

CÂMARA TEMÁTICA DE MOTO

Horário: 10h

Data: 20/02/2025

Participantes

Ana Luísa Oliveira – Conselheiro CT Moto
Aquilla Couto – Conselheiro CT Moto (ABRAMET)
Daniela Mangini – Imprensa/CET
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT
Dra. Ana Luísa de Faria – Conselheiro CT Moto
Evandro Silva – Conselheiro CT Moto
Fabia – Anfamoto – Conselheiro CT Moto
Fabio Saraiva – Imprensa/SMT
George Queiroz – Conselheiro CMTT
Gerson Silva Cunha – Conselheiro CT Moto
Gringo AMABR – Conselheiro CT Moto
Ilana – SME/CET
José Montal / Abramet – Conselheiro CT Moto
Juan – Conselheiro CT Moto
Lailla Malaquias – Conselheiro CT Moto
Léa Lopes – SMT/AT
Mariana Santana Pereira Santos – DTP/AT
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Narada Cabral – Conselheiro CMTT
Renan Bernardi Kalil – Conselheiro CT Moto
Renan Cardoso – Conselheiro CMTT
Sérgio Amaral – GMC/CET
SMT-AT - Chefia da Assessoria Técnica
Tatyana Costa – SME/CET
Vanessa Gac Leal – SMT/AT
Wilson Yasuda – Conselheiro CT Moto (ABRACICLO)

Pauta:

“Mototáxi: análise dos elementos que desencadearam a decisão pela não regulamentação na cidade de São Paulo” – Mariana Santana P. Santos – assessora Técnica/DTP

00:00:03 Michele Perea Cavinato: Eu posso disponibilizar a gravação. Sem problema algum.

00:00:09 George Queiroz: Acho legal.

00:00:10 Michele Perea Cavinato: Normalmente, nós colocamos só a ata, mas não tem problema algum. Eu posso disponibilizar, sim.

00:00:17 George Queiroz: Essa é uma reunião de interesse público.

00:00:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos.

00:00:48 Michele Perea Cavinato: Já iniciou a gravação, já demos os dez minutinhos. Hoje, é pauta única. Mototaxi, análise dos elementos que desencadearam a decisão pela não regulamentação na cidade de São Paulo.

00:00:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, quem vai falar sobre esse assunto hoje é a Mariana, representante do DTP aqui. Bom dia, Mariana. Acho que eu vou passar direto a palavra para você e a gente vai falando durante a reunião.

00:01:26 Mariana Santana Pereira Santos: Bom dia. Primeiramente, é a nossa primeira reunião. A nossa primeira Câmara Temática de Moto do ano. Quero desejar um bom ano para todos, que seja um ano produtivo para nós e principalmente para a segurança viária que é o que a gente preza aqui, antes de qualquer inclinação política. A gente está tentando sempre melhorar o nosso viário e tentando regularizar os motofretistas, nessa linha que a gente quer trabalhar durante o ano. A pauta é única sobre a questão do porquê no começo do ano nós tivemos uma grande novidade de oferecimento pelas plataformas tecnológicas pela 99, em primeiro lugar, em segundo lugar, pela Uber de oferecimento de serviços de transporte de passageiros para a motocicleta. Eu fiz uma pequena apresentação. Eu vou compartilhar aqui com vocês. A gente vai entender os aspectos do porquê essa história não começou agora no ano de 2005, ela começou em 2023. A gente vai entender o que levou a prefeitura a contrarrecomendar o transporte de passageiros por motocicletas aqui na cidade de São Paulo, ao menos nesse momento, mediante as informações, o histórico da cidade e tentar entender o melhor um pouco. Primeira coisa que eu queria mostrar para vocês é uma campanha que a prefeitura de São Paulo fez agora no finalzinho de janeiro, no começo de fevereiro. Bom, eu acho que eu não consegui mostrar o áudio desse vídeo.

00:05:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Se você disponibilizar para nós depois, nós

colocamos aqui na nossa e a gente tem acesso.

00:05:11 Michele Perea Cavinato: Já está comigo, viu, Dawton?

00:05:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Já está? Você não quer tentar passar por aí, Mi?

00:05:18 Michele Perea Cavinato: Eu posso, mas, assim, eu estou acompanhando pelo arquivo que ela me mandou, porque no meu Teams não está aparecendo nem a apresentação e nem o vídeo. Eu estou acompanhando no arquivo paralelo. O meu tem uma tela preta aqui.

00:05:33 Mariana Santana Pereira Santos: Bom, de qualquer forma, a gente vai disponibilizar pelo tem uma pequena apresentação que eu fiz que tem o link do YouTube. É um vídeo de 30 segundinhos que mostra um motociclista cadeirante em virtude de um acidente que aconteceu com ele demonstrando que isso também pode acontecer com qualquer pessoa, independentemente, por causa da própria segurança viária. Nosso objetivo hoje, eu vou mostrar um pouquinho do histórico do que aconteceu em relação ao serviço de mototáxi. Em 2023, a Uber A99, bem no começo do ano, lançou nas plataformas o serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta. E a Prefeitura de São Paulo, através do Comitê Municipal do Uso do Viário, que é que credenciava aplicativos na cidade de São Paulo, emitiu um ofício para cada uma delas solicitando a interrupção do serviço, até que a gente pudesse entender melhor qual o plano de negócios, qual é o tipo de serviço de transporte que estava sendo oferecido, até porque a gente precisaria estudar uma regulamentação. Aqui na cidade de São Paulo, a gente só tem a regulamentação do motofrete, embora tenha na lei federal a regulamentação de motofrete e mototáxi em âmbito nacional. Então, a gente pediu para suspender, temporariamente, até que a gente pudesse analisar um pouco melhor a regulamentação e todos os aspectos envolvidos nesse tipo de transporte na cidade de São Paulo. A Secretaria, na sequência, ela constituiu um grupo de trabalho, esse grupo de trabalho foi composto por membros aqui da CET, da SP Trans, do DTP, para fazer uma análise da regulamentação e todos os aspectos envolvidos nela, que são dados, estatísticas de acidente, dados de saúde, dados do Corpo de Bombeiros, de atendimentos de sinistros, de emergências, do Samu, e no final foram feitas uma série de reuniões e o grupo de trabalho fez um relatório e contrarrecomendou a regulamentação. Até então, não havia mais o oferecimento do serviço, que para a nossa novidade, em janeiro desse ano, passou a ser oferecido novamente pela plataforma 99. A gente começou o DTP dentro das competências que a gente tem de fazer a fiscalização de transporte diferenciado, a gente começou as fiscalizações que culminaram com a apreensão de algumas motocicletas e algumas questões judiciais que também envolveram o tema. Depois, a Uber, um pouquinho, na segunda quinzena de janeiro, a Uber passou a oferecer o transporte também, e ocorreu a judicialização do caso, nós tivemos um parecer favorável, e dia 27 de janeiro de 2025, em virtude desse

parecer favorável à Prefeitura, a 99 e a Uber retiraram das plataformas o serviço de mototáxi. O serviço permanece proibido, no final, no começo de 2023, foi publicado um decreto que determina que o serviço não está permitido aqui na cidade de São Paulo. Esse grupo de trabalho que foi feito no começo de 2023, ele foi composto pela Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana, pela CET, pelo DTP, pela Assessoria Executiva da Cetran, que são a assessoria técnica do secretário, e o Comitê Municipal do Uso do Viário. Todos os trabalhos desse grupo estão todos contidos nesse processo público e sem restrições, ou seja, qualquer cidadão pode entrar no portal da Prefeitura de São Paulo, na parte de processos, pesquisar esse número de processo e verificar todas as reuniões que foram realizadas, todas as transcrições, as discussões que foram feitas, os participantes, está tudo contido nesse processo administrativo. Foram realizadas 13 reuniões, cada reunião teve uma temática específica relacionada ao tema. Então, em uma reunião a gente tentou fazer todo o ajuste de como seriam feitas as próximas, o que a gente faria de análise em cada uma. Teve reunião que nós convidamos o Detran, solicitando estatísticas, veículos mais seguros. Teve reunião para o Samu para a gente tentar entender a quantidade de atendimentos de emergência e quanto representavam as motocicletas e acidentes com motos representavam do total de atendimento do SAMU. Com a Uber, com a 99, para a gente tentar entender qual é o modelo de negócio que eles estavam propondo para a Prefeitura de São Paulo e o que eles estavam pensando em mitigar os riscos, os seguros. Tentando entender como é que funcionava a regulamentação e o modelo que eles estavam propondo. Com o Sindimoto, para a gente entender a visão dos representantes dos motociclistas sobre a regulamentação na cidade de São Paulo. Tivemos também uma reunião com a UMA-BR para entender também o posicionamento da Associação dos Motociclistas Autônomos. Com a Secretaria Municipal de Saúde para a gente entender as internações, a quantidade de problemas, de sequelas, de atendimentos que são feitos em relação a acidentes envolvendo motociclistas. Com o Corpo de Bombeiros, também para entender de maneira similar ao Samu, para a gente tentar entender a quantidade de atendimentos e sinistros de trânsito envolvendo moto. A Abracico, para a gente entender as motocicletas, se tinham alguma motocicleta mais segura, se eles têm estudos relativos a isso. A SP Trans, para a gente verificar a cobertura do transporte público na cidade de São Paulo, para a gente tentar entender alguma eventual deficiência de transporte, para a gente tentar trabalhar em políticas públicas relativas a isso. E com a Grilo Mobilidade. A Grilo Mobilidade é uma OTT, se é uma operadora, uma plataforma tecnológica, que tem credenciamento, havia na ocasião credenciamento junto com a Prefeitura de São Paulo, mas nunca operou. Ela trabalhava com triciclos cabinados para fazer transporte individual de passageiros no modelo de negócio de última milha, que eu vou falar um pouquinho mais adiante. Os principais aspectos abordados nessas reuniões, como eu falei, foi a quantidade de habitantes, veículos, motocicletas, a malha viável, a quantidade de pessoas que estão na área, os dados estatísticos de acidente, os sinistros de trânsito que estão ocorrendo, alternativas de veículos mais seguros para a condução de passageiros e eventuais experiências com outros

municípios paulistas nessa temática, que aí foi o caso do Detran passar para nós a expertise que eles haviam, se tinham algum conhecimento a respeito disso em outros municípios. Atendimento médico de emergência, sinistro de trânsito envolvendo moto, proposta de intermediação de transporte de passageiros com motocicletas, que foi a ouvir, né, o A99 e a Uber, e a visão dos representantes da categoria para regulamentação do modal. Além disso, foi conversado com a secretaria os impactos de saúde decorrentes dos sinistros de trânsito envolvendo moto, os dados de atendimento e socorro desses sinistros, as tipologias de motocicleta que são aptas a transporte de passageiros na visão da AbraCiclo, ou o que há no mercado nacional para fazer esse mistério de transporte de maneira que seja mais seguro. A cobertura do transporte coletivo urbano, com SP Trans, e, por último, a proposta dos triciclos com cabine fechada. Nesse grupo de trabalho, nós tivemos algumas análises importantes, primeiro foi a análise legislativa. Análise legislativa, porque a primeira coisa que o CTB fala é que a gente tem que proteger a vida das pessoas que, então, a gente analisou o crescimento do setor de moto, porque acidentes, a gente verificou, eu já vou passar um pouquinho da quantidade de CET, pode até falar melhor a respeito disso, mas nós temos um número que é desproporcional de acidentes envolvendo motos em relação à quantidade de veículos. O crescimento desse setor quanto maior a quantidade de motocicletas, a gente entende que é maior a quantidade de acidentes, porque isso é proporcional. Existem alguns fatores de risco para a motocicleta, porque, embora seja um transporte eficiente, é um transporte rápido, é um transporte econômico. Ele tem o fator de risco da própria vulnerabilidade do motociclista, tem questões relativas à educação, relativas a comportamento tanto do motociclista quanto das pessoas que estão em volta dele, que ele fica muito mais vulnerável à visibilidade desse condutor. São todos os fatores que têm que ser levados em consideração quando você vai fazer uma regulamentação de transporte, principalmente o transporte remunerado, que, quanto mais tempo em trânsito, mais existe a probabilidade de acontecer algum acidente. A gente não pode esquecer que um acidente prejudica não só a pessoa acidentada com lesão física, não é só a lesão física que causa um problema para o cidadão, mas tem perda financeira, tem consequência emocional. Então, tudo isso tem de ser também considerado. Vem a importância da regulamentação adequada. A gente não tem de pensar só no quesito de segurança do cidadão. Além dessas questões envolvendo o aspecto pessoal dele, mas a questão, o padrão de qualidade do transporte também para que seja seguro só para o motociclista, mas seja seguro para todo o entorno. Então, assim, tem alguns aspectos que a gente tem que pensar, por exemplo, em fortalecimento da segurança viária que a Prefeitura de São Paulo está criando, criou a faixa azul e teve muito sucesso e isso é um programa de fortalecimento de segurança viária que obteve muito sucesso e continua em expansão. Tem de pensar em educação de trânsito. Então, tem que entender que existem práticas de manutenção das motocicletas que também têm de ser pensadas, que é por parte do poder público, é a segurança do viário, e tem a parte das pessoas que é a própria manutenção da própria motocicleta, a sua educação de trânsito. Iniciativas conjuntas têm de ser pensadas

nesse sentido, campanhas de conscientização, como a Prefeitura fez no começo do ano, pensarem na questão de velocidade excessiva também. A gente vê que não pode, a gente tem que evitar que exista uma prática de incentivo à velocidade, como ocorreu no passado e ainda acontece. Teve até uma lei em 2012 em virtude disso, que você não pode utilizar práticas que você incentive a velocidade ou incentive estímulo de quantidade de entregas e recompensas nesse sentido. Nós temos algumas estatísticas que eu acho relevantes, que estão todas no processo, mas eu achei relevante colocá-las para a gente poder tentar entender melhor o porquê dessa não regulamentação. Foi passado pelo Detran que 24% de todos os acidentes com motocicletas no estado são do município de São Paulo, ou seja, do estado inteiro, 24% dos acidentes são da cidade de São Paulo, 41% dos chamados de urgência do município envolve-se nisso com motocicleta. Esses são dados do Samu, as internações hospitalares que estão sob a gestão do SUS sem considerar a saúde suplementar, os planos de saúde acidentes de transporte dentro do período, se eu não me engano, de 2019 a 2021 correspondem a 15% de todas as internações que acontecem no SUS foram 30.324 ocorrências com motocicletas. A gente está colocando sem considerar a gravidade, existem alguns que foram à óbito e teve outros que tiveram sequelas. A conclusão do grupo de trabalho em relação a isso também com a SP Trans. Voltando um pouco a reunião com a São Paulo Transporte, foi informado que tem cobertura de 100% de transporte público na cidade e que as deficiências são estudadas para que seja colocado um sistema regular, algumas linhas ou modificação de itinerário. Mas, de qualquer forma, a cidade de São Paulo tem uma cobertura de transporte público. Na última reunião que houve, a gente recebeu uma proposta, um modelo de negócio do triciclo cabinado, esse triciclo cabinado tem por objetivo fazer aqueles transportes de última milha, que são aqueles transportes rápidos que saem de um terminal de ônibus até a residência ou vice-versa. São transportes de no máximo até 3km e eles são fechados. Então, isso protege um pouco mais e são feitas poucas viagens diárias. Pelo menos, a Grilo informou que o modelo de negócios dele é sempre com motos elétricas, demora 30 minutos para fazer o carregamento. Deixa eu ver, desculpa, eles passaram também algumas informações importantes sobre a qualificação dos condutores. Eles não são CLT, as motos são da própria empresa só que eles têm uma capacitação para que eles possam utilizar aquelas motocicletas e fazer o transporte remunerado. O que é importante destacar é a área de saúde pública. A gente tem algumas informações que são muito importantes, são muito alarmantes quando a gente fala sobre acidentes e quantidade de sinistros e o valor a saúde o valor que é despendido para a saúde em relação a sinistros de trânsito, segundo a Secretaria Municipal de Saúde. Pela tabela SUS, teve uma cobertura equivalente a 47 milhões 47 milhões e meio de reais, representando 56% dos valores de sinistros automobilísticos. Então, a taxa de óbitos internamente é baixa, mas as sequelas são muito altas. Em virtude das características de trânsito da quantidade de acidentes sem a regulamentação, sem o transporte autorizado, levando em consideração também alguns dados do motofrete, existe uma questão de regulamentação muito importante que a prefeitura está tentando trazer esses motofretistas

para regularização. Foi contrarrecomendada a regulamentação de transporte de passageiro por motocicleta, o que foi concluído é que não se mostra aderente aos elementos de segurança viária em face à realidade de São Paulo e à dinâmica do volume de interferências que podem ocorrer, a partir dos dados de saúde pública e a potencialidade do risco em aplicar o número de pessoas em todo o circulando viário local. A outra coisa importante é que foi analisada também a legislação, o transporte de aplicativo, pela lei federal de mobilidade urbana, diz a lei federal que ele só pode fazer a intermediação por veículos, porque os motoristas têm de ter habilitação na categoria B e com a anotação de que exerce atividade remunerada. Dessa forma, pela Lei Federal de Mobilidade Urbana, a Lei 13.640 que altera a lei federal que é a chamada Lei dos Aplicativos, não é colocado ali o transporte por motocicleta, embora tenha na lei de 2009 a regulamentação do transporte de motocicleta transporte de passageiros e de cargas por motocicleta no município de São Paulo. O poder público local tem a possibilidade de fazer a regulamentação no âmbito do município. A cidade de São Paulo definiu o transporte de motofrete autorizado aqui. Então, tem uma série de características aqui do nosso viário que não há possibilidade realmente de fazer essa regulamentação sem oferecer um mínimo de segurança para as pessoas de oferecer um mínimo de segurança para o motociclista, inclusive o Sindimoto, se ele se mostrou em relação a essas reuniões. O Gerson está aqui, ele pode até complementar a minha fala. Eles falaram que para que seja regulamentado esse tipo de transporte aqui na cidade de São Paulo teria que se estudar uma motocicleta que seja um pouco mais potente acima de 300 cilindrados, já o gringo da MBR também falou em relação à questão da segurança, porque tem que ter um mínimo de qualificação esse condutor, para que as pessoas possam transitar com segurança. Quando você usa uma garupa, esse garupa não tem indicação ou noções de segurança mínimas para que ele dê os mínimos requisitos de segurança para o piloto. Então, isso é muito importante que tenha uma qualificação do piloto principalmente. Gente, essa é a minha fala. Essa é a conclusão. Eu vou disponibilizar. Eu já disponibilizei para a Michele para que ela possa compartilhar essa apresentação. Tem alguns detalhes de toda essa fala que foi bem simples. Está tudo no podcast o processo administrativo que está público e tem muitas informações que são relevantes para que a gente possa realmente levar isso a uma discussão futura. Se for o caso, agora eu vou passar quem tiver alguma dúvida ou quem quiser que eu verifique algum outro dado. Fiquem à vontade. Eu vou passar a palavra agora para o Dawton.

0025:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bom. Não, achei tão simples sua fala, não, achei ela muito qualificada e muito legal a gente saber que tem toda uma defesa em cima do que a gente está realmente muito receio que isso venha a vingar. Então, está muito claro que o poder público está preocupado, está debruçado sobre o assunto, sobre o tema, para fazer com que se dissimule esse tipo de atividade na cidade de São Paulo, se dissimule o pensamento nessa atividade de São Paulo, sem antes se propor um estudo qualificado que possa realmente de fato levar a uma decisão tanto do poder público quanto das pessoas que

estão participando desse processo, elas possam realmente se sentir seguras nesse deslocamento.

00:26:47 Gerson Silva Cunha: Bom dia a todos. Em nome da Michele e da Mariana, eu cumprimento todas as presentes, as damas presentes aqui. Então, vamos lá. Deixa eu só constatar o nosso setor, um pouco da história do nosso setor. Todo mundo sabe, sabe aí que está envolvido no Motofrete, que de janeiro a fevereiro, essa questão do e-commerce é uma, fica bem fraco a questão de entrega pelo e-commerce, que é férias de final de ano, é volta às aulas, é matrícula, é IPVA, então o pessoal acaba não pedindo serviços pela internet, fazendo compra pela internet. E nisso, essa questão da volta do mototaxi através da 99 e da Uber, o que que ela, que a gente também não somos contra, veja bem, nós não somos contra a regulamentação do mototaxi, tem que ter parâmetros, tem que ter balizamento, porém, da forma que as empresas estão tentando implantar, para trazer a regulamentação, para trazer o caos que está aí, a bagunça, a precarização, até o Ministério Público, aqui, que é o doutor Renan Cario, que está acompanhando, a gente não aceita dessa forma. Por quê? Porque nós estamos contra, do jeito que essas empresas estão implantando. Que essa galera que está aí, hoje, fazendo manifestação pela cidade de São Paulo, não são os mototaxistas que a Mariana citou no começo, que foi de 2023, que trabalha de terminal a terminal. Essa galera aí é uma galera, que, tipo assim, estão tentando fazer manifestação, convencer a Prefeitura a voltar atrás de um decreto, que é o decreto 6244 de janeiro de 2023, proibindo a questão do mototaxi na cidade de São Paulo. Porque nem a Uber, nem a 99 têm responsabilidade nenhuma sobre esses trabalhadores. Basta vocês verem o caso, o que aconteceu em Carapicuíba, que estava tendo um racha de dois carros potentes, a mulher que estava na garupa da motocicleta, o motociclista fazendo 99, 99, ela perdeu a perna. Quem se responsabiliza, quem se responsabilizou pela perna daquela passageira? Quem se responsabilizou pelos danos que houve para o mototaxista? Entendeu? Então é fácil, essas empresas virem de fora, criar o caos, induzir uma pequena parte da categoria que está tão ocioso por não ter serviço na cidade de São Paulo a vir contra um decreto da prefeitura. Engraçado, foi na última audiência pública aí, foi chamada uma audiência pública na Câmara dos Vereadores, onde que teve 70 mototaxistas, de 70 a 100 mototaxistas que, na verdade, eles não trabalham no município de São Paulo, é do entorno da grande São Paulo, que é de Diadema, é de Mauá, é de Guarulhos, é de Poá, é de Mogi, se você for ver, não tinha motofretista de São Paulo, né? Na verdade, implantaram o Jabuti. E Jabuti não só ele abre, todo mundo aqui sabe. E nós, do Sindimotos, a gente apresentou uma pauta de regulamentação a todos os vereadores, né? O presidente da Câmara, o Ricardo Teixeira, baseado na Lei 12.009, que é a lei que regula o serviço de motoboy e mototaxista a nível nacional. Apresentamos também, né, baseado em cima da Resolução 930, que é a Resolução do Contran, que fala sobre os cursos, a 940, a Resolução 943, que estabelece regras para motoboy e mototaxista, usamos também como parâmetro a Lei 14.991, que é uma lei

municipal que regulamenta o serviço de motofretista na cidade de São Paulo e a portaria da CMT, número 17, de dia 24 de julho de 2023, que é a portaria que regulamenta o serviço de motofretista na cidade de São Paulo. O que que acontece? A Uber e a 99, ela entra através da Mariana esplanou aqui, ela tenta entrar em São Paulo para poder criar o caos, em cima da lei 13.640, que é de 23 de março de 2018, que é uma lei dos aplicativos. Se você for ver na lei 13.000, só um minuto aqui, só para vocês terem a noção como é uma lei que não tem embasamento nenhum. Essa lei 13.640 compete exclusivamente ao município e ao Distrito Federal regulamentar o serviço. E o serviço foi, não foi aceito através do decreto 62.144, que a Mariana aqui já explanou muito bem, o por qual foi os motivos que não foi regulamentada a questão do mototaxista na cidade de São Paulo. Outro absurdo, Mariana, que esquecemos de falar, no artigo B da mesma lei, artigo 11B, fala possuir carteira nacional de habilitação na categoria B ou superior, contendo a informação que exerce atividades remuneradas. Então, todo mundo aqui que participa dessa reunião sabe que, para andar de motocicleta, a categoria é A. Então, não contemplou na lei 13.640, que é a lei dos Uber, a motocicleta. Então, é inconstitucional, entendeu? Não adianta a 99, a Uber, vir querer entrar usando esse parâmetro, essa lei, para tentar implantar o caos na cidade de São Paulo. Outra coisa, para você estar ciente, é a questão de estados que já é regulamentado, igual na questão do Piauí. O Piauí parece que tem 19 mil mototaxistas já regulamentado. A Uber e a 99 entrou lá na questão do Piauí. Ontem, eles estavam fazendo os motofretistas regulamentados, que são autorizados pela prefeitura, estavam fazendo manifestação ontem no Piauí. Por quê? Porque a Uber e a 99 entra sem parâmetro nenhum de contratação, ela coloca qualquer um para dentro da plataforma, enche a questão do estado de mototaxista, esvaziando, deixando a minga aquele mototaxista, que já é regulamentado. Aqui em São Paulo, ela está querendo fazer o quê? Ela está querendo implantar esse serviço sem nenhum parâmetro, sem querer cumprir nenhuma lei já existente, para poder criar uma desregulação do setor. Então, só deixar no claro aí para vocês, que a gente, no primeiro momento, da forma que as empresas estão tentando implantar, nós estamos totalmente contra o mototaxi na cidade de São Paulo. Essa é a minha fala.

00:35:19 Mariana Santana Pereira Santos: A única coisa que eu queria falar, só complementando a fala do Gerson, é assim, em relação à experiência que a gente tem hoje de motofrete, que a gente sabe que é trabalhoso. A gente está tentando aqui no DTP, isso não é de hoje, do ano passado, fazer um plano de regularização para o motofretista com o DETRAN, para que a gente possa integrar sistema, para que a gente possa deixar mais fácil para o motofretista se regularizar. A dificuldade da regularização é em virtude de todas essas questões de segurança que tem. Tem de colocar protetor de perna, tem de colocar antena, tem que colocar faixa refletiva, tem que comprar colete. Por quê? Porque isso reflete na segurança do próprio trabalhador. E o Gringo também é um defensor disso, por quê? Quanto mais regulamentado ele é, não é a questão de ter só a carteirinha, um documento, mas ele se

preparou, ele se qualificou para isso, então ele se acidenta menos. E quando ele se acidenta, o sinistro é muito menor em relação ao que poderia ter acontecido. Eu sei que ele compartilha em rede social, ele vai poder falar melhor daqui a pouco, que muita gente falou, "poxa, eu deixei de perder minha perna porque eu tinha o protetor de perna ali, só foi um arranhão, poderia ter quebrado a minha perna, poderia ter decepado a minha perna". Outra coisa que é importante a gente mencionar aqui é que às vezes esse motociclista acidentado, ele é culpado pelo próprio problema que aconteceu durante o processo produtivo. Ou seja, ele acaba sendo culpabilizado pelo acidente de trabalho. E às vezes ele não tem a proteção necessária dos aplicativos. Ou às vezes tem um reembolso. E assim, o reembolso não adianta, porque ele não tem como investir em comprar as coisas que são necessárias para a saúde dele. Então isso é um aspecto muito relevante que a gente tem que colocar em discussão e que tem que conversar para regulamentar o motofretista sim. Até porque tem seguros, coisas que protegem o trabalhador. Embora seja um pouco moroso nesse momento a regularização, a regularização é importante. Era só isso que eu queria falar.

00:38:01 Dawton Roberto Batista Gaia: Primeiro, a gente era para fazer as estatísticas. Elas realmente são alarmantes, assustadoras. Quando a gente fala de vida, tudo e qualquer proposta que venha na direção de preservar a vida, de melhorar a condição de quem, por algum motivo, está correndo risco, tudo é válido. E realmente, enquanto essas soluções não estiverem dadas, enquanto isso, essas perguntas não estiverem resolvidas com relação à segurança, isso precisa estar sempre sendo discutido até que se possa de fato regulamentar essa categoria, vamos colocar no sentido do mototáxi. Então, é claro que quando você olha as estatísticas e vê a quantidade de chamadas de urgência, de desigualdade, envolvendo motociclistas, é uma coisa realmente assustadora. A gente precisa ficar muito preocupado com tudo isso aí, que a gente precisa debruçar, constantemente estar buscando soluções que venham, de fato, resolver esse problema. Quer dizer, a gente precisa ter muito claro que a questão do preparo, a questão de você estar, não apenas habilitado, mas estar preparado, treinado para poder assumir uma profissão como essa, ela é muito importante em tudo que após o acidente, principalmente, vamos colocar assim.

00:40:32 Renan Bernardi Kalil: Meu nome é Renan, sou do Ministério Público do Trabalho. Agradeço o convite para participar da reunião e agradeço a exposição que você fez, Mariana. O MPT está acompanhando esse debate, a gente tem procedimento instaurado a respeito do assunto. E uma das questões que eu gostaria de tratar aqui na minha intervenção é um pouco, o MPT compartilha das preocupações, nos parece que é fundamental a gente pensar nos instrumentos existentes para garantir a segurança de todos os envolvidos nesse modal de transporte. Em relação aos dados, a gente tem acompanhado também, principalmente a partir dos dados do InfoSiga, com uma bastante preocupação esse aumento expressivo do número de mortos, e a gente até tem uma avaliação específica de que em parte o aumento das

mortes pode ser explicado em razão da disseminação de dessas plataformas digitais de entrega na cidade de São Paulo e do descumprimento completo da legislação, tanto da 12.009 como da 12.400 e 36, que proíbe as empresas de estipularem metas que levem ao aumento da velocidade por parte dos motociclistas. Essa é uma questão que o MPT tem falado, mas a representação dos trabalhadores também, então aqui o Sindimoto vem insistindo bastante nesse tema, a AmaBR, enfim, diversos atores sociais. E diante desse cenário eu acho que a gente tem uma situação é complexa, porque até o momento a Justiça manteve o decreto do município proibindo a atividade, mas eu acho que eu não sei como que isso vai ser recebido em outras instâncias. A gente sabe que o STF já declarou em constitucional uma lei do município de São Paulo que estabelecia algumas proibições a respeito do tema. O STF também tem um tema de repercussão geral que diz que o município não pode proibir o exercício do transporte individual de passageiros por meio de aplicativo. Tudo bem que ele está falando de motorista lá, é diferente, a Mariana colocou bem as diferenças que existem na 13640, mas me parece que é um tema que está em aberto no Judiciário ainda. Diante disso, uma dúvida que eu queria trazer. Estou fazendo toda essa introdução para fazer essa pergunta, se essa comissão pensa em realizar debates do que seria uma regulamentação adequada levando em conta a importância da 1209, levando em consideração a importância da capacitação que o gringo coloca, que a Mariana trouxe, e eventualmente outras medidas que poderiam ser adotadas em caso de regulamentação para mitigar esse risco que tanto os trabalhadores, mas também os passageiros vão estar expostos diante de um eventual cenário de mudança de entendimento judicial a respeito disso. Porque me parece que atualmente com as decisões favoráveis a gente estaria numa posição mais favorável para fazer esse debate e exigir esses o cumprimento de eventuais regras por parte das empresas com a decisão judicial caindo. Eu acho que o cenário mudaria um pouco. Enfim, estou trazendo essas discussões aqui um pouco para ver como que a comissão pensa nesses temas e colocar o MPT à disposição aqui para a gente levar diante esse debate que é essencial. Obrigado, gente.

00:45:14 Dawton Roberto Batista Gaia: Renan, muito bom essa sua fala. Realmente nós estamos totalmente a favor. Estamos superabertos à questão de proporcionar esse debate, inclusive aqui na Câmara Temática, se for o caso, que é um bom lugar para fazer esse debate. É isso mesmo. Eu também acho que o momento é bastante favorável por tudo que vem ocorrendo na cidade, por todos os problemas que estão ocorrendo, mesmo porque hoje nós estamos totalmente debruçados em buscar soluções para que esse índice de sinistro seja realmente reduzido, porque é assustador o que vem acontecendo hoje na cidade de São Paulo. Eu diria assim que, de uma certa forma, fica quase que impossível controlar uma situação como essa, quando você tem alguém por trás estimulando algumas coisas que realmente não deveriam estar sendo estimuladas. É isso. Eu agradeço a sua colocação. Estou totalmente de acordo com o que você colocou e estou aberto a essa proposta que você está fazendo do debate.

00:46:27 Gringo AMABR: Vou tentar falar bem rápido, porque estou em uma reunião aqui no Paraná e como mudou a reunião, acabou me atrapalhando, eu me atrapalhei aqui para conseguir casar as duas. O ponto que eu vejo primeiro é o seguinte, falta mais envolvimento, primeiro das montadoras, porque elas estão colocando esse produto de risco no mercado, elas estão lucrando e esse produto gera um caos. Elas são muito semelhantes aos aplicativos. Eu acho que fazer uma ação em setembro é muito pouco, perto do que essas montadoras ganham. Elas devem participar mais. Eu acho que isso deve ser um esforço em conjunto, uma força integrada para tratar desse assunto. Segundo ponto, a prefeitura precisa, eu já conversei com o secretário Gilmar umas duas vezes sobre isso, sobre isentar as taxas para facilitar as pessoas a se legalizarem e precisa ver da prefeitura também. O subsídio de algumas alguns gastos que esse profissional vai ter o estado também aproveitar que o prefeito é muito próximo do governador e alinhar com o Detran para que a gente consiga capacitar essa galera e de alguma forma seja pelo Ministério Público do Trabalho ou Ministério Público ou qualquer outra forma da lei que coloque esses aplicativos para terem responsabilidade. Eu não sei se vocês viram a minha fala lá na audiência, onde eu mostrei mais de 40 casos só da 99 de pessoas que se acidentaram e estão há 300 dias sem receber uma resposta. É muito importante que tenha por parte do poder público também uma cobrança em cima dessas empresas, não só na resposta, mas também a quem é a forma com que elas fazem que gera todo esse caos de acidente. Se a gente tem esse número expressivo de acidentes com óbitos batendo números que há muito tempo não se via, é porque está sendo negligente de alguma forma, em algum ponto parou, que nem quando o CTET tirou o curso de motofrete e tal. É óbvio que se tem esse número com uma pessoa só de moto com duas vai ser muito maior. Então, a gente entende a forma que o mototaxi, o quanto que ele pode ser prejudicial e tal se for ter que tenha regulamentação. Eu não vou numa linha de defender. Olha, eu quero isso eu quero aquilo, não eu vou numa linha que se for ter que seja regulamentado, mas porque que eles estão metendo o pé na porta aí, desrespeitando prefeitura e todo mundo, porque o motofrete passou desse jeito como o motofrete passou desse jeito. Eles estão aproveitando a situação. A gente tem uma força, uma união de todos os órgãos envolvidos aqui para participar dessa capacitação que a gente coloca no regra para o motofrete. A gente não vai como é que se fala o motofrete, tendo regra automaticamente para o mototaxi, eles terão que se adaptar a todas as regras que já estão disponíveis para o motofrete. Então, eu estou sendo bem breve aqui na minha fala para dar espaço para os outros falarem, para eu voltar para reunião aqui, pessoal. Está muito nítido que o poder público negligenciou demais o curso de motofrete, que não está tendo mais. A gente já cobrou, falou que vai voltar, mas até agora não vimos, está igual o enterro de anão. É difícil dessa forma. A gente precisa de mais eficiência. Não adianta só a prefeitura vir falar bonito, falar que não pode, que muitas dessas mortes são culpa dessa negligência que está sendo feita. Então, o que a gente busca aqui hoje o motofrentista trabalhador que está trabalhando nessa área, ele apanha da polícia que

multa ele, ele é explorado pelo aplicativo, é a prefeitura que dá taxa, é o Detran que cobra taxas também e tal. Então, ele está apanhando de todo lugar. Agora, a gente está querendo dizer aqui que chega, o que a prefeitura vai fazer por nós? O que os aplicativos vão fazer por nós? O que o Detran vai fazer por nós? O que o Ministério Público vai fazer por nós? O que o Ministério Público do Trabalho vai fazer por nós? A gente agora está se colocando como protagonista da situação e a gente precisa de todos esses envolvidos para nos dar essa força, para que a gente consiga sair dessa situação de só ser explorado, se acidentar, morrer ou então ficar precarizado, entendeu? Então, espero que minha fala tenha sido clara aqui para todos. Foi o que eu pensei agora, não consegui anotar nada aqui. Estou na maior correria, mas agradeço o convite e o espaço de fala que eu tive aqui. E lembrando, montadora tem de se envolver mais, está muito ralinho. O pouco que eles fazem baseado no lucro que eles têm está igual ao aplicativo, só ganhando enquanto o caos fica passando na sociedade. Obrigado, pessoal.

00:52:57 Wilson Yasuda: Na forma que ele fala, parece que a montadora não está fazendo nada. Na verdade, não é isso eu acho que a montadora tem o seu trabalho, a montadora está realizando várias atividades em relação à segurança. Então, acho que não é injusto ele falar isso, mas eu acho que não é tão superficial assim como ele fala. Eu queria dizer o seguinte. Na verdade, eu acho que o assunto foi um assunto muito interessante. A Mariana fez uma explanação bastante clara de que é a legislação o que aconteceu e nós aqui da Abraciclo nos preocupamos muito com essa situação, em função dessa dificuldade que todos estão tendo, em relação à Prefeitura com a parte jurídica o pessoal que está tentando introduzir esse trabalho. O que a gente tem que entender é que o número de acidentes é grande. O número que a Prefeitura divulga é um pouco abaixo daquilo que é o real. Se vocês olharem no InfoSiga do último do último ano, a gente vai ver se não é o número de 390 e 410 pessoas que foram a óbito e o número de acidentados é extremamente grande. Então, acho que tem que realmente trabalhar e buscar fazer uma regulamentação primeiro. Eu acho do motofrete que nós estamos há muito tempo aguardando essa regulamentação, verificar em relação a essa regulamentação do mototaxista. Na verdade, existe uma resolução 930 que trata desse assunto, tem um lá os dois segmentos de motofrete e mototaxista. Todos têm a obrigatoriedade de fazer um curso de 30 horas. Então, não existe hoje nenhum dispositivo de fiscalização que esteja atuando exigindo o curso, como previsto na lei que o Renan falou, 12.009. Existe uma lei e ninguém cumpre. Não tem como a gente ficar falando em relação a que tenha cursos obrigatórios, porque no fundo, se a fiscalização efetivamente não cobra do condutor profissional, o curso 30 horas, então não tem como fazer recentemente. Acho que umas duas semanas atrás, tem um PL hoje em andamento na Câmara dos Deputados PL 379 2025. Depois, vou passar para a Michele passar para vocês que é um deputado que está falando sobre esse assunto de obrigatoriedade dos cursos especializados para motofretistas e mototaxistas e que na verdade na lei que ele está propondo, 12.009, que a responsabilidade

recaia sobre a pessoa que está contratando. Na verdade, essas situações são interessantes, mas, como vocês sabem, é um pouco difícil a velocidade de aprovação de um PL na Câmara dos Deputados, mas vamos ver o que acontece. Eu acho que é importante que haja esse movimento também da área legislativa e buscar aperfeiçoar de alguma lei. O que eu poderia dizer para vocês é o seguinte, nós aqui continuamos trabalhando bastante em relação à segurança. A gente sabe que o número de motocicletas na capital aumentou bastante, já deve estar em mais de um milhão e meio de motocicletas na capital de São Paulo. O risco de andar de motocicleta independente dessas situações da parte positiva da prefeitura de São Paulo de implementação das faixas azuis, tem melhorado bastante. A gente tem visto que outros municípios também já estão sendo autorizados temporariamente a instalação de faixas azuis. Acho que é uma experiência que foi positiva e que eu acredito que deva continuar essa implantação também em outros estados. Tem lá uma situação do estado da Bahia, tem uma proposta lá de Belo Horizonte Bahia, que eu falo é Salvador. Então, acho que é importante nós continuarmos nesse trabalho. Na verdade, eu tenho bastante responsabilidade em relação à segurança viária e tenho procurado junto com a Michele encontrar temas para que a gente possa discutir, que a gente possa estar fazendo para vocês, porque é um assunto no momento que tem uma relevância extremamente grande. Eu não sei juridicamente o que vai acontecer com isso, porque no fundo eu não entendo muito bem como funciona essa área jurídica. É uma área muito difícil, porque ora proíbe, ora derruba. Não sei o que acontece, mas eu espero eu espero que tudo que a gente possa fazer é para melhorar a segurança viária, melhorar a segurança do usuário. Eu só fico imaginando que eu chamo um mototaxista aqui na frente da minha casa e ele traz para mim um capacete, que número será que o capacete que ele vai trazer para mim? Será que vai ser um 58, 59 60, 62? Eu não sei o tamanho da minha cabeça, a minha cabeça é número 60, 74, por exemplo. Como é que eu vou usar um capacete? Será que vai ter uma touquinha? Será que vai ter um seguro? Ele faz a curva, caiu e ele eu me machucou. Será que tem um seguro de responsabilidade civil? Então, será que ele está preparado? Será que ele tem curso no fundo? Existem inúmeras perguntas que podem ocorrer no uso desse tipo de trabalho, quando você é um motofrentista, você é um motociclista, tirou essa carteira de habilitação categoria A, faz o seu trabalho, é muito mais seguro para ele, porque ele está sozinho, ele tem lá uma situação diferente de quando você está transportando um garupa. Então, a motocicleta está autorizada. Qual é a cilindrada autorizada? Que tipo de motocicleta será? Tem que se avaliar todos esses aspectos que a gente possa dizer realmente "o serviço vai ser um serviço bem perfeito". Eu deixo aqui essa minha fala para vocês, no sentido de sempre estar buscando de alguma maneira colaborar para que a gente possa ter bastante segurança e principalmente segurança viária dos usuários de motocicleta e, como a Mariana falou, são vulneráveis. Então, o único segmento que é considerado pelo governo federal na área de automobilística é a motocicleta, que é considerada um segmento vulnerável. Então, este ano teremos a semana nacional do motociclista, no mês de junho. Acho que é importante a gente está trabalhando, está fazendo

um trabalho para que a gente possa nessa semana também, não só no Maio Amarelo, mas também na semana nacional do motociclista, que o dia é dia 27 de junho. Nessa semana, irão acontecer inúmeras atividades voltadas ao segmento de duas rodas.

01:01:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Yasuda. A sua fala sempre vem muito de encontro com o que a Mariana veio colocando. Acho que é até um complemento do que ela colocou na apresentação dela e é isso mesmo. Temos de buscar soluções para poder resolver problemas específicos. Ele era muito novo. Hoje, com a quantidade de motos que tem circulando, ele passa a ser uma emergência. Na verdade, tem que ser tratado como uma emergência a solução desses problemas para poder trazer alguma proposta capaz de reduzir de fato esse número de acidentes e precisa ficar muito claro na moto o para-choque é a terra, é a testa, essa que é a verdade, para-choque é a testa.

01:02:12 George Queiroz: Bom dia. Meu nome é George. Eu sou conselheiro do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes. Eu não sou motociclista, eu sou ciclista representante da cadeira dos ciclistas, mas esse é um assunto de interesse público e de interesse muito da minha militância que eu faço no Conselho Municipal, que é em relação à segurança viária de uma forma geral. Eu sou um estudioso desse assunto e tenho muita preocupação inicialmente dentro da minha categoria, mas ela se estende às demais categorias. Então, acho que eu tenho uns 20 centavos aqui para contribuir com a questão da segurança que foi colocada pela prefeitura. Ela falou que o prefeito disse que vai acontecer uma carnificina se o mototáxi for implantado. A gente sente informar que a carnificina já está acontecendo, ela já acontece antes do mototáxi. Infelizmente, a prefeitura tem de assumir certas responsabilidades que ela não assumiu nesse último quadriênio. O último quadriênio previu os índices saírem da casa de 700 óbitos anuais e termina em 2024 passando a marca de 1000 óbitos anuais, que é uma marca histórica que foi superada em 2015 e a gente volta em 2024. Ou seja, a gente retrocedeu 10 anos na segurança nesse último quadriênio e a prefeitura ela é, sim, responsável, ela tem que assumir a tua bronca, a tua responsabilidade sobre esse assunto. Não adianta terceirizar as vítimas especialmente. Esse aumento não foi só de motociclistas, aumento de mortes de ciclistas, aumento da morte de pedestres e, claro, o aumento enorme, absurdo, de mortes de motociclistas ultrapassando. Quem vai no Corsica direitinho vai ver que ultrapassou 500 óbitos. Isso é muito absurdo, muito preocupante, obviamente primeiro para o motociclista. As medidas que são comprovadamente eficientes para redução de óbitos não foram feitas, são comprovadas aqui em São Paulo, são comprovadas pela ciência, comprovadas pelo mundo. Basicamente, elas não são populares, infelizmente elas não são populares. Eu sei que os motociclistas têm uma bronca com certas coisas, por exemplo, redução de velocidades, o acalmamento do tráfego, a fiscalização de velocidades, me desculpe, ela é necessária cientificamente, sim, precisa controlar quem anda. Eu tenho registro de motociclistas andando a mais de 100, 140 em faixa azul. O prefeito atual mandou desligar

radares, o índice de autuação por velocidade caiu para menos da metade. A gente sabe que a alta velocidade é o primeiro fator. Isso precisa ser combatido. A prefeitura precisa assumir isso por um critério ético não para julgar para a torcida ou não, é preciso mais fiscalização, a fiscalização por agentes. Houve uma precarização da CET, tem menos agentes na rua, mas tem de ter, sim, aplicação, sim, de infrações, sim, de quem está fazendo coisa errada. Isso é necessário, isso já foi feito, deu certo. A prefeitura abriu mão de fiscalizar o trânsito, diminuiu o número de agentes e obviamente os sinistros aumentam. A implantação de ciclovias, de ciclofaixas de vias de ônibus corredores de ônibus também é comprovadamente eficiente, é comprovado que reduz o número de sinistros em todos os modos, não só motociclista, carro, pedestre. A gente precisa democratizar a via, trazendo o espaço para quem é o mais vulnerável, que é, primeiro, pedestre e, depois, o ciclista, a motofaixa, ao contrário, a motofaixa azul. Me desculpe falar isso em um ambiente dos motociclistas, os resultados não são tão alviçareiros ou tão promissores quanto se divulga. Quem pegar o InfoSiga e pode ver o que aconteceu na Jacu Pêssego, mesmo no dia 23 de maio, a queda tão grande quanto se falou. Ou seja, os dados mostram, quem sentar e olhar o InfoSiga sabe que a motofaixa azul, no melhor dos cenários, é inócua, não houve tanta eficácia quanto se diz. Aqui, a gente precisa falar também da questão do transporte público em relação à motofaixa, motofaixa não, mototáxi, qual é a relação? Não é coincidência que a 99 entrou com o mototáxi em cima da lei. Essas empresas nunca gostaram de lei entraram logo em seguida ao aumento de tarifa de ônibus quando ela passou para 5 reais foi o momento em que o mototáxi passou a ser viável em determinadas condições. A gente viu, eu tenho prints de ocorrência sendo oferecidas a 80 centavos. Ela já começou praticando *dumping*. Quando a prefeitura precarizou o transporte coletivo, tirou mais de 2 mil ônibus de circulação, tirou 30% das viagens a menos, transformou o transporte público no inferno para as pessoas. E óbvio que uma empresa chegar e oferece uma outra alternativa a 80 centavos, é óbvio que ela se torna mais atrativa não só pela empresa. Eu vou concluir. Eu acho que essa oportunidade as pessoas falaram mais do que isso, mas tudo bem. Essa oportunidade de a gente debater o mototáxi não é só em relação ao mototáxi, é em relação a gente regularmente, vamos dizer, ordenar todo esse trabalho por aplicativos que já estava errado. O Renan e do ministério sabe disso, que a gente tem um trabalho. O trabalho por aplicativos é naturalmente mais perigoso. Uma pessoa que é motoboy registrada tem menos possibilidade de sinistro ser provado na ciência inteira, no mundo inteiro. A gente precisa falar dessa questão das promoções da carga horária. A maioria das pessoas amanhã vai fazer o *lolgoff*. Eles trabalham no regime 7.0, trabalham 14, 16 horas por dia. Essas pessoas têm condição depois de trabalhar 14 horas por dia, 7 dias de levar uma vida humana, cuja responsabilidade é diferente de levar um documento, levar um sanduíche, levar uma compra. A gente também começar realmente a falar de quais são as responsabilidades desses aplicativos, em relação à seguridade social. Não adianta só fazer um seguro próprio. É necessário, sim, contribuir para a seguridade social, porque essa é uma questão de saúde pública. Os hospitais estão cheios dessas pessoas que são acidentadas

trabalhando por ou para aplicativos. Então, a gente não pode simplesmente agora deixar o trabalho, não só de mototáxi. Eu acredito que o mototáxi é algo que passa da condição que temos, mas o trabalho que a gente já tem no momento, inclusive o iFood, hoje em dia, é vanguarda na exploração de trabalho infantil. Isso está na imprensa. A gente precisa regular de forma muito melhor. Ou seja, só para concluir, os aplicativos precisam melhorar muito, a prefeitura precisa melhorar muito antes de apontar a culpa nas vítimas, nos motociclistas, nos ciclistas e nos pedestres. Muito obrigado.

01:09:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, George. Eu concordo com você em grande parte da sua fala. O prefeito não mandou desligar nenhum radar. O prefeito, na verdade, pediu para não instalar mais radares neste momento. Ele mandou um contrato por conta da licitação que estava sendo feita e está sendo revisto, está sendo revisto mesmo.

01:09:50 George Queiroz: Ele mandou uma portaria proibindo a instalação de novos radares. Ele publicou a portaria. Quando tem um caso forte lá, aconteceu, mas alguém desligou e o número de infrações caiu para menos da metade. As pessoas não estão sendo mais multadas. Eles precisam de multa. É impopular dizer isso.

01:10:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Não existe nenhum projeto capaz de resolver um problema de velocidade se não tiver fiscalização. Eu concordo com você. É isso mesmo. A fiscalização é muito importante na cidade e é isso que nós estamos buscando como parte da solução do problema que tem que ser feito, tem que melhorar a geometria da cidade, tem que melhorar a questão da moto, as pessoas têm que ser capacitadas para poder trabalhar nas áreas onde elas estão trabalhando, com toda certeza. Os dados mostram isso. Realmente, as pessoas com mais capacidade, quando se envolvem no acidente, o acidente é muito menor, a consequência do acidente é muito menor, mas tudo bem. Muito obrigado, George.

01:11:10 Mariana Santana Pereira Santos: A minha fala é super-rápida em resposta ao Renan do Ministério Público. Obrigada pela sua presença, Renan. Você perguntou se existe uma celeuma jurídica realmente em relação a essa questão de intermediação de aplicativos para fazer serviço de transporte que não seja da categoria B, ou seja, de moto, de fretado de outras coisas também que estão sendo lançadas pelos APPs. A gente realmente não sabe até que ponto vão ocorrer essas definições jurídicas, se a gente vai precisar regulamentar ou não, mas, de qualquer forma, com base no relatório que esse grupo de trabalho fez, Renan, eles estão falando que, se houver uma regulamentação, se houver uma modelagem nova em relação ao serviço de mototáxi, ela tem que ser precedida de estudo complementar, além do que foi feito. Porque a gente reuniu só dados e informações e é por isso que a prefeitura ganhou na justiça, inclusive porque a gente não ganhou só se baseando nas leis, a gente se baseou nas estatísticas, é fala que precisa de estudos complementares e fazendo um projeto-

piloto com requisitos mínimos. Então, assim, primeiro fazendo um projeto-piloto com modelo de regulamentação que vai ter de ser feito um estudo complementar. Era só para esclarecer a questão aqui da sua pergunta mesmo.

01:12:48 Evandro Silva: Oi, pessoal. Bom dia. Também participo aqui do Conselho e tenho pontos bem rápidos. Primeiro, a gente fala muito de regulamentação, de que o motorista do Uber tem que ter carga de um horário alto e não sei o que, mas, assim, isso sempre acontece no táxi, ou seja, o taxista, quando ele sai de casa, faz o horário dele, ele trabalha o horário que ele quer, ele pode fazer 10, 12, 14 horas e qual é a legislação disso? Nenhuma, ou seja, se o taxista bate o carro, qual é o seguro? Nenhum, é o seguro que ele vai ter no carro dele se ele for ter alguma eventualidade. Então, assim, o único ponto que eu acho que é bastante importante e a gente fica falando muito de aplicativo das empresas etc. e tal, eu acho que o ponto principal é não impor tanta dificuldade em prol do que cada um tem a obrigação de fazer. Então, assim, o Estado tem a obrigação de fiscalizar, conforme o normativo, tem de aplicar multas. Eu acho que isso não é só questão de prefeitura, é uma questão também de governo do Estado, porque hoje, se você for pegar, o número de motos entre os acidentes, a maioria não tem carta. Então, a maioria dos motociclistas hoje de quem anda em São Paulo não tem carta para ser ciclista. Ou seja, para ser motociclista hoje cada um pega uma moto, sai sem carta por aí. Para trabalhar com aplicativo, ele deveria ter-se uma extensão para trabalhar com moto. Isso para qualquer um. Se não me engano, o táxi precisa, eu ser taxista, eu preciso ter a categoria X para conseguir trabalhar, porque eu vou dirigir carregando pessoas, eu vou trabalhar com ônibus, eu tenho que ter a categoria X, porque eu vou trabalhar com ônibus. Então, se eu for trabalhar com mototáxi, eu que tenho a categoria Y para trabalhar com mototáxi, porque eu vou carregar pessoas. Só isso, que o Estado fiscalize entendeu? A gente está criando um monte de empecilhos e colocando tudo em cima de uma empresa. A empresa só está fazendo o papel dela. Cabe ao Estado dizer o seguinte, "se você quer operar, ok, eu vou fiscalizar, só que dessa forma, se não for dessa forma, você não opera. Se o seu motociclista não tiver categoria tal, cada um que eu pegar e eu multar, eu vou aplicar a multa à operadora, porque ele se registrou na sua operadora sem ter a carteira habilitada para isso". E acabou. Eu acho que a Prefeitura, através da CET, não era nem Prefeitura, talvez sim, mas o Estado tem que intensificar a fiscalização com motos. Eu vejo bastante aqui, pelo menos aqui no bairro, bastante fiscalização, mas outros bairros eu já não vejo tanto, mas tem que intensificar, sim, porque hoje a gente tem um problema muito grave que é o número de motociclistas sem carteira andando pela cidade e provocando acidente. É só isso, gente. Obrigado.

01:16:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Evandro. Infelizmente, eu tenho de concordar com você. Eu vou voltar à minha fala. É absolutamente necessária a fiscalização, sem fiscalização não tem projeto capaz de resolver esse problema.

01:16:37 José Montal: Bom dia a todos. Eu sou José Montal. Sou da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego. Queria lembrar aqui que, aliás, Mariana nos lembrou muito bem que não é uma simples questão de transporte de passageiros por motocicletas. Existe uma preocupação que justifica a presença do poder público regulamentando. A questão que a gente está falando de uma doença gravíssima que é a doença de um homem, a doença que se coloca em primeiro lugar como causa de morte um segmento entre 15 e 30 anos, por exemplo, e em primeiro ou segundo entre os 5 e os 30 anos. É algo absolutamente transcendental para uma discussão desse tipo aqui. Eu lembro aqui inclusive uma máxima da Organização Mundial de Saúde, quando diz que cada país terá o número de mortes no trânsito que estiver disposto a tolerar. Mariana lembrou bem que, no artigo primeiro do Código de Trânsito, já está prescrito que o Sistema Nacional de Trânsito está voltado para a preservação da vida e da saúde dos usuários da via. Então, eu queria dizer para vocês que, nesse exato momento, o Hospital das Clínicas, o maior hospital da América do Sul, está debatendo a questão da permanência nos leitos. Isso em função do número de acidentados no trânsito, de sinistrados no trânsito, vamos chamar de sinistro, até porque o termo acidente passa pano para a questão e dizem que foi inclusive inventado pelas montadoras para não se dar essa conotação de que esses eventos têm causas e causas que podem ser preveníveis. Então, o HC está discutindo seriamente como é que administra os leitos do seu hospital em função do tempo de permanência do hospital e a permanência dos sinistrados nas vias, principalmente aqueles que são vítimas de sinistros com moto, cuja gravidade é absurda. Os politraumatismos que matam um número absurdo de jovens principalmente e que deixam muitos outros incapacitados, alguns inclusive precisando de auxílio de terceiros que também são condenados pela vida toda a prestar essa assistência. Então, eu queria dizer que o tema merece realmente atenção e concordo com aqueles que dizem que o principal vilão do trânsito que é a velocidade foi demonizado de tal maneira que hoje você consegue colocar o controle da fiscalização como o grande demônio da questão e não a própria velocidade. A velocidade não só provoca a maioria dos sinistros, como agrava as consequências do sinistro e a gente tem visto que realmente, Dawton, por mais que a gente possa admitir as razões do prefeito, não é só ele, a maioria dos gestores públicos tem medo de colocar essa questão da velocidade. A velocidade é um tema difícil de ser tratado, ela está no imaginário das pessoas, o marketing dos automóveis louva a velocidade e a potência. Então, é algo realmente que a gente deveria estar voltado para educar a população sobre as consequências das grandes cidades do mundo. Paris, Nova Iorque já estabeleceram 30 km por hora como velocidade máxima a ser admitida nas cidades e isso em função de um estudo científico que demonstra que a 30 km por hora praticamente 100% das pessoas resistem aos atropelamentos a 60 km por hora 90% morrem, ou seja, a velocidade não é uma delícia, como é vendida pelo marketing. Então, eu gostaria até de louvar aqui o debate, o debate é muito profícuo e dizer até em relação especificamente ao transporte de pessoas por motocicletas, que a motocicleta é um veículo por natureza instável. A geometria da trajetória dela é instável e um passageiro

que não tenha a mínima, digamos, intimidade com a moto pode ser um fator adicional de risco nesse deslocamento. Então, isso também foi lembrado pela Mariana e a gente gostaria realmente, até o doutor Renan Calil, sugeriu aqui que esse tema fosse debatido com mais profundidade, com mais dados, com ciência, com mais lei afastado das evidências científicas. Não é uma coisa empírica que precisa ser colocada de qualquer maneira, com opiniões, é algo que precisa estar baseado na ciência e a gente está disposto a participar dessa discussão.

01:22:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, doutor Montal. É isso mesmo, concordo plenamente. Precisamos debater, sim, e rapidamente, mais importante rapidamente que já é uma emergência, já é urgente.

01:22:34 Fabia – Anfamoto: Olá, pessoal. Bom dia. Espero encontrá-los bem também. Já estamos quase em março, mas um excelente ano para todos. Esse debate é um debate muito rico que a gente sempre fala, mas são tantos fatores a serem elencados numa tratativa que eu vejo muito que se põe só nas costas, desculpa a expressão, mas só nas costas da motocicleta a periculosidade. Acho que a grande chave dessa situação toda é a integração dos atores dessas peças, por exemplo, uma discussão tão rica como essa eu não vejo ninguém do Detran aqui, tem uma pessoa do Ministério Público do Trabalho que está olhando pelo condutor, mas eu não vejo ninguém do Detran que seria uma peça fundamental, talvez aqui hoje nessa discussão, porque a educação no trânsito, se a gente não tiver, muito se fala da moto. Essa semana nós ouvimos do Imesa que a motocicleta deveria ser banida, porque é muito perigosa, mas quem pilota a motocicleta também precisa de um olhar muito grande para não cometer tantos erros, como se cometem e se favorecem os acidentes. Essa questão da sinistralidade a gente vem estudando bastante também é necessário que se aprofunde as causas dos acidentes a precarização das condições de trabalho é outro ponto superimportante. Eu falo pela parte das motopeças e toco nesse assunto, porque a precarização da condição de trabalho dessa turma é tão grande que eles começam a investir na manutenção da moto de forma correta e fazendo a manutenção de forma precária, comprando peça de má procedência, com todos esses problemas que a gente já tem, a gente tem que escutar o Inmetro, o Perêndio Liberal, o Remold, é uma situação que a gente estava talvez a elencar esses vários pontos, tratar fazendo uma colchinha de retalho para tratar isolado, mas tudo junto. É isso. São situações que a gente vê bem complicadas. Essa sugestão que eu gostaria de deixar, por exemplo, uma próxima reunião que a gente for tratar desse assunto é convidar outros organismos, o Detran é um deles.

01:25:14 Michele Perea Cavinato: Fabia, eles são sempre convidados e a Michele costuma vir hoje, dá uma olhadinha até na lista aqui, é a Michele, não lembro o sobrenome dela, mas ela costuma participar. Quem eles não indicaram foi algum fiscal de trânsito. Isso a gente insistiu, mas parece que eles estão em mudanças. É uma mudança mais importante. Eu acho que é

uma troca de pessoas mesmo. É uma reestruturação no Detran, mas a Michele permaneceu e ela costuma participar, não sei o que houve hoje.

01:25:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, gente, nós não temos mais nenhum inscrito. Eu queria fechar nossa reunião dizendo o seguinte. Está muito claro que nós temos um problema grave hoje aqui na cidade de São Paulo e acho que podemos falar que, no país inteiro, nós temos um problema com relação ao índice de sinistros que vem aumentando significativamente, principalmente nesse modal motocicleta. É claro que a gente precisa pensar que existe realmente uma questão da precariedade como a Fábio acabou de colocar aqui existe um problema de despreparo mesmo, porque precisa realmente ter um controle sobre essa questão de quem vai fazer o que e como vai fazer e qual treinamento ele recebeu para fazer aquilo que ele está disposto a fazer. Aí tudo isso vai levar ao comportamento e o está muito claro que o grande problema, não quero reduzir o restante dos problemas de forma alguma, mas o grande problema vem muito do comportamento. É como as pessoas se comportam, como as pessoas se comportam na rua, a questão da velocidade é significativa, ela é significativa, muito significativa. Quando você quando levanta os sinistros, verifica que, mesmo quando aquela via está regulamentada com 50 quilômetros por hora, 60 quilômetros por hora e aquela moto estava assim, aquele motociclista estava se deslocando sempre acima disso. Quando se constata a gravidade do acidente e quando vai ao foco principal do levantamento do acidente, percebe-se que o índice realmente, a velocidade que ele vinha se deslocando era muito alta. Então, a questão do comportamento é muito, realmente, ela é muito relevante. Não estou querendo aqui colocar realmente a culpa no comportamento, na culpa do motociclista, porque eu acho que não é essa a questão. A questão, no que ele é estimulado hoje, por conta do recurso que ele tem de buscar para sobreviver, ele termina mudando o comportamento dele. Então, eu acho que a gente precisa se preocupar muito, realmente, com o comportamento. Eu acho que a questão da geometria, da via, a questão da precariedade, a questão do treinamento é importante, para poder realmente focar nessas questões.

01:29:09 Evandro Silva: Na verdade, assim, não era nem sobre esse tema, como você está encerrando, só te perguntar uma coisa. Esse final de semana, eu encontrei com um agente de trânsito, num posto, e eu estava até conversando com ele. É atribuição nossa ou não falar sobre melhorias para os agentes de trânsito? Por exemplo, ele me reclamou das viaturas, sem brincadeira. Ele falou, cara, essa viatura não é possível. Eu não consigo guinchar ninguém, entendeu? Ele estava com um carro lá que parecia uma pampa da vida, sei lá como é que é, aqueles carros pequeninhos. Ele falou, cara, eu não consigo guinchar nenhum carro na rua. Eu tenho de esperar uma caminhante, e atrapalha o trânsito, fica horas, eu atrapalhando o trânsito porque eu não consigo guinchar um carro que está ali, que já quebrou, entendeu? Eu não sei se é atribuição nossa ou não falar sobre melhorias para os agentes de trânsito. É uma

pergunta.

01:30:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não diria que é uma atribuição, mas é uma recomendação que o CMTT, que pode fazer com tranquilidade. A Câmara Temática pode fazer com tranquilidade.

01:30:20 Evandro Silva: É interessante, a gente reclama tanto. Vai entrar em uma outra questão. Sim, mas a gente reclama muito. Mas eu acho que também a gente tem de começar a dar ferramentas para quem precisa trabalhar. Eu acho que a gente tem que sempre ver os dois lados. A gente reclama tudo do poder público, reclama tal, mas o que a gente tem de dar de melhoria para que o pessoal trabalhe melhor, eu acho que é válido.

01:30:41 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Evandro. É que vai entrar na questão do contrato, do veículo que contrataram para ele trabalhar, mas é uma outra questão.

01:30:50 José Montal/Abramet: Dawton, sobre o que você estava falando, realmente, eu queria lembrar aqui os índices de mortalidade comparativo entre o Brasil e os países industrializados ou ricos, ou do primeiro mundo. Enquanto nós matamos aqui cerca de 25 por 100 mil, eles matam cerca de 5 por 100 mil. Uma das razões para que isso aconteça é exatamente a presença do controle do Estado. Nenhum desses países abdicou do controle do Estado no controle da população de condutores, por exemplo. E a outra coisa, em relação até ao que se tem comentado aqui, que dizem que é de um jurídico, que dizem que é de um jurídico, do século XVIII, italiano, Cesare Beccaria, sobre a efetiva punição em relação aos ilícitos cometidos nesse âmbito. Que se não houver essa efetiva punição, não adianta você tornar a lei mais vigorosa, por exemplo. Então, eu acho que sua fala aí é importante para que a gente realmente consiga olhar o trânsito com a importância que ele tem, até do ponto de vista de saúde, de saúde e de saúde. E não só a saúde pública, como é a nossa preocupação aqui dos médicos do tráfego, no caso. Obrigado.

01:32:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado. É isso mesmo. Quando eu falo, quando eu insisto sempre em falar na questão do comportamento, eu estou insistindo em falar na questão da fiscalização mesmo. Só se muda comportamento com fiscalização. Não existe outra forma. É lógico que a visão zero, ela exige que o projeto seja bem elaborado. Que evite a possibilidade do acidente. Ela tem um foco mais abrangente, mas sempre vai cair na questão do comportamento. Sempre a gente vai falar. Ele se envolveu porque a noite estava chuvosa, era uma neblina, em outro país. Se ele tem um comportamento menos agressivo com ele mesmo, mas, mas preventivo com relação ao que ele está fazendo e a estrada que ele está passando, com certeza ele vai sofrer menos com a possibilidade de ter um acidente. Eu acho que não tem como resolver um problema de comportamento errado, lógico, sem a

fiscalização efetiva.

01:33:02 José Montal/Abramet: Dawton, só me dê um minuto rápido. Até sugiro aqui que se diga ao nosso gestor, ao prefeito Ricardo Nunes, se aqui nesse grupo tem muitos especialistas com muita condição de demonstrar para ele o que significa a velocidade como risco para a vida das pessoas. Talvez isso possa ajudá-lo a se colocar nessas questões. Porque a gente entende que é incômodo você poder estar atingindo ali seu eleitor e, falando de um tema que às vezes não é tão simples assim de você explicar, por que o Estado precisa controlar a velocidade? O próprio Banco Mundial não fala mais em controle de velocidade, fala em gestão de velocidade, exatamente, porque a velocidade já foi um diferencial competitivo do homem primitivo. Se a gente não corresse, a gente era, em vez de caçar, a gente era caçado. Então, é um tema difícil. Eu até sugeriria que se fizesse uma conversa, uma comissão, para falar com o prefeito sobre essa questão. Obrigado, Dawton.

01:34:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado. Sem dúvida nenhuma, podemos fazer esse encaminhamento aí ao nosso secretário, que eu te convido para me ler, para poder formar essa comissão. Eu acho que você falou muito bem. Nesse grupo e nos outros grupos em que eu sou, o secretário-executivo, que tem as outras câmeras temáticas, com certeza tem pessoas muito qualificadas para poder estar debruçando sobre o tema e levando as sugestões para o prefeito. Agradeço mais uma vez pela sua sugestão.

01:35:24 José Montal/Abramet: Inclusive, Dawton, a redução no número de feridos e mortos é imediata, é absolutamente automática. É automática. Controlou a velocidade, diminuiu. Não é imortalidade. Vale a pena. É um bom, o pessoal chama de demagogia do bem. O prefeito pode colher resultados aí que vão ajudar ele na próxima eleição.

01:35:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Sem dúvida. Muito obrigado.

01:36:08 Aquilla Couto: Bom dia a todos. Eu sou médico da Abramet também. Eu não tenho participado porque tem outros compromissos também do Cetran e das outras câmeras. Mas eu queria só destacar realmente que é importante o debate. A gente tem gente que trabalha com medicina e bastante epidemiologia, a gente sabe, da tríade de problema, informação e ação. O problema que a gente vê diariamente, não só esse ano, faz alguns anos, digo que desde a década de início da década de ação ao trânsito, a gente tem o mesmo problema. A gente tem a informação que cada vez mais ainda está em níveis alarmantes, níveis de sinistro. Não só de sinistro. Vou estender principalmente a internação. O SUS tem pago caro por todas as intervenções e a falta delas no nível municipal, estadual e federal. Eu acho que é importante a gente destrinchar o problema, cercar de informação, para aí sim a gente ter uma ação efetiva. A gente tem muito claro, que não é só o comportamento. É sim a engenharia, é

sim a fiscalização, é sim a educação, é sim as condições clínicas, é sim as condições de atendimento também no pós-acidente. É falar só, cercar só da questão de comportamento até uma agressão para os nossos motofrentistas, os motos que trabalham e ganham seu sustento. A gente sabe também que toda intervenção pública, de questão de gestão mesmo, tem ação direta. E agradeço a presença do Ministério Público, que tem essa função de ver o bem comum acima dos bens individuais, na questão do sinistro e do trânsito. A gente sabe também que um dia de UTI está estimado em R\$ 1.500, R\$ 2.000 por paciente. Por paciente. E nenhum seguro, com certeza, vai cobrir esse custo diário que, socialmente, a gente paga por cada sinistralizado. Então, eu acho que todas essas intervenções, a década de ação ao trânsito acaba em 2030. Nós temos o Pena Trânsito e poucas coisas a gente vê é aplicado principalmente aqui na esfera municipal. Então, a gente precisa, sim, melhorar essas condições e aplicar, porque a informação, temos e, com certeza, não só porque a Câmara temática é de motocicleta, mas eles, desde 2015, que passou o nível de PDS, então a moto disparou e eles, sim, são os alvos da nossa atenção e o porquê de nós, 11h50 da manhã, estarmos reunidos aqui, totalmente por causa da moto. Obrigado.

01:39:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado. Bom, talvez eu tenha me expressado errado. Eu tenho sempre feito a defesa, e a defesa é sempre ampla. Eu tenho sempre falado na questão da engenharia, engenharia, educação, fiscalização e eu tenho colocado a emergência médica. Até foi tema do nosso, abordado aqui pelas nossas Câmaras Temáticas e terminamos inserindo esse quarto elemento na emergência médica, porque eu acho, realmente, que é muito importante, muito significativo, que é o pós-acidente, que muitas vidas são salvas dependendo dessa velocidade que se chega ao acidentado. E a redução desse pós-traumatismo também, quando se tem essa chegada rápida. Então, claro que, quando eu falo do comportamento, a fiscalização termina virando, modificando o comportamento. Quando você tem a engenharia, e você tem lá uma regulamentação de velocidade mais baixa, você modifica o comportamento dele, e para isso você tem que ter uma fiscalização para poder fazer com que ele reduza essa velocidade, e que aquela sinalização, aquele projeto de engenharia, realmente ele surta efeito. Então, realmente, eu acho que tem que focar mesmo nesse tripé. Se eles não estiverem caminhando juntos, realmente o sucesso de qualquer projeto, ele pode, realmente, não ser muito bom. É isso.

01:41:17 Fabia – Anfamoto: Oi, uma pergunta. Vocês sabem se tem alguma audiência pública programada para esse assunto?

01:41:30 Michele Perea Cavinato; Já teve. Eu tenho até os links da gravação da audiência de passo.

01:41:37 Fabia – Anfamoto: Ah, tá. É, porque, realmente, como é que a gente poderia

promover um debate um pouco mais amplo, porque, realmente, é um tema muito, falou, é inesgotável, quase, se a gente for pensar. Eu agradeço muito.

01:42:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Mas nós vamos debruçar sobre esse debate, sim. Nós vamos dar encaminhamento, viu, Fábia? Tenho certeza de que a sugestão foi muito boa. E nós vamos verificar qual vai ser o formato que nós vamos buscar para poder estabelecer um debate, realmente, que seja frutífero para toda a sociedade. Muito bacana. Conte com a gente.

01:42:35 Mariana Santana Pereira Santos: Só queria falar algumas considerações finais, algumas palavrinhas. Eu queria agradecer, primeiro, fiz uma apresentação muito simples, mas que eu tentei colocar os principais pontos que foram abordados em relação ao grupo de trabalho. A Michelle, eu vou pedir que ela disponibilize para todos a apresentação, com todos os tópicos, e falar que a ideia foi só dar uma pincelada mesmo. Não foi entrar no detalhe que está no processo administrativo. Eu deixei de falar algumas coisas que não foram mencionadas, por exemplo, o caso de assédio. Tem questões relacionadas à questão de transporte de passageiro, que é assédio. Tem questões de saúde pública, que é em relação à doença respiratória. A gente não pode esquecer que, há dois anos, a gente estava numa pandemia, que são aspectos importantes. Uma coisa que eu vou compartilhar com vocês, uma experiência pessoal que eu tive. Foi me receitado uma medicação por um médico. Eu não entendi o porquê ele me receitou aquela medicação. Eu falei, gente, eu não tenho esse, eu li a bula, não tinha nenhum daqueles problemas. E aí, eu passei em outro profissional, que é o Dr. Montal. Me explicou absolutamente tudo o que estava relacionado àquela medicação e o que ela me traria de benefício. Talvez, eu acredito que seja mais ou menos esse raciocínio que a gente tem que levar para o motofretista, para o motociclista. Ele entendendo as razões pelas quais a gente toma determinadas decisões, ele fica um pouco mais esclarecido e ele pode dar uma causa. Então, como o Dr. Montal, ele sempre tem falas perfeitas e realmente não existe solução simples para um problema extremamente complexo, que é o caso do motofrete. Então, por isso, eu acredito que essa câmara temática de moto, acho que seja uma das câmaras, vai ser ou é a câmara mais importante desse ano. E queria agradecer e avisar que a gente está disposto a trabalhar e fazer de tudo para que a segurança viária melhore e a gente regularize o motofretista. Obrigada.

01:44:53 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado. Nós é que agradecemos. É simples, mas bem completa a sua apresentação. Achei ótima, realmente muito esclarecedora. Muito obrigado.

01:45:10 Mariana Santana Pereira Santos: Não tenho muito taquejo, é o que a gente pode agora. Obrigada. Foi ótimo, foi realmente bom.

01:45:14 Michele Perea Cavinato: Foi excelente. Muito obrigada, de coração, por ter aceito o convite e ter feito essa apresentação.

01:45:23 José Montal/Abramet: Eu achei fantástico. Obrigado pela brilhante explanação. Eu queria só fechar a questão, ficou um fio solto sobre a questão da velocidade, porque tem essa questão da velocidade tanta importância hoje no mundo moderno, uma grande discussão hoje é que o trânsito, não é somente a ligação de um ponto A ao ponto B, a vida acontece entre esses dois pontos. O Evandro já falou sobre isso, o George então o caminho, a velocidade apaga o caminho, não existe o caminho para a velocidade. Uma viagem de avião, por exemplo, não tem o que você vê ali, eu não sei, as nuvens, uma viagem, um deslocamento, a grande velocidade, você não vê nem por onde está passando. Você não percebe o caminho, o caminho é o grande lance. Além disso, tem a questão da engenharia da evolução. Nós não fomos feitos para resistir às forças geradas pela energia cinética de um veículo de grande massa em movimento. Então, a fragilidade humana explica o porquê essa preocupação tem de existir sempre. Nós somos a parte vulnerável dessa equação e não tem sentido a gente estar preconizando que a velocidade seja o grande e o que é que a gente tem de fazer para ter um benefício em relação ao fluxo de pessoas e de mercadorias no mundo. Era uma coisa mais nesse sentido então. Obrigado. E lembrando que nenhuma morte no trânsito é aceitável. Existe justificativa moral para uma morte no trânsito? É um preceito lá dos suecos do visão zero, não é isso, Mariana? A gente tem de refletir sobre essas questões. A vida é o bem jurídico maior. O direito já diz. Não tem por que a gente estar precarizando a vida do jeito que a gente faz no trânsito.

01:47:37 Gerson Silva Cunha: Eu gostaria de fazer uma sugestão. Concordo com o gênero e grau que foi falado aqui por todos que estão nessa Câmara Temática, os especialistas, mas eu também. A gente está falando para nós mesmos, que já somos especialistas do setor. A gente teria de trazer essas empresas de aplicativo que mata, sequela e precariza esses trabalhadores para participar da Câmara Temática e mostrar com a experiência desse grupo aqui para eles, o público que está aqui, porque a proibição do mototáxi na cidade de São Paulo. Aqui, a gente estava falando para nós, nós temos de falar para eles, porque vamos lá, sabemos muito bem que essas empresas, igual foi falado aqui, praticam o Damp ao Ministério Público, que sabe muito bem do que eu estou falando. Ela pratica antes sindical, colocando a categoria contra o sindicato que preza e preserva pela vida, fazendo o que é o sindicato, tentando passar o sindicato pelo ridículo, falando que a gente "ah, vocês estão contra a regulamentação". Não, nós não estamos contra, mas da forma que eles estão querendo implantar em São Paulo não vai ter mototáxi. Então, seria bom convidar a Uber, a 99, para escutar todos os especialistas que estão aqui nessa Câmara Temática. Fica a minha sugestão a todos.

01:49:12 Michele Perea Cavinato: Gerson, são convidados, tá? Todos recebem convite recebem, as pautas.

01:49:19 Gerson Silva Cunha: Então, para você ver, Michele, como que é o que eu posso te dizer a responsabilidade dessas empresas, tanto com o financeiro, com o social e com a vida desses trabalhadores. Eles estão querendo implantar de goela abaixo e, se a gente aceitar, eles vão entrar, fazer igual eles fizeram com o setor do motofrete, precarizar, matar e mutilar essa galera que está em cima de duas rodas.

01:49:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Se depender do curso aqui da cidade de São Paulo, do prefeito, de todo esse grupo, não vão entrar. É isso. Não nesse formato que eles querem. Isso você acredita que é uma realmente é uma luta muito grande, não é fácil, é uma batalha, está sendo travada e não é fácil, em todos os níveis, mas o esforço que o prefeito e nós como representantes da prefeitura precisamos fazer para que isso não ocorra é muito grande. Então, eu considero que a gente vai ganhar essa batalha, sim, e se tiver de fazer alguma proposta de projeto, que ela seja feita totalmente dentro da lei, dentro das condições, onde garanto de fato tudo aquilo que a gente tem falado na nossa Câmara Temática, questão da seguridade, a questão da segurança, a preservação da vida, tudo que for necessário para poder colocar um projeto em pé e com segurança para as pessoas que estão dentro dele. É isso.

01:51:01 José Montal/Abramet: Dawton, uma breve intervenção aqui. Acho que o Gerson colocou o dedo. O Gerson colocou o dedo numa ferida que pode gerar repercussão imensa. Estamos pregando para continuar, sejam reconvertidos. Cadê a comunicação aqui do grupo? Falta a gente botar isso aqui para fora. Não é só a gente que tem esse privilégio de tomar conhecimento dessas verdades que estão sendo ditas. Tem coisa que precisa ser publicitada e está faltando isso realmente.

01:51:40 Dawton Roberto Batista Gaia: O que a gente tem feito tudo, tudo que se coloca aqui se coloca no CMTT, ele é público, porque as pessoas têm conhecimento do que está sendo tratado aqui e que possam entrar em contato conosco, se tiver alguma sugestão para a gente poder dar encaminhamento. Realmente, é o nosso papel hoje. Com certeza, eu acho que pode ser melhorado, eu acho que pode ser melhorada, sim, essa questão de transpor essa barreira que hoje existe.

01:52:19 José Montal/Abramet: Acho que, se colocar o tema na mesa, saem ideias importantes aqui, a própria comunicação da prefeitura, das agências que servem a prefeitura poderia ser mobilizadas para colocar esse tema à disposição da sociedade, são tão importantes e, como foi dito, é o bem jurídico maior que está em discussão. Enxergue aqui a vida de pessoas que estão sendo colocadas em risco e isso merece a consideração do poder

público e da sociedade.

01:53:00 Dawton Roberto Batista Gaia: Com certeza, Montal, olha, vou falar. A prefeitura e todo o setor de comunicação da prefeitura realmente estão muito focados em tratar desse problema. Eu acho que tem todo um problema jurídico por trás disso que está sendo colocado, mas se busca uma solução definitiva para a questão, que é muito relevante, como eu falei desde o início da nossa reunião, é um problema urgente que tem de ser tratado e é disso que nós estamos fazendo, nós estamos tratando na urgência que ela realmente merece, que está sendo tratado dentro da própria secretaria e pelo próprio prefeito, é isso. Então, é que neste momento toda cautela, com relação ao assunto, ela é pouca, mas a gente está realmente debruçado no problema para poder trazer uma solução e uma proposta definitiva para o grupo. É isso. Bom, gente, muito obrigado mais uma vez pela reunião, realmente essa teoria temática vem trazendo os aspectos, assuntos e fazia essa discussão muito frutífera, realmente ela sempre é muito frutífera, e sempre tem, após as nossas reuniões, nós fazemos os encaminhamentos, tipo esse que o Montal colocou aqui no finalzinho da nossa reunião, é feito sempre os encaminhamentos para todos os níveis da prefeitura, para todas, inclusive outras secretarias que possam estar participando desse assunto, para que se possa, para que se possa tomar em conjunto as decisões que tem que ser tomadas. Então, é isso. Mais uma vez, muito obrigado a todos e um bom dia.