

JORNAL A VOZ DO MOTOBÓY



Motofretistas e motociclistas são contra proibição de motos na via expressa da Marginal Pinheiros

A restrição para motociclistas na Marginal Pinheiros sentido Interlagos/Castelo Branco começa a valer em maio. Segundo a Prefeitura de São Paulo objetivo da restrição é reduzir acidentes de trânsito.

Pg 03

Em Lisboa brasileiros dominam entregas de delivery e protestam como no Brasil



Pg 02

Fundo de Arrecadação de Multas tem previsão de 2 bilhões para cidade de SP

“ De janeiro a setembro de 2018, mais de 541.351 motociclistas foram multados, 6,68% do total de multas” .

A prefeitura de SP, tem previsão de 2 bilhões no orçamento para 2019 do fundo municipal de desenvolvimento do Trânsito – FMDT, Lei Municipal 14.488. Criado em 2007, na gestão Kassab, o fundo já arrecadou mais de 10 bilhões de reais , são prioridade constitucional do fundo, financiar, expandir , aprimorar e investir em programas e projetos de desenvolvimento do trânsito no Município de SP.

Art. 3º - São Objetivos do fundo municipal de desenvolvimento de trânsito;

I - financiar e investir em programas e projetos de trânsito, de interesse do Município;

II - contribuir com recursos financeiros e técnicos para;

d) Programas, projetos e ações de educação de trânsito.

Art. 6º Os recursos do FMDT deverão ser aplicados exclusivamente no desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo, nos termos do artigo 320 CTB, visando desenvolver as atividades referentes a:

IV – Educação de Trânsito.

Estado de São Paulo registra 5.459 mortes no trânsito em 2018

Pg 03

Plano de Segurança Viária lançando pela prefeitura 2018-2019 prevê investir 70,6 milhões para reduzir 13,7% das mortes no trânsito e 325,7 milhões para expandir ciclovias na cidade

Pg 03

Aplicativos de entregas tem serviço suspenso em Buenos Aires

Pg 03



Governo quer aumentar para 40 pontos limite para suspensão da CNH

Hoje, o motorista tem a carteira suspensa ao completar 20 pontos de infrações no período de um ano.

A mudança na legislação foi proposta pelo governo em um projeto e enviado ao Congresso.

No mesmo projeto, o governo solicitou a alteração do prazo de validade para renovação da CNH. Atualmente, o prazo de validade da carteira é de 5 anos. A proposta é aumentar para 10 anos até que o motorista complete 50 anos de idade. Após esse período, a renovação volta a ser feita de 5 em 5 anos.

Pelo texto, a renovação da carteira só ocorrerá em prazo inferior aos 10 anos quando houver indícios de deficiência física, mental ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade do motorista de dirigir.

Apesar de aumentar de 20 para 40 a quantidade de pontos que o motorista deve acumular para ter sua



carteira suspensa, o projeto vai acelerar a suspensão em casos de infrações graves e gravíssimas, como dirigir depois de beber.

Segundo informações do Ministério da Infraestrutura, hoje o processo de suspensão em casos de infrações graves e gravíssimas chega a passar por seis instâncias. Com a proposta, seriam apenas três instâncias até que o motorista perdesse o direito de dirigir.

SINDIMOTOSP
www.sindimotosp.com.br

FEBRAMOTO
Federação Brasileira dos Motociclistas Profissionais
www.febramoto.com.br

Trabalhador motociclista...
seu esforço em entregar encomendas, cumprir horários, enfrentar sol e chuva, além de um trânsito caótico, faz de você uma pessoa especial.
Tão especial que tem um dia só para você.
Parabéns!

Feliz Dia do Trabalho

Em Lisboa brasileiros dominam entregas de delivery e protestam como no Brasil



Praticamente inexistente em Portugal há dois anos, a figura do motoboy é agora corriqueira em diversas cidades do país. A expansão do serviço tem um traço em comum: o mercado é dominado pelos brasileiros.

Esta atividade profissional -chamada de estafeta pelos lusitanos- ganhou popularidade com a entrada no país dos aplicativos de delivery UberEats e Glovo em 2017. Embora essas empresas não revelem a quantidade de brasileiros realizando entregas, entidades do setor estimam que eles passem dos 70%.

A prevalência brasileira é tanta que o diário português Jornal de Notícias publicou uma reportagem afirmando que “os brasileiros são ‘a alma’ da UberEats” no país.

Brasileiro de 42 anos, está em Portugal há pouco menos de um ano e faz entregas na Glovo há dez meses. “Não vejo um emprego melhor. Se a pessoa tiver disposição para trabalhar, que chega a fazer jornadas de 12 horas.

“É cansativo, mas flexível. Não trabalho todos os dias. De vez em quando, diz. O domínio brasileiro tem a ver com uma combinação de fatores que vão desde a facilidade em começar a fazer as entregas até uma nova onda de imigrantes recém-chegados -muitos deles com documentação irregular para trabalhar.

Embora os serviços exijam que os colaboradores apresentem autorização de residência, existem ma-

neiras conhecidas de contornar esse requisito, como a colaboração com operadores terceirizados ou o uso do cadastro de outra pessoa.

Os brasileiros se beneficiam ainda de um acordo bilateral que permite, para os imigrantes regularizados, trocar a carteira de habilitação brasileira pela portuguesa sem necessidade de exames adicionais. Relatos de jornadas extenuantes são comuns entre os entregadores, que trabalham em regime similar ao de um microempreendedor individual do Brasil.

A maioria não tem descanso semanal mínimo, adicionais noturnos e de fim de semana e férias remuneradas. A atividade também tem forte influência sazonal. Meses de chuva e frio rendem bem mais do que os de verão.

As condições de trabalho já provocam manifestações de entidades de proteção aos imigrantes e também de sindicatos de restaurantes. Em março, o sindicato de Hotelaria do Norte de Portugal convocou uma reunião sobre o tema, destacando a ausência de proteção social aos estafetas. Segundo a entidade, “as condições de trabalho são muito ruins”.

Os entregadores sem autorização de residência legal no país se encontram em uma situação ainda mais vulnerável. Diante da impossibilidade de fazer o cadastro em nome próprio nos aplicativos, muitos recorrem ao “aluguel de perfis”.

Nesse caso, eles pagam uma comissão que varia entre 35% e 45% aos donos do cadastro nas plataformas. É comum ver anúncios desse tipo nos grupos de brasileiros nas redes sociais. O próprio brasileiro levou um susto ao fazer um pedido pela UberEats em Lisboa e deparar com um motoboy bem diferente do que aquele que o aplicativo indicava.

“É tenso receber na sua casa uma pessoa sem identificação. Se fosse no Brasil, eu teria surtado. Felizmente, em Portugal, normalmente não acontece nada”, compara ela. Brasileiros que chegaram em Portugal há um ano e alugou por cerca de dois meses o perfil de um colega brasileiro regularizado.

O jovem conta que, após gastar 150 euros (R\$ 650) com o aluguel da moto, mais 100 euros (R\$ 434) de combustível e ainda a “comissão” para o dono do perfil, acabava ganhando menos do que 600 euros mensais (R\$ 2.600), o salário mínimo português.

Ele considera que muitos motoboys acabam pagando para trabalhar e atribuiu a isso a alta rotatividade e a grande quantidade de anúncios de empresas terceirizadas em busca de entregadores.

De olho nas irregularidades, a polícia de Lisboa já realiza operações para verificar a identidade dos estafetas. Para driblar o aperto na fiscalização, muitos compartilham informações em grupos de WhatsApp. A UberEats e a Glovo não se manifestaram.



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

Expediente

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

Editorial

O ano avança em seus dias e até agora o motofrete fica , ou melhor, está à deriva. Sugestões entregues pelo SindimotoSP para o prefeito e governador de São Paulo, bem como para o presidente da República, ainda estão em gavetas ou esperando serem protocoladas. Não é assim que funciona e os gestores precisam entender que sem a devida colaboração da parte deles, motociclistas continuam morrendo em vias públicas ou ainda ficando com sequelas, caso sobrevivam. Agentes públicos... vamos acordar!

Motofretistas e motociclistas são contra proibição de motos na via expressa da Marginal Pinheiros



O que é mais fácil, educar ou proibir? A proibição foi a forma encontrada pela Prefeitura de São Paulo para dificultar a vida de todos os trabalhadores motociclistas que trafegam na via expressa da Pinheiros sentido Castelo Branco. A falta de políticas públicas para quem anda de motos em SP, somos mais 1,182 milhões de motociclistas que anda de motos em SP, desde gestões anteriores a política adotada pelas autoridades do município e CET, foram para restringir o direito de ir e vir, ao contrario do caminho correto

da educação, prevenção e orientação a todos os motociclistas da cidade.

O Sindimotosp cobra da prefeitura Campanhas de Educação de Trânsito ou invés de proibir, criado pela prefeitura de SP, a Câmara Temática de Motos, vinculadas ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, fórum que compõe entidades representativas do setores, governo e entidades de transito, não aprovou essa determinação em suas audiências, demonstrando incapacidade da Secretaria de Transporte em ouvir a sociedade.

Plano de Segurança Viária lançado pela prefeitura 2018-2019 prevê investir 70,6 milhões para reduzir 13,7% das mortes no trânsito e 325,7 milhões para expandir ciclovias na cidade

A prioridade da prefeitura em realmente em colocar as mortes como foco principal de sua gestão, estão nos investimentos destinados a esta causa, os motociclistas como segunda causas de morte e primeira em invalide permanentes, sendo mais de 4 mil motociclistas em 2018, o que temos de direitos.

Os investimentos anunciados pelo governo municipal, não diz em que áreas serão investidos, os motociclistas não são prioridades desses recursos, como podemos conviver com um plano de segurança para ciclistas que tem áreas específicas de tráfego e normatização viária.

Quantos ciclistas trafegam pelas vias? quantos morrem por ano? qual é a lógica de prioridades, e não ter um plano de segurança para as motos, a prefeitura de SP retirou as duas únicas faixas de segurança para motos na gestão passada.

Aplicativos de entregas tem serviço suspenso em Buenos Aires

A decisão foi tomada depois que a Justiça argentina acatou um pedido da defensoria pública, que por sua vez havia sido procurada por sindicatos e outras empresas com reclamações de segurança, má alimentação e falta de seguro de trabalhadores da área. Junto da proibição, Gallardo ordena que o Ministério do Desenvolvimento Humano crie um plano de emergência que supra a paralisação súbita de renda entre os trabalhadores afetados até que a situação seja resolvida.

As empresas obviamente vão recorrer da decisão. “A decisão põe em risco a continuidade da renda de milhares de pessoas.” escreve a Rappi na resposta à ordem; “Nós expressamos nossa preocupação com a situação, mas ela sem precedentes em nível mundial”.

A questão agora é saber se as empresas envolvidas cumprirão com as demandas emitidas enquanto seu recurso é preparado e apresentado no tribunal. A situação é grave: de acordo com um relatório citado por Gallardo reproduzido pelo polícia da capital registrou só no último mês cerca de 25 casos de entregadores dos apps sendo internados em hospitais públicos em decorrência de acidentes de trânsito durante o serviço. Ainda segundo o documento, apenas 77% dos trabalhadores contam com uma mo-



chila oficial da empresa, enquanto 67% não usam capacetes e 70% não contam com qualquer seguro de saúde da parte de seu empregador. São números perigosos se considerar que a área de apps de delivery emprega hoje cerca de cinco mil pessoas na cidade, além de outros sete mil que atuam de maneira independente no mercado.

Decisão afeta empresas como Rappi e Glovo enquanto medidas de segurança não forem implementadas aos trabalhadores, que operam sem seguro de saúde e até capacete.

Governo da Argentina emitiu esta semana uma ordem que proíbe o funcionamento de todo e qualquer aplicativo de delivery na capital Buenos Aires. De



validação imediata, a intervenção feita pelo Tribunal Supremo de Justiça valerá até que se crie uma previsão legal no código de trânsito da cidade que englobe a operação de empresas como a Rappi, o Glovo e o Pedidos Ya, principais afetadas pela medida.

A demanda, porém, não se restringe apenas a regulações de trânsito. o documento da ordem do juiz Andrés Gallardo diz que os trabalhadores destes apps não poderão voltar a trafegar pelas ruas da capital até que estejam garantidos itens de segurança como uso de capacetes, a fixação da mochila na moto ou bicicleta, a existência da devida sinalização luminosa e, claro, um plano de seguro em caso de acidentes.

Estado de São Paulo registra 5.459 mortes no trânsito em 2018

O número representa uma queda de apenas 3,5% com relação a 2017, quando foram 5.658 ocorrências.

Os dados são do Infosiga SP - Movimento Paulista de Segurança no Trânsito - programa do Governo de São Paulo que visa reduzir o número de fatalidades causadas por acidentes de trânsito.

No estado, o balanço realizado pelo Movimento Paulista mostra que os motociclistas seguem liderando as estatísticas. Foram 1.889 ocorrências, alta de 0,3% na comparação com o ano anterior (1.830). Só na capital

paulista, o número de acidentes de trânsito no acumulado do ano de 2018 foi bem semelhante a 2017, sendo respectivamente 884 e 885, com um caso a mais.

O mês de dezembro do ano passado foi o que apresentou maior número de óbitos em decorrência de acidentes de trânsito na cidade, com 778 ocorrências neste ano. Ao longo dos meses, foi possível observar um aumento progressivo no número de

mortes por acidente de trânsito, conforme divulgou o Infosiga em seu portal.

Para se ter uma ideia do aumento, em 2018 (só em janeiro) foram 57 vítimas enquanto que em 2019, 87 motociclistas perderam a vida no trânsito da capital paulista.

Geralmente, o perfil da vítima de acidentes é homem (81,2%), condutor do veículo (57,5%) e cerca de um quarto dos casos (22,8%) envolve jovem com idade entre 18 e 29 anos. Os acidentes fatais estão concentrados no período da noite (50,6%) e nos finais de semana (46%).



UMA MÁQUINA DE TRABALHO.

Honda CG 160 Cargo.

A Honda CG Cargo é uma máquina de trabalhar. Ela é uma CG mais robusta e foi pensada para transportar carga. Com rodas de liga leve, ela vem com um outro importante item de série que faz toda a diferença: o bagageiro removível, que aumenta ainda mais o seu valor de revenda. E o cavalete central, que auxilia na manutenção e permite estacionar de maneira segura em diferentes superfícies.



Motor



Bagageiro



Freio CBS



PRODUZIDO NO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS
CONHEÇA A AMAZÔNIA

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

