

Fragilizados no trânsito

Página 6

Sindicatos de motofrete / mototaxi em todo Brasil realizam ações de repúdio, assembleias e greves no Dia Nacional de Combate a Exploração das Empresas de Aplicativos

Página 5

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

Página 6

ANO XI - Edição 78 - Agosto de 2017 - Distribuição Gratuita

www.jornalavozdomotoboy.com.br

JORNAL A VOZ DO MOTOBÓY

Empresas de aplicativos no motofrete sofrem derrota em Audiência Pública na Câmara Municipal de SP



Página 4

SindimotoSP, Sinhores e Sindresbar fecham Convenção Coletiva do setor Delivery 2017 / 2018

Página 7

Regulamentação do motofrete segue com Governo Estadual de São Paulo, DetranSP, Cetran e SindimotoSP

As instituições estiveram juntas em mais uma reunião na sede do DetranSP para passo decisivo e importante rumo a regulamentação do motofrete em todo estado paulista.



Página 2

Regulamentação do motofrete segue com Governo Estadual de São Paulo, DetranSP, Cetran e SindimotoSP

As instituições estiveram juntas em mais uma reunião na sede do DetranSP para passo decisivo e importante rumo a regulamentação do motofrete em todo estado paulista.



Estiveram na reunião (sentido horário): Artur Cane (Movimento Brasileiro do Motociclista); Izadora Simões (assessora Judicial do DetranSP); Marco Telles (diretor de Educação e Fiscalização do Trânsito); Maxwell Vieira (diretor-Presidente do DetranSP); Gilberto Almeida Santos (presidente do SindimotoSP); Frederico Pierotti (presidente do Cetran); Sergio Biancardi (CEO AISA 9) e Rosana Nespoli (gerente da Escola Pública de Trânsito - Detran). Rodrigo Silva (diretor de Relações Institucionais) também esteve na reunião.

O Grupo de Trabalho tem avançado na questão para a padronização do setor em todos os municípios de São Paulo. Na visão do SindimotoSP, é preciso que o Denatran - Contran façam mudanças significativas, flexibilizem as exigências e desburocratizem o processo de regulamentação para incentivar motociclistas profissionais e empresas optarem pela legalidade.

Vário pontos foram discutidos, entre eles, a liberação do Curso 30 Horas Obrigatório do Contran via EAD; a autorização do motofretista transportar seus familiares sem o baú em motos espécie Carga, que os Detrans possam deliberar em conjunto com os CETRANS que a atividade de motofrete (comercial) é sem cunho de atividade de utilidade pública.

Outra questão apresentada nesse encontro foi o aplicativo de segurança AISA 9, como solução para mudar o comportamento do motociclista. Maxwell Vieira, diretor-Presidente do DetranSP, achou extremamente positiva a introdução da ferramenta como gestão de segurança para motociclista, já que vem de encontro com a determinação do DetranSP em políticas para reduzir acidentes que envolvem moto. O aplicativo também será levado ao Movimento Paulista de Segurança no Trânsito como ferramenta de apoio para diminuição dos acidentes e mortes com motos.

Agora, em nova reunião, o Conselho Estadual de Trânsito receberá o SindimotoSP para que o sindicato apresente propostas, por exemplo, de segurança, entre outras, para acelerar o processo de regulamentação.

Participam do Grupo de Trabalho que está discutindo a regulamentação no Estado de São Paulo: SindimotoSP; Febramot; DetranSP; AND; Cetran; AISA 9; MBM.

Por uma agenda positiva para regulamentação o SindimotoSP reivindicou:

- Campanhas de Educação de trânsito
- Curso 30 horas obrigatório do Contran gratuitos.
- Incentivo à regulamentação do motofrete no Estado de São Paulo.
- Desburocratização da legislação municipal para atividade de motofrete.
- Programa de padronização das categorias profissionais do setor através da linha de financiamento com taxas de juros subsidiado pelo governo estadual, a exemplo do Banco do Povo Paulista.

AISA 9 é aplicativo de segurança apresentado como solução para mudar o comportamento do motociclista



O aplicativo AISA 9 (Aplicativo Integrado de Segurança Automotiva) foi lançado em São Paulo - capital, e é voltado exclusivamente para motociclistas. O app tem a função de alertar sobre problemas nas vias como buracos, óleo na pista e acidentes, etc, por meio de vibrações no smartphone.

A plataforma sistema colaborativo é alimentada pelos usuários que enviam alertas de ocorrências. Como o aplicativo estará conectado a serviços de emergência como o SAMU e o COPOM da Polícia Militar de São Paulo, esses órgãos receberão a localização exata da vítima em caso de acidente, agilizando assim o atendimento.

A nova tecnologia vem de encontro com a determinação do DetranSP em políticas para reduzir acidentes que envolvem moto. O aplicativo também será apresentado ao Movimento Paulista de Segurança no Trânsito como mais uma alternativa para diminuição dos acidentes e mortes com motos.

Inovação e eficiência

O sistema do AISA9 permite que por meio da localização da vítima pelo socorrista no aplicativo, o profissional da área da saúde possa acessar também dados sobre o paciente como tipo de sangue ou que um parente seja alertado sobre o acidente.

Além disso, o app oferecerá transmissão direta das imagens da ambulância para o hospital, assim o corpo médico poderá montar uma estratégia de atendimento e prever possíveis intervenções no paciente. Essa interação digital e agilidade no fluxo das informações oferecerá uma redução de gastos por parte do Governo com deslocamentos de equipes, atendimento emergencial, remoções e custas hospitalares.

Disponível para smartphones que usam sistema operacional Android o aplicativo pode ser baixado gratuitamente na Google Play Store. Mais informações em www.aisa9.com.br.

SindimotoSP e Sedersp fecham Seguro de Vida Complementar



No anseio por melhores condições de trabalho para o motociclista profissional, o SindimotoSP e Sedersp fecharam seguro de vida complementar que cobre 24 hs por dia, 7 dias por semana, o motociclista profissional. A mudança está na Convenção Coletiva 2017/2018 - Cláusula 20 / § 1º e 2º, com vigência de 02 /07/2017 a 30/04/2018.

Agora, ele também está de acordo com a Lei Municipal 14.491, fiscalizada pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP) - Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes de SP, que não aceitará mais apólices de seguro de vida de acidentes pessoais tanto para trabalhadores em regime CLT quanto autônomos CCM/MEI. O próprio DTP estará revisando as apólices atuais para detectar irregularidades e punir as empresas.

Os valores para Celetistas passam a ser R\$ 22.974,00 para morte natural ou acidental, R\$ 11.487,00 por invalidez e R\$ 2.500,00 para auxílio funeral. Para autônomo CCM/MEI o valor recebido será 3 vezes o valor do DPVAT, ou seja, 40.500,00.

Todas as empresas devem seguir esse seguro, caso não o façam, recebem multa de R\$ 200,00 por mês trabalhado (R\$ 2.400,00 - valor máximo) e, no caso de sinistro, 3 vezes a importância estipulada nas coberturas acima (R\$ 68.922,00 - valor máximo). O trabalhador não pagará pela mudança, que fica a cargo da empresa contratante.

Expediente

A Voz do Motoboy

Jornalista responsável: Pedro Pimenta

Diagramação: Rodrigo Martins

Colaboradores: Febramot / Abramoto

DNP / Instituto Motofrete / SindimotoSP

Associação dos Motofretistas

Redação: Rua Dr Eurico Rangel, 40

2º andar - Sala 3

Brooklin Novo / Cep: 04602-060

Telefone: 5049-0442

Site: www.jornalavozdomotoboy.com.br

email: redacao@jornalavozdomotoboy.com.br

Editorial

As empresas de aplicativos no motofrete estão deitando e rolando com suas políticas de lucro sem compromisso com o motociclista profissional. Vale ressaltar que, com essa introdução feita, absolutamente ninguém é contra a tecnologia, mas sim como é usada na relação empregador X empregado. O que já estava difícil, com essa reforma trabalhista a coisa vai ficar pior. E quem vai ficar no prejuízo? Como sempre o trabalhador. O que deve haver entre todas as partes envolvidas nessa questão é o bom senso. É reconhecer a importância do motociclista porque esse sim, é que faz todo o trabalho pesado e merece no mínimo, respeito. Sugerimos que motociclistas, empresas convencionais e de aplicativo, sindicatos laboral e patronal, além do governo federal encontrem soluções, e rápidas, para a questão e não deixe os motofretistas sofrerem mais do que já sofrem no exercício da profissão.

Quem faz tudo pra ontem, não pode deixar o curso pra amanhã.

SOU PROFISSIONAL. ANDO NA LEI.

Curso Obrigatório de Capacitação para Motofretistas

Vagas gratuitas oferecidas pelo
Governo do Estado de São Paulo.

Saiba como
se regularizar
www.detran-sp.gov.br

Crédito especial

para comprar motocicletas, itens
de segurança e equipamentos
de proteção pessoal.

0,35% ao mês em até 24 vezes

www.bancodopovo.sp.gov.br



Empresas de aplicativos no motofrete sofrem derrota em Audiência Pública na Câmara Municipal de SP



Na audiência Pública que ocorreu em 6/9, pela manhã na Câmara Municipal da cidade de São Paulo, o SindimotoSP mais uma vez mostrou força e lotou o Salão Nobre Presidente João Brasil para reivindicar junto aos vereadores, o cumprimento integral da Lei Municipal 14.491 e Lei Federal 12009 pelas empresas de aplicativos no motofrete, como a Loggi, Rapiddo, Uber, Vai Moto, Motoboy.com, SpoonRocket e outras. Vereadores e membros da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, estiveram presentes.

O Salão Nobre da Câmara foi totalmente tomado por motociclistas profissionais e empresários do motofrete setor express interessados em resolver a questão da exploração das empresas de aplicativos no setor de entregas rápidas com motocicletas. Diante do tamanho do problema, na próxima reunião da Comissão de Trânsito da cidade de São Paulo, ficou decidido que será formada uma Subcomissão para tratar especificamente do serviço de motofrete por aplicativo na capital, porque estão invadindo uma área que não é deles, retirando direitos dos motofretistas, bem como promovendo concorrência desleal com as empresas express do setor. Assim, será possível mostrar o que está errado e colocar as regras necessárias.

A audiência foi marcada para as empresas de aplicativos requererem junto ao governo municipal, a regulamentação do setor. Porém, percebeu-se entre os presentes que o foco dessas empresas era, na verdade, desviar a atenção da categoria, sociedade e até autoridades, das ações de investigação que elas sofrem nos Ministérios Públicos do Trabalho do Rio de Janeiro, Paraná e Minas

Gerais. Na ocasião do evento, manifestações acaloradas e realistas dos motoboys foram apresentadas. O advogado da Loggi, não conseguiu mais uma vez explicar as atitudes da empresa e responder diretamente as perguntas feitas pelos trabalhadores. Vale ressaltar que já existe regulamentação e leis para o setor.

Tantos os profissionais presentes, quanto sindicatos de motofrete patronal e laboral, apoiaram as ações do SindimotoSP e se manifestaram contrários as empresas que utilizam plataformas digitais que exploram o trabalhador motociclista, proporcionam concorrência desleal contra as empresas de motofrete express e prejudicam até os trabalhadores autônomos que deveriam ter seus direitos respeitados. Segundo os participantes ouvidos na audiência, as empresas de aplicativos desrespeitam sistematicamente as regras e leis que regem o setor.

Estavam na audiência os vereadores Serival Moura, Adilson Amadeu, Natalini, o ex-vereador Abou Anni, Irineu Moraes e Gilberto Pereira (ambos do DTP), o presidente do SindimotoSP Gilberto Almeida Santos, o Gil. Rodrigo Silva, Gerson Silva, Gerson Cunha e Celso Oliveira (diretores do SindimotoSP) também marcaram presença. O presidente do Sederp Fernando Souza, assim como trabalhadores motociclistas, representantes de outros sindicatos e representantes da UGT.

Os vereadores agora iniciaram procedimentos internos para apurar as denúncias relatadas e marcarão nova rodada de discussões.

O que as empresas de aplicativos estão fazendo:

- baixando cada vez mais os valores das corridas
- infringindo as Leis Federal 12.009 / Municipal 14.491
- fortalecendo a clandestinidade e irregularidades
- aumentando número de acidentes entre os autônomos
- atuando na Capital mas recolhendo impostos em outra cidade
- abandonando literalmente os motociclistas que se acidentam
- não desenvolvendo responsabilidade social com os trabalhadores
- fazendo regredir as Leis Federais 12.009-09 (regulamentação) / 12.436-11 (proíbe apressar motociclistas) / 12.997-14 (obriga pagar periculosidade)
- desobedecendo a Lei Municipal 14.491/07

SindimotoSP obtém importante vitória contra as empresas de aplicativos

Sabendo da assembleia que o SindimotoSP realizaria no dia 29/08, a empresa buscou na justiça liminares para impedir o ato, enviou notificação extrajudicial especificamente para o presidente Gilberto Almeida dos Santos, o Gil, e, ainda, disponibilizou advogados na porta do galpão principal no dia da manifestação para explicar aos trabalhadores o que não pode ser explicado. Nas proximidades da empresa, os doutores tentaram dissuadir o movimento que começou de madrugada e durou o dia inteiro, feito pelos próprios trabalhadores motociclistas insatisfeitos da Loggi, perto do galpão principal. Apesar da pressão, os trabalhadores não arredaram o pé e não se intimidaram. A Polícia Militar esteve várias vezes esteve presente com muitas viaturas, mas ao verificar que os trabalhadores estavam

respeitando as orientações das liminares, se retirava.

O SindimotoSP informou em nota para à imprensa que, “se a Loggi está tão certa do que faz e como age, porque toda essa logística e gasto? Não seria mais fácil passar o custo com advogados e liminares para os motoboys que estão nas ruas sob sol, chuva etc? Onde fica o compromisso da empresa com a qualidade de vida do trabalhador motociclista?”.

O SindimotoSP também relata que essa situação mostra que a Loggi na força tenta tirar os direitos dos trabalhadores de até se manifestarem e pedir ajuda ao sindicato da categoria. A empresa não pode proibir porque essas situações são garantidas pela Constituição Federal. O contrário disso é prática anti sindical.

As ações da Loggi para conter o ato mostra impor-

tante vitória do SindimotoSP, que já fez denúncias no Ministério Público do Trabalho e Ministério do Trabalho, aguarda posicionamento final e ressalta que iludido com uma desculpa que é MEI, que é autônomo, o trabalhador não enxerga as verdadeiras intenções das empresas de aplicativos, que é apenas lucrar, dar mais dinheiro aos investidores e deixar o motociclista profissional por conta e sorte própria.

O sindicato salienta que não é contra a tecnologia, mas deseja regulamentação e justiça, pois nesses anos que os valores da corrida tem baixado e que muitos sofreram acidentes, os motociclistas estão a própria sorte, que não são MEIs, mas estão sim, tendo seus direitos negados, que trabalharam anos e que, desligados sem justificativas, saem com uma mão na frente outra atrás.

Empresas de Aplicativos mascaram relações trabalhistas e colocam setor de motofrete em xeque



A guerra está declarada no setor de entregas rápidas feitas por motociclistas profissionais em todo Brasil porque as empresas de aplicativos no motofrete exigem de seus colaboradores motoboys cadastro MEI (Microempreendedor Individual), mascarando assim, relação de trabalho, segundo o SindimotoSP e o Sedersp, sindicatos laboral e patronal da categoria. Para eles, na ilusão de ganhar mais, esses profissionais abrem mão de todos os seus direitos conquistados por lei e passam a atuar nessa condição de MEI, já que esse é um dos requisitos para ser prestador de serviços para os aplicativos.

No entanto, a relação de um motofretista com um aplicativo, segundo as normas trabalhistas vigentes, não pode ser entendida como de empresário para empresário, como tentam argumentar essas empresas, uma vez que seus profissionais, pelo menos na legislação da CLT, são

vinculados e subordinados a elas porque recebem salário mensal, trabalham a preços de tabelas que esses aplicativos determinam, são uniformizados, expostos a longas jornadas de trabalho em busca de ganhos maiores, aumentando, junto com a demanda do trabalho, a velocidade no trânsito, correndo riscos de causar acidentes. Aliás, algumas empresas de aplicativos premiam motoboys que cumprirem metas e realizarem mais entregas. Isso, segundo a Lei Federal 12436, é terminantemente proibido.

Essa tentativa dos aplicativos de declarar a existência de uma relação corporativa e não de empregado e empregador ocorre porque, dessa forma deixam de pagar encargos empregatícios ou terem responsabilidade no serviço prestado, desequilibrando, assim, todo o setor, que já vem declinando dada essa realidade e a concorrência, segundo empresários do motofretel. Os empresários do setor convencional de motofrete pagam impostos para atuar no setor que as empresas de aplicativo não pagam.

Desemprego, falência e aumento de acidentes: setor está em xeque!

Diante desse cenário de caos, empresas regulamentadas estão fechando suas portas. Cerca de 800 homologiações mensais são feitas no SindimotoSP dos traba-

lhadores da categoria. Já existem, inclusive, reclamações trabalhistas no Ministério do Trabalho contra empresas de aplicativos declarando a prática da exploração da mão de obra. Há também denúncias no Ministério Público Federal e Ministério do Trabalho contra elas.

O xeque mate das empresas de aplicativo contra as empresas tradicionais pode vir há qualquer momento porque o monopólio que está se formando entre as principais empresas de aplicativos ditam regras e preços onde o tomador de empresa, além das empresas de aplicativos são os maiores beneficiários. O primeiro porque paga menos e o segundo porque fica com a maior parte do valor cobrado, repassando ao motoboy, que se arrisca na execução do serviço, valores muito baixos.

De outro lado, o trabalhador motociclista também fica no prejuízo porque não ganha o suficiente, precisa trabalhar mais horas, não tem benefícios e ainda se, acontecer um acidente, fica na mão. Pesquisa recente do Infosiga, mostrou que o índice de acidentes envolvendo esses profissionais aumentou em 12%. Isso pode ser um alerta e mostrar também que todas as práticas e conquistas para a regulamentação, segurança e capacitação da atividade de motofrete estão em risco, pelo uso inadequado da tecnologia na contratação de mão de obra dos serviços de entregas.

Sindicatos de motofrete / mototaxi em todo Brasil realizam ações de repúdio, assembleias e greves no Dia Nacional de Combate a Exploração das Empresas de Aplicativos



O dia 29/8/2017 foi importante para a nação motoboy porque presidentes de sindicatos de motofrete que representam vários estados brasileiros uniram forças para combater empresas de aplicativos que estão arruinando o setor de motofrete com concorrência desleal e precarização das relações trabalhistas. A cada dia, as empresas aumentam os lucros e expõem o trabalhador motociclista a jornadas excessivas, baixos salários, falta de benefícios, insegurança em caso de acidentes e muito mais. Veja os que os presidentes estão dizendo sobre o assunto.

Essas empresas de aplicativo passaram da conta e estão arruinando o setor de motofrete. Anos de luta e conquistas para os trabalhadores estão sendo prejudicados. Isso não pode acontecer. Já denunciamos para o Ministério Público do Trabalho e Ministério do Trabalho essa exploração absurda do trabalhador motociclista.

Gilberto Almeida Santos (Gil)
presidente SindimotoSP

Não somos contra os aplicativos, mas eles não podem retirar direitos dos trabalhadores. Desenvolvemos um aplicativo aqui que só trabalhadores legalizados podem participar. Além disso, eles serão melhor remunerados.

Ernani Bandeira Cesar
presidente Sindimoto Paraíba

Basta! Precisamos mostrar para as empresas de aplicativos que o setor tem regras e trabalho de anos de muitos sindicalistas. Elas não podem agora arruinar o que foi conquistado.

Luiz Galvão – SindmotoDF – Brasília

Aqui no Rio de Janeiro combatemos também a ex-

ploração que as empresas de aplicativos fazem com os companheiros motoboys. Eles terão que se adequar ou abandonar o setor.

Carlos Augusto Vasconcelos Reis
Sindimoto Rio de Janeiro

Os aplicativos são uma forma de enganar o trabalhador. Somos totalmente contra e já estamos nos movimentando para fazer protestos contra as empresas que exploram os companheiros.

Francisco Machado – Sindimoto Pernambuco

As empresas de aplicativo estão destruindo as relações trabalhistas. Não somos contra os aplicativos, mas desde que as empresas respeitem e tenham compromisso com o trabalhador.

Ed Wilson
presidente Simmeal – sindicato motofrete Alagoas

Também estamos na briga contra as empresas de aplicativo porque estão causando enormes prejuízos para o setor e os companheiros motoboys. Não vamos fugir dessa luta.

Wellington Nascimento – diretor Simosasco
sindicato de motofrete Osasco

Fragilizados no trânsito

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

São mutilados e outros lesionados que chegam aos prontos socorros muitos sem possibilidade de recuperação que evoluem para óbito. Outros com incapacidades temporária ou definitiva passando a cadeirantes ou dependentes de cuidados de enfermagem permanente.

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

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

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

Este gráfico mostra óbitos de pedestres ocorridos na cidade de São Paulo no período de 2005 a 2014.

Em nove anos houve uma queda de 7,4%, o que significa 0,8% ao ano. Valores muito a baixo do que pretendemos na atualidade.

Calçadas esburacadas, postes de iluminação e si-

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

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

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

Interessante é que o motorista, motociclista, ciclista quando estacionam seus veículos e descem passam a condição de pedestre. Quando estão na direção reclamam e rejeitam o pedestre e quando são pedestres

reprovam as atitudes dos que estão sobre rodas. Os focos são divergentes, não há consciência de que todos são frágeis e precisam ser respeitados e protegidos.

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

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

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

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

É a ABRAMET querendo proteger vidas.

Dr. Dirceu Rodrigues Alves
Diretor de Comunicação e Chefe do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego

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

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

As promessas no começo do cadastro dos profissionais eram salário acima de R\$ 5 mil, jornada de trabalho flexível, entre outras promessas, mas, atualmente, as empresas sistematicamente não tem cumprido o prometido, aumentando seus próprios lucros e exigindo do trabalhador serviço escravo com longas jornadas de trabalho. Os motociclistas que trabalham para essas empresas, tem custo fixo que gira em torno de R\$ 2,5 mil fixos por mês, e, agora, as mesmas que tratavam motociclistas como parceiros, não conseguem dialogar com as empresas. Segundo informações dos próprios trabalhadores do setor, estão sendo coagidos com o recado de que serão bloqueados no sistema de Apps. Aliás, as empresas estão promovendo práticas anti sindicais porque o motoboy tem direito de consultar seu sindicato, mas são proibidos.

A Lei Áurea aboliu a escravidura no Brasil em 1888, mas, ainda hoje existem trabalhadores em situação de escravidão no Brasil. A nova moda imposta por empresas de aplicativos no motofrete começou em São Paulo e já se espalhou por todo Brasil.



Os trabalhadores dos aplicativos querem:

1. Criação de um instrumento jurídico através de regulamentação para regularizar preço fixo por serviço, local de parada, km rodado e tempo de espera pago.
2. Benefícios como café da manhã, vale-refeição, no caso do Delivery, a noite Janta, Cesta Básica, aluguel de moto, periculosidade etc.
3. Fim do leilão de preços entre as empresas de aplicativos.
4. Participação nos lucros das empresas.
5. Espaço adequado para espera com água mineral, espaço para descanso, banheiro e local de refeição.
6. Limite de profissionais no quadro de prestadores de serviço.
7. Valor repassado ao motociclista profissional conforme tabela.
8. Desobrigação do uso de baú e jaqueta com identificação das empresas que colocam em risco a segurança do profissional.
9. Fim da pressão para entregas mais rápidas.
10. Identificação do produto a ser entregue, para fim de roubo/perda/danos e obrigação da empresa em custeá-los.

Motofrete é serviço de entrega, coleta, distribuição de documentos e pequenas cargas feito por meio de motocicletas. Na Capital de SP, regras devem se seguidas, como Condomoto e Licença Motofrete.

No município de São Paulo, o serviço de entregas expressas com motocicletas poderá ser executado mediante autorização da Prefeitura, nos termos da Lei Municipal 14.491 de 27 de julho de 2007. O Condomoto é um certificado de capacitação do condutor em transportes de pequenas cargas. Já a Licença de motofrete (placa vermelha), é a autorização propriamente dita da moto que será usada para realizar os serviços, emitido pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP).

Como obter o Condomoto?



Para tirar o Condomoto é necessário fazer um curso em instituições credenciadas junto ao Detran, como o Sest-Senat e CET. O interessado pode dirigir-se a uma das unidades mais próximas de sua residência para verificar os horários. No Sest-Senat o curso custa em média R\$ 180,00 e na CET é gratuito.

- Documentos necessários para o Condomoto:
1. CNH categoria "A" expedida há pelo menos 2 anos (original e cópia).
 2. Certidão de Distribuição e Execução Criminal junto a Justiça Federal (original) emitida pelo site www.jfsp.jus.br.
 3. Comprovante de endereço com CEP e bairro (original e cópia).
 4. Duas fotos 2x2 recentes e coloridas.
- Obs: quando houver anotação nas Certidões de Execução e/ou Distribuição Criminal apresentar Certidão de Objeto e Pé e/ou Execução Penal Explicativa (original).

Para obter a Licença de Motofrete:

1. Cópia do CONDUMOTO (original e cópia).
 2. Apólice de seguro e vida no valor mínimo exigido conforme lei (original e cópia).
 3. Idade máxima permitida para a motocicleta: 8 anos excluído o ano de fabricação.
 4. Cilindrada mínima permitida: 120cc.
 5. Declaração comprobatória de regularidade junto ao Instituto Nacional Seguro Social – INSS, caso o interessado não esteja registrado em carteira profissional de trabalho, do contrário, apresentar carteira profissional de trabalho (original e cópia).
 6. Cadastro de Contribuinte Mobiliário (CCM).
 7. Certificado de Registro do Veículo (CRV) em nome do interessado (original e cópia frente e verso) caso a motocicleta esteja com placa cinza.
 8. Certificado de Registro do Veículo (CRLV) - (original e cópia).
 9. Caso a documentação da motocicleta não esteja no nome do interessado, providenciar o Contrato de Comosse.
- Obs: caso a motocicleta seja Zero KM fica dispensado CRV e CRLV, porém, é necessário Nota Fiscal da motocicleta (original e cópia).



Informações adicionais: 2692-4094, das 8 às 17 horas, de segunda a sexta-feira, exceto feriados ou na Rua Joaquim Carlos, 675 - Pari.

Troca de espelhos ou guidão originais da moto exigirá vistoria

Em 1º de setembro de 2017 passa a vigorar a Portaria 159/2017 do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito). O texto substitui a portaria 64 de 2016 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e traz novas disposições a respeito das possibilidades e exigências para alterações em veículos. No caso das motos, o item 60 da portaria regulamenta as customizações de guidões e espelhos para esse tipo de veículo.

Antes disso, as modificações não tinham legislação

específica e era permitido trocar por espelhos ou guidões menores, mais esportivos, coloridos etc. Agora, para o motociclista fazer estas alterações será exigido o CSV (Certificado de Segurança Veicular) e também uma observação de modificação no documento da moto.

Mesmo quem for atrás da documentação também está limitado no que pode ou não fazer. De acordo com a portaria, para os espelhos de formato circular, o diâmetro da lente não pode ser menor que 94 mm e

nem maior que 150 mm. Para os não circulares, deve ser possível desenhar um círculo de 78 mm de diâmetro na lente e a superfície refletora tem que se encaixar em um retângulo medindo 120 mm por 200 mm, não podendo superar tais medidas. No caso dos guidões, a largura mínima tem que ser de ao menos 600 mm, enquanto a largura máxima não pode ultrapassar 950 mm. A altura do guidão fica limitada à linha dos ombros do piloto.

SindimotoSP, Sinhores e Sindresbar fecham Convenção Coletiva do setor Delivery 2017 / 2018



demanda crescente de motociclistas profissionais, o Setor Delivery apresenta duas Convenções Co-

Agora, para melhorar as condições de trabalho dos motociclistas que atuam no setor de Delivery e, assim reivindicar mais benefícios específicos para uma

letivas específicas: a primeira para motociclistas profissionais contratados para atuarem no setor de Hospedagem (hotéis, motéis e similares) que permanece com o Sinhores e uma segunda Convenção Coletiva para os profissionais que atuam junto ao setor de Gastronomia (restaurantes, bares e similares) que terá a frente o Sindresbar. Ambos os sindicatos representam o sindicato dos empresários de cada setor mencionado e o SindimotoSP os trabalhadores dos dois setores.

SindimotoSP e Sinhores setor de Hospedagem (hotéis, motéis e similares) 2017 / 2018		SindimotoSP e Sindresbar setor de Gastronomia (restaurantes, bares e similares) 2017 / 2018	
Motociclista	Ciclista	Motociclista	Ciclista
Piso Mínimo: R\$ 1.066,38	Piso Mínimo: R\$ 1.006,97	Piso Mínimo: R\$ 1.066,38	Piso Mínimo: R\$ 1.006,97
Por hora: R\$ 4,85	Por hora: R\$ 4,58	Por hora: R\$ 4,85	Por hora: R\$ 4,58
VR: R\$ 16,19 (mínimo 4 hs)	VR: R\$ 16,19 (mínimo 4 hs)	VR: R\$ 16,19 (mínimo 4 hs)	VR: R\$ 16,19 (mínimo 4 hs)
Aluguel da Moto:	Aluguel da Bike:	Aluguel da Moto:	Aluguel da Bike:
Mensal - R\$ 423,49 + R\$ 1,69 por entrega	Mensal - R\$ 282,33 + R\$ 1,69 por entrega	Mensal - R\$ 423,49 + R\$ 1,69 por entrega	Mensal - R\$ 282,33 + R\$ 1,69 por entrega
Por hora - R\$ 14,12 + R\$ 1,69 por entrega	Por hora - R\$ 14,12 + R\$ 1,69 por entrega	Por hora - R\$ 14,12 + R\$ 1,69 por entrega	Por hora - R\$ 14,12 + R\$ 1,69 por entrega
Plano odontológico: grátis	Plano odontológico: grátis	Plano odontológico: grátis	Plano odontológico: grátis
Seguro de vida: grátis	Seguro de vida: grátis	Seguro de vida: grátis	Seguro de vida: grátis
Periculosidade: R\$ 319,91		Periculosidade: R\$ 319,91	

Qualquer dúvida ou valores abaixo desses estipulados no pagamento de agosto, os trabalhadores devem procurar o SindimotoSP na Rua Dr Eurico Rangel, 40 - Brooklin Novo, das 8 às 17hs, já empresas, contabilidades e similares ligar para (11) 3327-2000 (Sinhores).

UMA MÁQUINA DE TRABALHAR.

Honda CG 160 Cargo.

A Honda CG Cargo é uma máquina de trabalhar. Ela é uma CG mais robusta e foi pensada para transportar carga. Disponível em duas versões: 125 cc, ainda mais econômica porque conta com injeção eletrônica, e 160 cc, com mais força para você trabalhar no dia a dia. E outra coisa muito importante: ela vem com suporte de bagageiro, aumentando ainda mais seu valor de revenda.



Motor



Painel



Bagageiro

