perda de R\$ 10,22 bilhões (1,53% do PIB). Minas Gerais e Paraná estão em segundo e terceiro lugar, respectivamente.

Motociclistas há mais de uma década são as maiores vítimas de acidentes no trânsito

A projeção do CPES não incluiu os gastos com o atendimento no hospital, nem o período de reabilitação, o que, com certeza elevaria mais ainda o custo citado nessa reportagem.

Para se ter uma ideia, um paciente com trauma na coluna precisa de um programa multidisciplinar que envolve psicólogo, assistente social, médico, fisioterapeuta, terapeuta ocupacional e musicoterapia — um custo de R\$ 3.658 por seis meses de tratamento, duas vezes por semana. Se a frequência for de três vezes na semana, são R\$ 5.500.

Nem mesmo com a pandemia e isolamento da população devido à Covid-19 houve redução de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas. Dados do Infosiga SP mostraram que em março de 2020 foram 39 óbitos contra 21 no mesmo mês de 2019. Somando todas as ocorrências no estado de São Paulo, também houve crescimento nos números das mortes, saltando de 161 (2019) para 171 (2020), resultando aumento de 6,2%.

Outro estudo do Instituto Sou da Paz apontou que 42% das pessoas mortas em acidentes de trânsito na cidade de São Paulo entre 24 de março, primeiro dia da quarentena no estado, e 30 de junho, eram motociclistas. De acordo com o levantamento, condutores de motocicletas se tornaram na pandemia as maiores vítimas do trânsito na capital paulista, superando os pedestres, que representaram 32% das vítimas fatais contabilizadas no período, e ocupantes de automóveis (19%).

Especialistas em economia afirmam que algoritmos de busca devem ser regulados por lei

Estudos mostram a necessidade urgente de regulamentação para que sejam usados de forma transparente, não discriminatória e ao mesmo tempo para preservar incentivos ao desenvolvimento tecnológico

Profissionais de diversas áreas, órgãos públicos reguladores, agentes privados regulados e do meio acadêmico tem produzido pesquisas, estatísticas e informações sobre a questão do uso de algoritmos para tomadas de decisões, direcionamento de compras e até uso por empresas de aplicativos de entregas rápidas em setores como o delivery, por exemplo, entre outros. O objetivo é avaliar o impacto no desenvolvimento socioeconômico do Brasil propondo soluções para os sistemas de regulação geral.

Os algoritmos são cada vez mais comuns e sua ampla utilização para a tomada de decisões públicas e privadas afetam direta e indiretamente a vida de mi-

lhões de pessoas, levantando assim, discussão técnica e democrática sobre sua regulação.

Além de existirem há muito tempo, os algoritmos são usados para resolver problemas ou realizar uma tarefa e dar instruções para pessoas ou máquinas sobre como enfrentar e resolver determinados problemas. Assim, são usados de forma positiva na indústria, na bolsa de valores, na agricultura, na medicina, no Judiciário, entre muitos outros, mas, também de forma negativa, discriminatória que reforça desigualdades e injustiça social.

É aqui que entra a questão da regulamentação por parte dos governos municipal, estadual ou federal, principalmente quando o uso dos algoritmos ex-

cluem ou promovem precarização de direitos, como por exemplo, os usados pelas empresas de aplicativos que excluem trabalhadores motociclistas que recusam corridas muito distantes de onde se encontram e ainda com valor absurdamente baixo.

Alguns países como Estados Unidos, França, Austrália, Inglaterra, Escócia, Irlanda e País de Gales já saíram na frente regulando o uso do algoritmo, enquanto que, no Brasil sequer está em análise ou submetido a fiscalização ou lei.

Segundo os estudiosos, a regulação corrigiria injustiças, deixaria seu uso mais transparente, preservaria direitos e impediria abusos de poder econômico. Para isso ela deve ser associada à proteção de dados, legislação eleitoral, defesa da concorrência e do consumidor, bem como normas setoriais nos campos da saúde, educação, meio ambiente e urbanismo.

Segundo estudo, uso de mochilas no delivery causa acidentes devido instabilidade que elas proporcionam



A chegada de novos aplicativos de entrega e uma demanda maior por serviços de motofretistas devido à pandemia e isolamento da população resultaram em expressivo aumento dos acidentes com motocicletas ano passado.

E um dos possíveis fatores, relatados pelos sindicatos, motofretistas e técnicos em segurança viária, é o uso de mochilas inadequadas, com diversos tamanhos e pesos, que contribuem para a diminuição do controle da motocicleta, desconforto e fadiga do motociclista.

A Resolução Contran nº 356 de 2 de agosto de 2010 (que permite o baú com dispositivo de cargas e grelha) e a Portaria SMT.GAB nº 123 publicada em 3 de outubro de 2019, trazem normativas sobre os dispositivos que podem ser usados nas motocicletas para carga, definindo o baú e proibindo dispositivos com alças, no caso, as mochilas. A Lei Municipal 14.491 também preserva a segurança do motoboy exigindo uso do baú reforçando a proibição das mochilas.

Para se ter uma ideia, recentemente, 4 motoboys foram vítimas de acidentes em que tiveram suas pernas amputadas. Em comum, todos usavam mochilas de diferentes empresas de aplicativos.

Para a Dra Julia Greve, médica fisiatra e professora na FMUSP, o uso das mochilas contribui com os acidentes porque ela se movimenta tanto quanto o motociclista no percurso da entrega ou da volta, o que causa distração e muitas vezes deslocamentos indevidos em direção contrária ao movimento do piloto. Se isso não

fosse suficiente, soma-se as longas jornadas, em média de 15 horas, que os entregadores se submetem. O que começa com um peso simples, no final do dia está 10 vezes mais devido ao cansaço do trabalhador.

O SindimotoSP já indicou para representantes da prefeitura e governo estadual de SP que o uso de mochila causa acidentes, já que elas não individualizam ou protegem as entregas, que ficam soltas correndo de um lado para outro durante o percurso, que o entregador faz. Geralmente essas mochilas são grandes, fora do padrão e ficam presas nos ombros do motociclista, movimentando-se a todo instante, tirando a concentração do motoboy, bem como instabilidade. O correto, segundo o sindicato dos motoboys de SP é uso de baú.

O próprio SindimotoSP, em conjunto com instituições de renome e peso, como o IPT, HCUSP, Abramet, SindimotoSP e PMSP, estão formando um grupo de trabalho para aprofundar estudos técnicos que proibam o uso da mochila.

Motoboys relatam aumento de roubos, furtos e assaltos em SP



Câmera em capacete de vítima filma tentativa de roubo a motocicleta em São Paulo
Foto: Reprodução/Redes sociais

Devido a crescente demanda de entregas, seja delivery ou outras encomendas, os motociclistas profissionais tem sido vítimas de roubos e furtos cada vez com maior frequência e violência, no caso dos assaltos. O SindimotoSP tem recebido em sua sede, reclamações de trabalhadores que, de uma hora para outra ficaram sem seu ganha pão, a motocicleta.

Entre os meses de março e agosto de 2020, foram registradas em média 970 ocorrências de roubo por mês. Já a média de furtos, nos últimos seis meses, foi de mil motocicletas por mês. O período noturno é o preferido dos bandidos tanto para furtos quanto assaltos. Mais da metade dos roubos e assaltos (53,53%) e um terço dos furtos (32,27%) ocorreram à noite, seguidos pelos períodos da tarde (16,76%), madrugada (16,24%), manhã (13,33%) e hora incerta (0,14%). A capital paulista lidera o ranking de roubos, com 52,49% das ocorrências registradas no estado e, também o número de furtos, com 40,43% do total.

O problema é crescente e já chegou até as autoridades, que prometeram ações para coibir o aumento da violência. De acordo com os motoboys que fazem

delivery, não tem um horário específico, mas geralmente ocorrem no período das 11h às 14h e à noite, quando estão fazendo entregas. A onda de assaltos tem deixado os motociclistas que trabalham com serviço de entregas, apreensivos e preocupados com a segurança deles. Se não entregarem as motos, o preço pode ser a própria vida

No caso dos furtos ou roubos, as ocorrências acontecem em estacionamentos de ruas, mesmo com os “flanelinhas” vigiando. No caso dos assaltos, as abordagens ocorrem durante a entrega, quando a moto está parada ou na rua durante o trajeto. Em todas as ocorrências as vítimas são unânimes em afirmar que sempre são dois assaltantes armados em uma moto, sendo que o garupa é que anuncia o assalto.

SindimotoSP e autoridades que atuam na área de segurança frisam que os entregadores devem ficar atentos quando avistam duas pessoas em uma moto e observar bem ao redor do local antes de parar. Se acontecer o assalto, não deve haver reação da vítima e, na primeira oportunidade, fazer o Boletim de Ocorrência.

Histórico das ocorrências em 2020

Cidades com mais roubos

São Paulo	São Bernardo
Guarulhos	Mauá
Campinas	Osasco
Diadema	Suzano
Santo André	Ribeirão Preto

Bairros da Capital com mais roubos

Capão Redondo	Raposo Tavares
São Mateus	Campo Grande
Itaquera	Grajaú
Pedreira	Cidade Ademar
Jardim Ângela	Guaianases
Iguatemi	

Endereços da Capital com mais roubos

Avenida Aricanduva
Avenida Jacu Pêssego
Rodovia SP 270 - Raposo Tavares
Avenida Professor Francisco Morato
Estrada de Itapeperica
Avenida Interlagos
Estrada do Alvarenga
Avenida Eliseu de Almeida
Avenida Ragueb Chohfi
Rodovia SP 330 - Anhanguera

Endereços da Capital com mais furtos

Rua Voluntários da Pátria
Rua Amador Bueno
Rua Haddock Lobo
Rua Vergueiro
Rua Tocantúnia
Rua Pedro de Toledo
Rua Sumidoro
Rua Treze de Maio
Rua Oscar Freire
Av Raimundo P. de Magalhães

Cresce número de mulheres no motofrete

Com a pandemia e a necessidade de fechamento do comércio para a prevenção à Covid-19, a demanda por serviços de delivery cresceu e se tornou uma opção para as mulheres que perderam ou tiveram a renda reduzida

Em uma área majoritariamente masculina, as mulheres representam 25% do total de motociclistas no Estado de São Paulo e buscam seu espaço enfrentando desafios diários sobre duas rodas. Segundo dados do Detran.SP, de janeiro de 2019 a janeiro deste ano, houve um aumento de 8% no número de mulheres habilitadas em todas as categorias para a condução de motocicletas, passando de 2,2 milhões para quase 2,5 milhões. Segundo o SindimotoSP, em março de 2020, quando a epidemia começou no estado, eram 220 mil profissionais autônomos na capital - o número saltou para mais de 305 mil em fevereiro deste ano. Na época, 1% do total era composto por mulheres - atualmente são 3%.

A personal trainer Thais de Jesus Santos, de 24 anos, é uma destas mulheres. Moradora de Campinas, no interior paulista, viu a moto como uma oportunidade de renda após a academia onde trabalhava fechar e passou a fazer entregas de roupas na loja de

uma amiga. “A rotina é bem puxada e os desafios são grandes, já cheguei a trabalhar das 10h às 22h, houve ocasiões que fiz 40 entregas no mesmo dia, mas independente disso o motofrete me ajudou muito como fonte de renda, além de me fazer conhecer a cidade inteira, novas rotas, caminhos diferentes, essa parte também foi bem legal”, conta.

De janeiro de 2016 a janeiro de 2021, 407 motofretistas homens perderam a vida no Estado, enquanto entre mulheres motofretistas apenas três óbitos envolvendo acidentes foram registrados.

“O baixo número de mulheres na categoria somado à prudência feminina contribui para a baixa estatística. As condutoras do sexo feminino definitivamente são mais prudentes no trânsito”, analisa Sílvia Lisboa, coordenadora do Programa Respeito à Vida.

Há sete anos atuando como motofretista, **Camila Amaral Ferreira**, de 30 anos (foto), moradora de Itaquera, na zona leste da capital, conta que quan-

do começou a fazer entregas em uma pizzaria quase não havia mulheres prestando este serviço, mas com a pandemia ficou mais comum encontrá-las, principalmente em delivery de aplicativos.

“Pela necessidade, por estar desempregada na ocasião, aceitei o desafio de ser motogirl, entreguei pizza, exames médicos, documentos, e hoje faço entregas por aplicativo”, conta Camila.

Já em âmbito nacional, o número de mulheres motociclistas também cresceu 96% em nove anos, de acordo com dados do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), analisados pela Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares). Até novembro do ano passado eram 7,8 milhões, enquanto em 2011 elas somavam 4 milhões de carteiras de habilitação na categoria A.



Aumento do ICMS em SP impacta diretamente nos preços das motos, diminuirá vendas e pode gerar desemprego



O governo do estado de São Paulo anunciou recentemente aumento da alíquota do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), o que deixou revendedoras de motocicletas preocupadas com possível retração nas vendas de modelos novos, principalmente motocicletas de baixa cilindrada. O ICMS

geralmente é pago por revendedores na comercialização de motos. A taxa foi de 12% para 13,3% no caso de veículos okm. A partir de abril, subirá de novo e chegará a 14,5%.

Entidades do setor criticam aumento e alegam que o momento atual de crise financeira e de saúde não permite essa decisão, considerada um equívoco do governo estadual.

A Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares), em reunião com outras associações, diz que o aumento do ICMS terá impacto direto no setor não só em relação a queda nas vendas, mas também

fechamento de concessionárias e demissões, que pode perder cerca de 40 mil empregos.

O presidente da Abraciclo, Marcos Fermanian, acrescentou que o momento pede união para que seja possível encontrar uma solução que não prejudique não somente o mercado, mas o consumidor. “Vivemos um momento difícil. O segmento de motos foi duramente impactado nos últimos anos, mas tínhamos uma expectativa melhor para 2021. A motocicleta hoje é um instrumento de trabalho e fonte de renda para muitas pessoas que passaram a atuar nos serviços de entrega durante a pandemia. Esse consumidor não pode ser prejudicado”, destacou.

Compra com sucesso é só no site do Consórcio Honda.

São milhares de contemplados
todos os meses, e você pode
ser o próximo.



2020

CG TITAN



consorciohonda.com.br



O Consórcio Honda é o caminho mais fácil
para você conquistar sua Honda 0 km.
São parcelas acessíveis,
milhares de contemplados todos os meses
e você pode fazer tudo em poucos cliques
pelo site consorciohonda.com.br

Acesse o site ou aponte a câmera
do celular para o QR Code.



publicis



Perceba o risco, proteja a vida.

HONDA
Consórcio