



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE SAÚDE, PROMOÇÃO SOCIAL, TRABALHO E MULHER

PRESIDENTE: LUANA ALVES

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 15/09/2022

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Está aberta a 11ª Audiência Pública semipresencial da Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher de 2022, com a presença dos Vereadores Alfredinho, Fabio Riva, Felipe Becari, Juliana Cardoso, Rinaldi Digilio, Xexéu Tripoli.

A pauta de hoje é a saúde dos entregadores de aplicativo, nos termos do Requerimento da Comissão de Saúde nº 20/2022, de autoria desta Vereadora.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br no link Auditórios *On-line*, Auditório Virtual, e pelo canal da Câmara Municipal de São Paulo no YouTube.

As inscrições para a participação na audiência pública estão abertas pelo *site* da Câmara Municipal de São Paulo desde 13 de setembro de 2022. Cada inscrito terá até três minutos para se manifestar.

Antes de passar a palavra, quero agradecer a presença de todos, do meu colega de Câmara, e dizer que é a primeira vez que se trata, na Comissão de Saúde, da questão dos trabalhadores de aplicativo de entrega, motofrete.

Eu sou uma Vereadora nova nesse tema, eu cheguei agora nesse tema. Eu sou originalmente da saúde. Trabalhei no SUS, sou psicóloga de formação, mas eu entrei na CPI dos Aplicativos e, desde então, cada vez mais, eu vejo o nível de exploração e de falta de segurança que o trabalhador e trabalhadora de aplicativo estão sujeitos nesta cidade. Então, eu queria trazer a saúde para esse tema.

Agradeço muito a presença da Covisa. Esta é uma audiência para escutar muito. É claro que vamos trazer dados, vamos trazer propostas, mas é uma audiência para a gente se escutar e entender que hoje está havendo uma epidemia de mortes e de incapacidade de trabalhadores de aplicativo. É isso que a gente quer provar no dia de hoje.

Tem a palavra a Dra. Julia Maria D'Andréa Greve, IOT – Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas.

A SRA. JULIA MARIA D'ANDRÉA GREVE – Boa tarde a todos.

Agradeço o convite e a oportunidade de estar falando para um público tão seletivo e importante de uma questão muito importante, fundamental. E faço minhas as suas palavras, Vereadora Luana, quer dizer, a questão dos aplicativos e do uso de aplicativos de transporte é uma questão de saúde pública. Quer dizer, não pode haver um sistema de trabalho em que todos os encargos de tratamento dos acidentes e dos acidentados caem sobre o Poder Público e sobre o Sistema Único de Saúde.

Eu não sou nova, tanto na idade, quanto na experiência em tratar dos assuntos com os motociclistas. Já participei de vários projetos grandes e devo dizer que a gente vive uma espécie de montanha russa. Houve momentos em que a situação esteve muito ruim, no começo, há 20 anos, mais ou menos, chegando à explosão da questão das motocicletas, em 2012 e 2013.

A própria Abraciclo e as empresas de moto fizeram um projeto na cidade de São Paulo, onde se identificou as questões da habilitação e do comportamento do motociclista como fatores causais de acidente. E temos que reconhecer que muitas ações foram feitas pela CET, um trabalho árduo do Sindimoto e de muitas pessoas interessadas, as próprias empresas, em melhorar as condições de trabalho dos motofretistas naquele momento.

Com o advento dos aplicativos e com essa explosão de pessoas que, por falta de oportunidade de emprego, começam a trabalhar nos aplicativos, a gente regrediu. Em dez anos, de 2013 para cá, houve uma regressão e o número de acidentes voltou a crescer, o número de incapacidades e de mortes voltou a crescer e, sem dúvida, a gente volta ao mesmo problema. Se a gente fizesse o mesmo trabalho de 2013 agora, a gente chegaria às mesmas conclusões: indivíduos mal habilitados para dirigir no trânsito de São Paulo, uma questão trabalhista que os induz a andar em alta velocidade, porque quanto mais entregas eles fizerem, mais dinheiro eles vão ganhar. E isso, dentro de uma atividade econômica que é pautada como sendo um grande avanço na tecnologia.

Então, temos o avanço da tecnologia com o uso dos aplicativos para entrega, que é universal praticamente, baseado na atividade econômica de pessoas que não estão preparadas,

que não podem executar essa tarefa, que não têm seguro de vida, que nem têm seguro-saúde, que não têm nenhum suporte social e que, além de estarem expostas a acidentes, estão expostas a uma condição de trabalho muito ruim, como o estresse, o barulho, o próprio uso da mochila com diferentes tamanhos, diferentes pesos, que têm uma ação direta na saúde do trabalhador. Quer dizer, não é só a questão de segurança, mas obviamente que a segurança se impõe pela gravidade das lesões.

Apesar do grande crescimento dos aplicativos, não houve nenhuma ação realmente séria para melhorar as condições de trabalho, as condições de saúde do trabalhador e, principalmente, para lhe dar uma condição digna de trabalho. Pode ser um emprego digno, mas é um emprego de alta periculosidade, não podemos negar isso, então eles têm que dar suporte a isso. E, mais do que tudo, esses trabalhadores têm que ser treinados para poder dirigir num trânsito caótico, complicado, como é na cidade de São Paulo; sem contar que a motocicleta é um veículo inseguro porque, só pelo fato de estar em duas rodas, pode cair a qualquer momento. E mesmo uma queda ou um acidente em baixa velocidade tem consequências drásticas.

No Hospital das Clínicas, a gente atende todos os dias. E, mesmo na pandemia, os acidentes de moto não diminuíram, a gente continuou atendendo motociclistas acidentados, mesmo com a diminuição do trânsito, com o isolamento social e a cidade mais tranquila.

Então, Vereadora, acho que é importante trazer esses dados e todas as pessoas colocarem as suas cartas na mesa e os próprios aplicativos entenderem que não existe atividade econômica que não seja baseada num tripé de boa qualidade de serviço, segurança para o trabalhador e boas condições de serviço, para conseguir uma boa qualidade de serviço de entrega.

Eu, particularmente, não uso aplicativos porque eu não quero ter a ideia de que a minha pizza, ou qualquer tipo de alimento que eu venha a pedir pelo aplicativo, esteja baseada, muitas vezes, num acidente, na dor, na incapacidade de uma família ou de uma pessoa. Eu não quero ter essa responsabilidade. Eu vou buscar minha pizza porque, se eu me acidentar, é por minha conta e risco.

Digo isso de maneira jocosa, mas é verdade. As pessoas que usam aplicativos não têm noção do que é a vida desses indivíduos e o que eles fazem para ganhar dinheiro. Então, é extremamente importante isso, acho que a gente não precisa de números, de dados, de nada disso, porque a gente já sabe a condição. Temos agora que partir para ações que realmente envolvam todos os participantes, todos os atores dessa questão, principalmente as empresas de aplicativo.

É responsabilidade delas dar segurança para os indivíduos que trabalham para ela. Sobre relação trabalhista, eu não vou entrar nesse detalhe porque não é a minha área, mas certamente o que está posto não está funcionando. E não é justo para o Sistema Único de Saúde arcar com todas as despesas desses pacientes, que são muito caros. Por exemplo, um indivíduo com fratura exposta, se ele fizer o tratamento durante seis meses, representa um gasto de quase R\$ 300.000,00 em procedimentos, remédios, cirurgias etc. Isso sai do bolso de todos nós, então isso precisa ser revertido.

Eu dou o maior apoio. Estou presente para contribuir e digo que é algo que precisa ser resolvido, tem como ser resolvido e dá para ser resolvido. A gente conseguiu, há dez anos, uma redução expressiva no número de acidentes. Inclusive, no Hospital das Clínicas, a maior parte dos acidentes não era de motofretista, mas de pessoas que usam moto como veículo de transporte, mostrando a importância de se ter políticas públicas de segurança que incentivem as pessoas.

Peço desculpas pelo discurso indignado, de quem está na linha de ponta vendo os incapacitados e o que isso acarreta às pessoas e famílias, mas estou para dar o maior apoio a qualquer atividade, a qualquer ação, que realmente traga soluções para isso.

Agradeço novamente a Vereadora Luana Alves, os demais Vereadores da Comissão, da CPI dos Aplicativos, e realmente acho que a gente está no caminho certo se conseguir mover todos esses obstáculos e trazer melhorias para esses indivíduos.

Muito obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Muito obrigada, Dra. Julia. A sua experiência

é muito válida. Você falou que, desde o aumento de pessoas que trabalham pelo aplicativo, houve um aumento no número de acidentes no IOT. O que explica isso? E qual a porcentagem, entre os acidentados que passam por tratamento no IOT, de pessoas que estavam trabalhando na moto, e não usando para lazer?

A SRA. JULIA MARIA D'ANDRÉA GREVE – A gente não tem esse número calculado, em termos de pesquisas etc. Mas a gente pode dizer que, hoje, em torno de 60% a 70% das pessoas que entraram no IOT ou que ficaram internados entre os mais graves estão relacionadas com os aplicativos de entrega. E se a gente for considerar, são indivíduos com menos tempo de experiência de direção, que estão há pouco tempo fazendo esse serviço de entrega e muitos deles fazem essas entregas como uma segunda tarefa, um “bico”.

Isso era algo que a gente já tinha notado há dez anos, ou seja, os motofretista que usavam a moto como meio de entrega e que estavam adequados em empresas e usando os equipamentos de segurança acidentavam-se menos do que as pessoas que usavam a moto como transporte. Mas hoje isso se inverteu. Existe grande presença dos que trabalham para aplicativos, principalmente porque não existe uma política de segurança efetiva para eles. Eles usam um capacete, mas a gente não sabe que tipo de capacete é; e os demais equipamentos de segurança não são usados.

E eu convido todas as pessoas a prestarem atenção aos indivíduos que estão nas ruas trabalhando para os aplicativos e verem quantos deles estão de bota, de perneira, com uma roupa que protege. Vocês verão que é a minoria, quase nenhum. Isso mostra por que os acidentes voltaram a crescer desde a pandemia.

Quer dizer, na pandemia, houve uma redução de todos os casos. Havia pacientes que chegavam com Covid, os casos mais graves, e os acidentados de motos que estavam trabalhando para os aplicativos, independentemente de estarem no trânsito. Eu acho que isso é importante. A velocidade e a pressão sobre eles para entregarem rapidamente e, com isso, ganharem mais dinheiro, é um fator fundamental na ocorrência de acidentes, além de não respeitar as regras de trânsito, ter atitudes imprudentes. Tudo isso associado, evidentemente, a

uma formação ruim, a uma habilitação ruim, porque eles não são habilitados para dirigirem dessa forma, num trânsito como o de São Paulo, para fazerem as entregas.

A postura defensiva, usar equipamentos de segurança, tudo isso não existe na cabeça deles. E é isso que a gente tem que voltar a discutir, porque a gente conseguiu melhorar essa situação há pouco menos de dez anos. Em 2015, 2016, menos de 20% dos pacientes internados no HC eram por acidente de moto. E hoje voltou a ser 80% com os aplicativos batendo o recorde.

Esse é um dado que a gente queria levantar e acabamos não fazendo por conta das dificuldades da pandemia, mas em pesquisas mais informais a gente percebe que esse grande número é de aplicativos.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Muito obrigada, Dra. Julia, pela sua fala. Peço uma salva de palmas, porque não é compreensível que 80% dos internados no Hospital das Clínicas, no IOT, sejam entregadores de aplicativo. Essa é uma questão de saúde pública da sociedade.

Registro a presença do Vereador Camilo Cristóforo. Primeiro, vou passar a palavra para os técnicos da Saúde e, depois, vou passar aos Vereadores.

O Dr. Áquilla dos Anjos Couto, da Abramet – Comissão de Estudos da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – não pôde estar presente, mas mandou um vídeo de apresentação e acho importante ter uma fala da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego nesta Comissão, que produz muitos dados, para a gente saber o que vem acontecendo. Enquanto os técnicos preparam a apresentação do vídeo, vou passar a palavra aos convidados da Covisa, que é a Coordenadoria de Vigilância em Saúde. Então, é a Covisa que cuida dos números da saúde de São Paulo e todos esses números de acidentes, por exemplo, passam pela Covisa.

REPRESENTANTE DA COVISA (NÃO IDENTIFICADO) – Quero agradecer a Vereadora Luana pelo convite, em nome do Sr. Luiz Artur, que é nosso Coordenador, o qual estou substituindo em seu período de férias. Eu sou Diretor de Vigilância Sanitária da Covisa e

queria dizer que esse tema de aplicativos e a questão do transporte por moto é muito importante para a Covisa não só em questão de dados,

mas principalmente para três divisões da Covisa: saúde do trabalhador, vigilância sanitária... Inclusive, eu estou com a Cecília, que é da Divisão de Saúde do Trabalhador para a Divisão de Vigilância Sanitária e para a Divisão de Vigilância Epidemiológica, que colhe os dados através de alguns sistemas.

A Covisa participa também de um grupo técnico executivo do Comitê Permanente de Segurança Viária, com outras áreas das Secretarias de Saúde CelInfo, SAMU –, que culminou no Plano Municipal de Segurança Viária. E a Covisa tem assento permanente nesse grupo.

Como eu dizia, esse tema é muito importante, porque, hoje, pós-pandemia, o número de transporte por aplicativo, principalmente, de interesse sanitário – por exemplo, na área de alimentação, com iFood e outros aplicativos; na área de medicamento, está tendo muito transporte de medicamentos e material biológico, e utilizam, na sua maioria, motos.

Trouxemos alguns dados epidemiológicos – questão de acidentes de trânsito.

Há um prejuízo – depois a Cecília pode falar melhor –, porque hoje há uma subnotificação, principalmente no que se refere a acidente de moto e bicicleta, que são “lincados” a trabalho, porque geralmente os profissionais de aplicativo não são contratados, não têm um vínculo profissional. Então, geralmente, quando se vai citar os dados na notificação, no atendimento, acaba como acidente de trânsito comum, não “lincado” a trabalho...

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Desculpe eu te interromper, mas só para eu entender.

Na Covisa, faz-se a notificação por acidente de trabalho. É obrigatório na Covisa.

R – Isso. Na verdade, ela recebe os dados. A notificação é feita na Assistência. No atendimento...

P – E quando a pessoa não tem o vínculo entra como acidente comum.

R – É. É feita a notificação. E para comprovar que, além de um acidente de trânsito, foi um acidente de trabalho, é levantado se há uma contratação, um regime formalizado de

trabalho, uma relação de trabalho. Muitas vezes, o aplicativo, por não ter essa relação, as pessoas que trabalham para o aplicativo normalmente não são enquadradas como funcionário. Na verdade, no aplicativo, não é registrado. Isso dá uma falha nos dados apresentados – depois a Cecília pode explicar melhor –, que prejudica muito, porque nós não temos um dado real daquele acidente de moto – se ele foi de um entregador ou não, de uma pessoa comum, motociclista comum, que estava pilotando e caiu. Então isso prejudica muito os dados recebidos pela Covisa. Na hora de puxar os dados dos sistemas oficiais, isso é prejudicado.

Na Covisa também trabalhamos com licenciamento sanitário, inclusive, porque os aplicativos estão impactando no próprio licenciamento sanitário, porque eu não tenho uma empresa formalizada, é uma empresa virtual que muitas vezes trabalha na área de medicamentos ou na área de alimentos. E por isso que o impacto é grande na Covisa como um todo.

Eu vou passar a palavra para a Cecília, para explicar melhor, do ponto de vista da saúde do trabalhador e dos dados epidemiológicos, os impactos dos aplicativos de transporte por motocicleta e bicicleta.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Perfeito. Muito obrigada.

Pode falar, Dra. Cecília.

A SRA. CECÍLIA MARTINS – Boa tarde a todos.

Eu me chamo Cecília Martins, sou socióloga especialista em saúde do trabalhador e especialista também em sociopsicologia.

Eu atuo nessa área de saúde do trabalhador desde que foram criados os seis Centros de Referência do Trabalhador do Município de São Paulo. E isso aí há mais de 30 anos.

Eu vou explicar rapidamente sobre como funciona o nosso sistema, para que vocês consigam entender melhor. A saúde do trabalhador faz parte do Sistema Municipal de Vigilância em Saúde, que é coordenado pela Covisa. E há vários outros sistemas de vigilância, como sanitária, ambiental, e saúde do trabalhador também faz parte desse sistema. Isso no município de São Paulo.

O nosso papel, o nosso nome é Divisão de Vigilância em Saúde do Trabalhador. Hoje eu estou representando, inclusive, o diretor da Divisão, que está numa outra atividade. Infelizmente, não pôde estar aqui, mas pediu para agradecer o convite.

Essa iniciativa de trazer esse assunto, Vereadora Luana, é importantíssima.

Nós, nessa Divisão, convidamos tecnicamente os seis Centros de Referência em Saúde do Trabalhador no Município. Eu não sei se vocês já ouviram falar do CRTs. Existem seis, um para cada região da cidade de São Paulo. Eles, os mesmos seis, existem desde 1990. E eles têm um papel de fazer a inspeção no ambiente de trabalho quando acontece o acidente ou ocorre o adoecimento, fazer a assistência – mas a assistência do ponto de vista donexo. Então temos médicos, profissionais especialistas em saúde do trabalhador, que podem avaliar se aquele adoecimento ou se aquele acidente de fato foi proveniente das condições ou do processo de trabalho. Atua também com matriciamento, a Rede de Atenção à Saúde, e atua também com apoio técnico ao Controle Social.

E por que eu estou contando tudo isso para vocês? Porque nós fazemos parte de um sistema de vigilância que tem na cidade de São Paulo toda.

E somos amparados por que leis? Obviamente, começando pela Constituição Federal, que diz que saúde tem esse aspecto e deve intervir com relação às questões de relações e condições de trabalho.

Temos também a Renast – a Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador.

Então eu falei que temos seis Centros de Referência no Município de São Paulo? No Brasil, temos cerca de 200 Cerests; e, no Estado de São Paulo, cerca de 40, 42 Cerests, incluindo os cinco do município.

Nós temos o Código Sanitário Municipal de Saúde do município de São Paulo, onde tem um capítulo específico sobre saúde do trabalhador.

Nós somos autoridades sanitárias – eu, o Dr. Manoel. Então nós temos o papel de intervir em ambientes de trabalho, processos de trabalho, condições de trabalho, condições

sanitárias.

E aí nós nos amparados também nas NRs – Normas Regulamentadoras. Vamos lá, como que acontecem as coisas? Acontece um determinado acidente. Vou dar um exemplo do trabalho que vocês realizam, que são as pessoas que fazem entrega por aplicativo, usando moto ou bicicleta.

Acontece um acidente na via com esse trabalhador no exercício da sua função. Ele vai para uma UPA – Unidade de Pronto-Atendimento –, ele vai para um pronto-socorro, ele vai para um Hospital das Clínicas, onde ele é atendido. É perguntado para ele, ou para a pessoa que o acompanha, se o que aconteceu com ele foi em processo de trabalho. Você está lá entregando um alimento, sofre um acidente na via, cai, se machuca, e aí é perguntado. Se o trabalhador disser que sim, que estava em processo de trabalho, o serviço tem que preencher [um documento no] Sistema de Informação de Agravos de Notificação – Sinan. E precisa colocar que foi um acidente de trabalho.

Aí a pessoas vão dizer: “Puxa vida, mas por que fazer isso, por que notificar, se esse trabalhador, a rigor, não tem um vínculo empregatício com aquele sistema?” Na verdade, ela faz parte de um sistema virtual.

Vocês sabem isso muito melhor do que eu: o trabalhador está na plataforma, assina um termo se responsabilizando por sua própria saúde, por sua própria segurança; não é o empregador que é responsável. São vocês que têm que comprar todo o equipamento de segurança, como esses coletes; e, inclusive, a própria maleta que levam nas costas com a propaganda é também adquirido e comprado por vocês, não é isso? E a responsabilidade pela manutenção do veículo, moto ou bicicleta também é de vocês.

Então uma das primeiras coisas que temos como uma questão importante, e eu já vou apontando uma questão preocupante, é que, quando nós, da saúde do trabalhador, intervimos no ambiente de trabalho – e aí eu vou dar um exemplo de um outro ambiente de trabalho. Por exemplo, uma empresa cujo trabalhador teve a sua mão machucada por uma prensa. Quando vamos fazer a investigação, num ambiente físico, falamos com o responsável

pela empresa, olhamos a máquina que acidentou o trabalhador – que é do empregador, não é do empregado. E esta máquina, se estiver desprotegida, é interdita; e só é desinterditada quando é providenciada a total segurança da máquina.

Quando é um acidente grave, muitas vezes, o trabalhador está até afastado.

Estou falando sobre trabalhador com vínculo. Orienta a empresa sobre tudo aquilo que a empresa precisa mudar no seu ambiente de trabalho e damos um prazo para que isso aconteça.

Agora, no caso dos trabalhadores de aplicativo, na verdade, a responsabilidade, a forma que está organizado esse sistema, fez com que o trabalhador fosse responsável pela sua própria saúde, pelo seu próprio acidente.

Se acontecer um acidente no final, a responsabilidade cai sobre quem? Sobre o próprio trabalhador. Se a moto ou a bicicleta estiver um problema de freio, ou se o banco estiver com um problema, ou se não estiver com o capacete... Essa forma de contratação de trabalho faz com que essas responsabilidades recaiam sobre o próprio trabalhador.

Uma das primeiras coisas sobre a qual precisamos ter clareza é isso. Para o Poder Público intervir numa situação dessa fica complicado e limitado.

E outra coisa também: existe a NR 24, sobre condições de trabalho, que é a única NR em que conseguimos identificar essa mão de obra.

Tem uma parte no anexo da NR que diz assim: “Para efeito deste anexo, considera-se trabalho externo todo aquele realizado fora do estabelecimento do empregador cuja execução se dará no estabelecimento do cliente ou em logradouro público. Executa-se, deste anexo, atividades relacionadas à construção, vendedores, entregadores, carteiros, similares, bem como atividade regulamentada pelo anexo”.

Opa, então tem alguma forma de podermos... Mas, na verdade, infelizmente, como não existe um vínculo entre o serviço que você presta, o que você faz, e o empregador, na verdade, você faz parte de um aplicativo virtual. Na verdade, o trabalho de vocês é regulamentado por algoritmos, é regulado por inteligência artificial.

É claro que há pessoas atrás de tudo isso, não temos dúvida, mas a forma com que é realizado esse trabalho não dá condições para que ajamos, por mais que o Poder Público queira, por mais que entendamos que seja uma situação deplorável, que a relação de trabalho que existe seja precária. Vocês trabalham com situação de intempéries – com chuva, com sol, com frio –, com carga de trabalho muito maior do que pode suportar, exige-se metas, vocês sabem disso. Há prêmios, mas também há punições. Dependendo do que acontece, vocês são excluídos da plataforma por esse sistema. “Você não entregou tantas coisas ou ficou...?”

Então o que parece que é alguma coisa que liberta, que você vai trabalhar por conta própria, você vai ser o seu próprio empregador, vai ser um empreendedor, na verdade, esconde relações de trabalho precárias, relações de trabalho não regulamentadas.

Então o principal para que nós, como saúde do trabalhador, como Poder Público, possamos agir dentro de todo o aparato legal que nós temos, é que seja uma profissão regulamentada, com todos os direitos que os trabalhadores precisam ter – equipamentos de segurança, horários de trabalho, alimentação. Tudo isso está dentro da legislação. Mas, infelizmente, da forma como é estabelecida essa relação, nós de fato não conseguimos atuar.

Para terminar, eu vou falar sobre alguns dados. Ninguém mais do que vocês sabem que, no período da pandemia, a entrega por aplicativo aumentou muito, os acidentes também aumentaram e a remuneração caiu, porque aumentou a oferta, a quantidade de trabalhadores trabalhando nesse sistema, e a remuneração caiu. E a quantidade de horas que o trabalhador teve que trabalhar aumentou, porque, se caiu o valor da hora, a pessoa tem que trabalhar mais.

Eu vou dar um número bruto, geral. Juntando 2019, 2020, 2021 e 2022, o total de acidentes de trânsito com bicicleta e motocicleta foi de 14 mil, 453 no Município de São Paulo – quase 15 mil acidentes. Com bicicleta, 2 mil e 200 e... quase 2 mil e 300; com motocicleta, foram 12 mil. E isso até porque a velocidade é maior, tem uma série de coisas aí. Então, no total, quase 15 mil. Aumentou bastante em 2020, quando estávamos no auge da pandemia. E, desses acidentes de trânsito, em quatro anos, 914 foram notificados no Sinan como acidentes envolvendo motocicletas.

Agora eu faço a seguinte pergunta para a Vereadora e para vocês, uma vez que, de quase 15 mil acidentes, em quatro anos, apenas 917 foram notificados como acidentes de trabalho. Vocês, que vivem no dia a dia, concordam com isso? Essa é uma primeira pergunta.

Será que esse número não está subnotificado? Segundo dado que a doutora colocou, 80% dos leitos são ocupados por traumas relacionados ao trabalho. Então esses números não batem.

Isso são acidentes de forma geral. Vamos agora falar das mortes. Mortes por acidente de trânsito entre residência na cidade de São Paulo, nesses anos que eu falei: 834. Isso inclui bicicleta e motocicleta. Desses 834, apenas 99 foram considerados acidentes de trabalho.

Aí volta a pergunta: para que notificar, se não temos direito à nada? Se não notificar, esses números vão continuar assim.

O serviço público, todos os serviços, têm que notificar, têm que informar, esses números têm que revelar a realidade, para que o Poder Público possa agir, para que possa haver legislação, para que o trabalho que vocês fazem possa ser regulamentado. E para que nós, da saúde, possamos efetivamente fiscalizar os processos de trabalho e corrigir onde houver erro.

Assim eu termino a minha fala. Agradeço mais uma vez.

Acho fundamental que façamos essa discussão; e que isso venha à tona, venha à público, para que a gente consiga mudar essa realidade de trabalho precário, com relação à questão dos trabalhadores por aplicativo.

Obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Muito obrigada, Cecília.

É fundamental a sua colaboração. Os números são assustadores porque existe uma subnotificação. Então, isso que você traz, que existe um número gigante de acidentes, mas pouquíssimos como acidentes de trabalho é mais uma das perversidades do aplicativo, porque ele não coloca que é um acidente de trabalho. Sendo acidente de trabalho, a gente consegue corrigir com políticas para os trabalhadores e, inclusive, pleitear o seguro.

Vou te falar uma coisa: você falou que “não tem direito ao seguro”. Nesta sala, na

CPI dos Aplicativos, o representante do ifood veio e falou que todos que se acidentam têm seguro.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – É, eu sei que é mentira, mas eles vieram e falaram isso nesta sala, exatamente nessa cadeira que você está sentado, Gringo. O cara do iFood chegou e falou isso. Falou que pela lei, pelas regras internas, eles teriam direito ao seguro e não têm. Mas, o mínimo que a gente tem que ter é a informação. A vigilância em saúde tem que ter a informação, tem que ter os dados. A gente tem que saber quantos acidentes são de trabalho. Eu queria dizer isso.

Antes de passar para o Áquilla, da Abramet, que vai falar *on-line*, num vídeo que ele enviou, eu queria passar a palavra – porque, ontem, infelizmente, houve uma tragédia que chegou a mim às 7h da manhã – um GCM, um guarda civil metropolitano, que trabalhava na Câmara Municipal de São Paulo sofreu uma violência, uma tentativa de assalto. Ele já estava perto da sua aposentadoria e infelizmente veio a falecer, assassinado na noite de ontem. Eu o conhecia e todos o conheciam. O Vereador Camilo Cristófaru pediu um minuto silêncio, e eu queria dar essa palavra para todos nós fazermos esse minuto de silêncio.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Obrigado, Vereadora querida. O Osvaldo era comissionado do meu gabinete. Ele deixou o meu gabinete, porque mudaram as regras da Casa. Ele era casado com uma irmã minha, a Cabo PM Silvia, irmã, irmã, irmã. Eles, chegando ontem em casa – nós estamos ao lado de um Major da Polícia Militar do Estado de São Paulo -, ao ingressar com o carro na garagem, apareceu uma BMW alugada, desceram três vagabundos, marginais. Quando perceberam a arma nele, o fuzilaram. A Silvia, que eu repito, é minha irmã, minha irmã, ela trabalha na Base da Polícia Militar da Vila Mariana há 13 anos, não estava armada, ela é Cabo da PM. A arma estava no carro deles, embaixo do banco, ou seja, ela teria sido morta também, a Silvia Regina Alves.

Eu queria muito colocar, se pudessem, a foto da família. Eu não sei se vocês estão com a foto da família. Não? É uma coisa muito bonita, porque é um homem de família, é um

homem que... Olha, hoje eu estou completamente arrasado. Eu estou desnorteado de ver a que ponto chegou a violência neste país.

Vereadora, nós estamos com um Código de 1940. Eu queria pedir aos GCMs uma prestação de continência a esse queridíssimo amigo Osvaldo e um minuto de silêncio, por favor.

Obrigado, Vereadora.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Peço que todos se levantem.

- Minuto de silêncio.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Deixo a minha tristeza. Hoje, chegou a notícia sobre o Osvaldo e é inacreditável. Osvaldo foi assassinado rendido. Rendido, rendido.

Bom, dando prosseguimento aos nossos trabalhos, mais uma vez, vamos ter a última fala de uma pessoa técnica da saúde. Depois vamos passar para algumas considerações de Vereadores e passar para vocês, tá bom?

Se puderem passar o vídeo do Dr. Áquilla.

- Apresentação de vídeo e imagens compartilhadas virtualmente.

O SR. ÁQUILLA DOS ANJOS COUTO – (discurso proferido em vídeo com apresentação de imagens) - Sou médico especialista em medicina de tráfego e colaboro na Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Abramet, no setor de departamento científico.

Gostaria de, primeiramente, agradecer o convite da Vereadora Luana por nos trazer ao centro dessa discussão, com relação à saúde e tráfego e com o tema específico referente a motocicleta.

A gente sabe que a moto, sim, é um dos grandes envolvidos na parte do sinistro de trânsito. Hoje queria mostrar alguns dados e alguns números que temos levantado nos últimos anos sobre a parte de motocicleta do século XXI.

Então, por que os sinistros de trânsito interessam tanto ao setor de saúde? Temos elevados números e cada vez mais crescentes de mortalidade e morbidade hospitalar. Atinge a

faixa etária jovem, altera os indicadores de anos potenciais de vida perdido, condicionam as emergências, representam um alto custo para o setor e deixam sequelas.

É sabido e de ciência de todos que o Brasil é signatário do documento da ONU, que estabelece que, 2011 até 2020, era para ser a década de atenção ao viário, a década da segurança viária, com o objetivo de reduzir pela metade o número de mortos por sinistros de trânsito.

Esses números não foram atingidos, e o Brasil, novamente, entrou na nova década de atenção ao trânsito de 2021 até 2030. Então, estamos começando a década de atenção ao trânsito, e, com certeza, a parte de motocicleta é um modal que nos interessa muito, tendo em vista a redução de mortes nos sinistros de trânsito em 50%.

Então, como está a situação no Brasil? Temos a Abramet trabalhando, fazendo um levantamento, e tentando conscientizar a parte da motocicleta ou dos motociclistas no Brasil. Hoje vou trazer principalmente a parte de mortalidade e número de internação para sensibilizar sobre o tema.

Então, é sabido que todas as pessoas que sofrem ou são vítimas de um sinistro de trânsito têm três tipos de sorte: eles podem sair ilesos; podem ir a óbito logo no momento do acidente de trânsito – a nova nomenclatura é sinistro; ou podem ser transferidos para o pronto-socorro. No pronto-socorro, têm outros três tipos de sorte: então, podem ter alta; pode ir a óbito; ou pode permanecer hospitalizado e internado. Na internação, têm outros três tipos de sorte: podem ter alta; alta com algum tipo de sequela; ou a óbito na internação.

A partir desse fluxograma natural, a partir do momento do sinistro de trânsito, temos alguns dados ou algumas iniciativas que quantificam esse tipo de atividade. Então, a partir do momento em que foi a óbito, tanto no local do sinistro de trânsito, quanto no pronto-socorro, a nível hospitalar, o SIM - Sistema Integrado de Mortalidade - vai coletar os dados. E, se for nas outras partes inferiores, temos outros tipos de medição e, em destaque principalmente no sistema de internação hospitalar, que são os dois sistemas dos quais vamos falar hoje, tá bom?

Então, o problema de sinistro de trânsito, na última década, desde 2000, está sendo

categorizado, principalmente pelo Sistema de Informação de Mortalidade e Sistema de Hospitalização do SUS, todas fontes oficiais do Ministério da Saúde e DATASUS.

No Brasil, tivemos essa queda, de 2011, que é o início da década de trânsito, até 2018, no setor óbito em motocicleta. Então, no primeiro gráfico eu mostro sempre o sinistro em geral e, embaixo, sempre o público motocicleta, *tá?* O motocicleta infelizmente não teve a mesma queda que o público em geral. Teve, na verdade, um aumento de 1.800 casos até 2018.

Então, essa é a curva natural que a gente tem visto. Então, uma queda progressiva desde 2011, mas a motocicleta, que é o gráfico abaixo, o gráfico em azul, que é cada vez mais na crescente; e, no platô, desde 2012, *tá?* Esses são os gráficos de mortalidade no Brasil em geral.

O perfil da vítima, então, é masculino, 89%, na idade entre 20 a 39 anos; e o tipo principal de colisão com automóvel. São os tipos principais que levam à mortalidade ou vítimas fatais.

Com relação à situação da cidade de São Paulo - que eu creio que é o maior interesse desta Câmara – a cidade de São Paulo, em relação ao sinistro de trânsito, tem, sim, diminuído, acompanhando os níveis brasileiros, com destaque para queda mais acentuada a partir de 2011, no início da década de atenção ao trânsito. Porém, a motocicleta não obedece a queda tão vertiginosa como os sinistros de trânsito em geral. Motocicleta, sim, está em queda, mas não tão vertiginosa quanto o outro.

Trouxemos o problema, então, para a parte de internação. O Brasil teve um bom crescimento dos casos de internação dos sinistros em geral, e a motocicleta aumentou em quase 30 mil nos últimos levantamos nossos, desde 2011 até 2018, que é o início da década de atenção ao trânsito. Então, a taxa de internação hospitalar, no gráfico, que é mais didático, seria essa. Só um destaque: em 2008, houve um problema na parte da coleta, por isso tem essa queda vertiginosa, mas o próprio DATASUS descreve isso, que realmente houve uma coleta incompleta dos dados, e neste ano houve uma queda anormal dos dados de internação.

Mas, no geral, dá para entender que a parte da internação dos sinistros em geral de

acidentes, tanto carro, como ônibus, moto, pedestres, ciclistas, tem aumentado nos últimos anos. Esse é o panorama dos últimos dez anos. E a moto, com certeza, é o principal contribuidor para a parte da internação hospitalar, com destaque desde 2009, e tem crescido cada vez mais a parte de internação de motocicleta. A gente vê também a característica principal das vítimas fatais internadas: gênero masculino, de 20 a 39 anos, e a internação, queda de motocicleta.

Na parte do município de São Paulo, vejamos que sim obedece a mesma cinemática, a mesma ideia da crescente do sinistro de trânsito, sendo a moto também um contribuidor para a parte da internação hospitalar.

Queria falar e destacar sim a importância do uso do capacete. Nesse nosso último estudo de 2015 fizemos um levantamento sobre onde estava sendo lesado, e o destaque foi que o motociclista, devido ao uso do capacete, teve chances e teve sinistralidade na parte da cabeça menor do que os outros usuários da via convencional, os pedestres, ciclistas, o pessoal que usa carro e o pessoal que usa ônibus também, de uma maneira geral. Então, o motociclista prejudicou menos ou teve menos lesão de cabeça do que o usuário normal de via, mas o resto, o motociclista está mais vulnerável. É um modal que deixa a pessoa um pouco mais vulnerável, com relação ao trânsito. E, das possíveis sequelas, nos 15 mil casos levantados, mais ou menos 15% tiveram sim algum diagnóstico de seqüela ou temporária ou definitiva após o sinistro de motocicleta.

Então, gostaria de concluir a minha fala, de que na nossa análise da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, é muito importante destacar a parte da velocidade. Essa cultura de pressa da nossa sociedade em geral, sempre tem pressa, sempre está com pressa, isso aumenta o número das velocidades e velocidade é o principal fator de risco para a gravidade do sinistro de trânsito.

Além disso, a importância de reforçar as medidas de que álcool e direção não combinam, não fazem sentido e aumentam sim como fator de risco para a parte do sinistro de trânsito. O uso do celular cada vez mais predominante aumenta e muito. Cinquenta por cento das falhas de atenção ao conduzir estão relacionadas, hoje em dia, ao uso do celular na direção

veicular. O transporte de menores de dez anos tem sim tido nas nossas unidades de emergência, com relação a menores de idade. Dirigir sem habilitação também é um fator de risco importante.

É louvável destacar que tem que ser feita a manutenção da motocicleta para diminuir esses números que temos visto. É importante focar na formação do condutor e destacar a importância do uso do capacete como forma de minimizar e diminuir os riscos aos danos e os sinistros de trânsito.

Todos esses dados estão na nossa revista, que pode ser consultada por meio desse QR Code. É só apontar para o monitor e você terá acesso a nossa revista de maneira gratuita, quais são os indicadores, toda a parte de mortalidade, internação e tudo o que versa sobre as motos no século XXI no Brasil, tá bom?

Eu queria agradecer a oportunidade, mais uma vez.

Boa tarde a todos. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Pessoal, eu agradeço muito. Acho que todas as falas dos técnicos mostraram que a questão dos aplicativos, da motocicleta e do motofrete não pode ficar só para a política pública do transporte. Não pode ser decidida apenas pelo Secretário dos Transportes. A saúde tem que entrar; a saúde tem que ter vaga, inclusive, no grupo de trabalho que está pensando toda a regulação de placa vermelha, placa civil. Tudo isso não pode passar sem a saúde.

A gente vai fazer essa reivindicação e a gente queria o apoio de vocês para fazer essa reivindicação. Não tem como as políticas públicas e a legislação serem definidas se não estiverem juntos quem está cuidando desse internado; dessa pessoa que vai ter uma amputação; dessa pessoa que vai uma sequela; dessa pessoa que está fazendo fisioterapia; desse paciente que é um paciente jovem, pobre, periférico e que não tem nenhuma possibilidade de conseguir, de fato, um sistema de segurança. Então, eu queria dizer isso a vocês.

Querida chamar, agora os meus colegas Vereadores. Primeiro, o Major Palumbo, e depois, o Vereador Camilo Cristófar, para uso da palavra também. Depois, abriremos as inscrições.

Por último, como convidada, queria chamar, depois da fala dos Vereadores, a Juliana Iemanjara, representando uma mulher entregadora – é muito importante que a gente tenha também essa fala –, mas agora passo aos meus colegas Vereadores.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Obrigado, Luana. Muito obrigado pelo convite.

Agradeço a presença dos nossos técnicos da Faculdade de Medicina da USP, dos hospitais, da Abramet, todos que contribuíram para que a gente pudesse elucidar algumas informações importantes. Eu conversava com a Vereadora Luana e com o Vereador Camilo Cristóforo, que somos membros da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, que tudo tem a ver com vocês.

Quero agradecer e mandar um abraço para o Gringo, que já conversava com ele antes de eu me sentar nesta cadeira, exatamente porque eu sempre tive atenção especial a vocês. Se alguém aqui já atendeu uma queda de moto e o motofretista, ou alguém que literalmente se machucou gravemente, fui eu, o Coronel Humberto, a Cabo Ilma, do Corpo de Bombeiros; o Major Lino; o Sargento Carvalho, todos da equipe que trabalham comigo.

Agora, o que adianta eu ficar falando de algumas ações que são, por exemplo, da parte trabalhista. A parte trabalhista vai ser recorrida, vai ter que ser subsidiada pelas leis em Brasília. Na parte de saúde, a gente pode ter alguma ação aqui? Podemos, lógico. Nós precisamos colocar nesses estudos quem socorre os caras quando eles caem, quando acontecem os acidentes. Onde estão os números do Corpo de Bombeiros, do SAMU, por que alguém consegue socorrer quando tem um acidente grave?

Aliás, hoje, estava olhando no Twitter do Corpo de Bombeiros, 5h22, um motociclista morreu na Jacu Pêssego; às 5h48, uma mulher sofreu uma fratura de pelve, de bacia, na região da Avenida 23 de Maio, perto da Pedro de Toledo. Todo dia temos acidentes com vocês, todos os dias nós temos infelizmente muitas ações que deveriam ser tratadas pela legislação na cidade de São Paulo de forma diferente. Primeiro, na prevenção. Qual prevenção há hoje para tratar o assunto de uma categoria que carrega a cidade nas costas? A faixa azul, na 23 de Maio, foi

bem? Eu vejo, porque os números do Corpo de Bombeiros quase colocam para baixo, só cai naquele local alguém que se excede, que sai da normalidade. Por que não há outras?

Eu e o Vereador Camilo Cristófaró discutimos isso outro dia na Comissão de Trânsito.

Onde estão as outras boas práticas? Da faixa azul, nas avenidas de São Paulo? Na Radial Leste não deveria ter uma? Quantos acidentes eu atendi ali no Posto do Tatuapé? Na Radial Leste propriamente dita? Naquele funil da Salim Farah Maluf? Aquilo é um absurdo e a gente tem que ter essas ações de prevenção para tomar conta de vocês, que carregam a cidade nas costas, trabalharam na pandemia, como nós. Foi durante a pandemia que eu atendi a mais ocorrências; motociclistas, poucos motofretistas. Por isso o meu contato com o Gringo foi anterior.

Porque quando há preparo, porque isso é prevenção, onde estão as legislações que precisam tomar conta de vocês, para ajudar a comprar um pneu, por exemplo? Qual o preço de um pneu hoje? Qual o preço de manutenção da moto? Vocês vão trabalhar e não há um subsídio, que alguma legislação poderia ter. Podemos discutir sobre isso na Câmara Municipal, trazer aqui algumas ações, alguns tipos de auxílio para aqueles que trabalham na cidade de São Paulo.

A primeira audiência pública da qual participei aqui foi da Comissão de Transporte, com o Vereador Marlon e o pessoal do Uber, porque acontece o mesmo com os aplicativos de entrega. Perguntei: onde já se viu, houve um acidente com um motorista, que carregava no carro um artista. Ele quase foi criminalizado na mídia, porque dormiu. Legal, quer dizer que ele dormiu, socorreram e levaram o artista para o hospital e o motorista que também se machucou? Onde está o seguro dele? Perguntei isso para o representante das empresas, o sindicato patronal deles. Onde está o seguro dos nossos motofretistas, dos nossos *motoboys*?

Como você vem na quinta maior cidade do mundo fazer uma prestação de serviço e, no momento que você está entregando uma pizza, uma comida na casa de alguém, você não está sob responsabilidade de ninguém? E sobra para quem? É justo para a cidade? Ele está trabalhando para uma plataforma. Essa plataforma tem que pagar o seguro. E esse seguro tem que cobrir tudo que vocês sofrem, você fica sem trabalhar, a sua família fica sem comida, você

fica sem produzir, você fica sem dinheiro, não consegue arrumar a sua moto. Isso porque você estava prestando um atendimento para alguém, uma empresa, que não se responsabiliza por você. Ah, espera um pouquinho. E o recado do sindicato patronal foi: “eu sigo as leis federais”. Falei: muito bem, parabéns. Então quer dizer que você não tem nenhuma atenção com a peça mais importante do seu *business*, que é o motorista? Não quero que haja esses acidentes.

Parabéns, Luana, por chamá-los nesta audiência, porque eles carregam a cidade nas costas. E a cidade, agora, precisa olhar para eles de uma maneira trabalhando na prevenção, com boas práticas, onde ele pode parar a moto dele, onde ele pode estacionar. Como ele pode, por exemplo, ter seguro? Como pode andar nas nossas vias de maneira segura?

Eles precisam desse apoio agora e isso vai fazer parte dessas ações, tenho certeza, não só da Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher como da de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica. Apenas para finalizar, o que não tem ali, os dados que hoje não estão disponíveis para que pudessem ser mostrados – a senhora falou –, se houve dois mil acidentes e apenas 900 registros, e os outros? Vamos colocar os órgãos de atendimento a emergências, o SAMU, o Bombeiro, que a gente precisa ter ali, porque na hora que houver um acidente, nós temos como fechar um ciclo e ajudá-los. Não é possível virar as costas para uma atividade tão importante da nossa cidade, que são vocês. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Perfeito. Muito obrigada, Vereador. Agradeço a presença. Chamei o Vereador Major Palumbo, em especial, pelo trabalho no Corpo de Bombeiros, que eu sei que é parte muito grande dos atendimentos.

Agora quero passar para o Vereador Camilo, depois para a Juliana Iemanjara, para fechar o bloco e depois para a Amabr e para o Sindimoto.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Obrigado, Vereadora Luana, Major Palumbo, todos os técnicos da área de saúde, que deram uma aula aqui, e os oficiais da PM, que se encontram presente, nossos heróis.

Eu, como filho de coronel da Polícia Militar de São Paulo, sei do trabalho do Corpo de Bombeiros. São heróis. O Palumbo é estrela de TV – já virou –, além de técnico e especialista,

é o homem que estava sempre na TV nos ajudando, acompanhando os acidentes.

O Palumbo disse uma coisa que segue exatamente o meu pensamento. Tudo que margeia, Presidente, Vereadora Luana, a irregularidade, a ilegalidade e a desregularidade cai onde estamos caindo hoje. Eu sou Relator da CPI dos Aplicativos, a Vereadora Luana é uma das vereadoras mais aguerridas dessa CPI, eu nunca vi mentir tanto como esse pessoal dos aplicativos. Eles trazem aqui advogados de um milhão de dólares para defendê-los, para falar meia... ou para não falar. Um advogado para acompanhar, um milhão de reais.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Vereador, para sair de casa, cinco milhões.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – É, cinco milhões para sair de casa. Um milhão de dólares, cinco milhões, para sentar aqui e não deixar a pessoa falar nada. A gente vê que quem não deve, fala; quem deve, cala-se. E o nosso PL, que nós vamos acabar somando com a Comissão de Trânsito...

Primeiro, quero cumprimentar o Gil e o baixinho mais revoltado desta cidade, que é o Gringo. Eu vejo o uniforme que o pessoal da Amabr está usando, depois quero falar para o Palumbo, que é um especialista, quem é, na cidade de São Paulo, de 200, 300 mil motofretistas, motoboys que tem um uniforme desse, que se preocupa tanto com a segurança?

O nosso PL 130/2019 – e pena que o Governador Márcio França não ganhou a eleição de 2018, porque eu levei o Gringo lá com um grupo de trabalho e o Governador ia fazer do estado para os municípios uma lei para vocês. Na época, ele liberou o aumento de 6 para 15 mil para compra de motocicleta. Aí tudo voltou para trás. Não sei por quê. Tudo que é coisa boa deve ficar. Nós fomos ao SP Desenvolve e, na hora, liberaram para todo mundo dinheiro para comprar motocicleta nova, que também é segurança. E a nossa Presidente falou de um pneu, eu entrei no Google para procurar um pneu Pirelli para o meu carro e eu via lá 2,5, 3, o que é isso? Era pneu de moto, pneu de moto hoje custa mais caro do que pneu de carro. Como é que você pode incentivar, que você deveria ir ao supermercado comprar um pneu, jogar no carro e pagar uma bagatela porque é segurança, mas custa mais caro o pneu do que a moto, às vezes.

Eu queria colocar o nome dessa lei de Thiago, viu senhores da saúde que estão nos

ouvindo. E eu vou contar para os senhores. Acho que a Vereadora Luana não...

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Conheço, mas pode falar.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – A Lei Thiago é porque um entregador da Rappi foi entregar uma comida, num edifício, teve uma parada cardíaca e caiu mortinho no chão. E o Rappi comunicou o seguinte: substitui e põe outro no lugar. Tira essa peça, joga fora e põe outra no lugar. Foi o que fizeram com o entregador, com um dos heróis chamado Thiago.

Eu quero que essa nossa lei – porque quero que se junte à lei do Gil, à lei do Gringo, à lei da Comissão de Trânsito, à lei de todos – dê segurança para as pessoas, porque quando estiver regulamentado, vai ter uma briga de muitos que não gostam. Mas, no fundo, a verdade prevalece, o certo prevalece. Isso vai prevalecer e eu preciso da Luana do nosso lado nessa parte, eu preciso do nosso Major nessa parte, porque nós temos que regulamentar a categoria, e eu acho que já amadureceu.

Eu estive com o Secretário Ricardo Teixeira, que é meu amigo há 40 anos; com o Prefeito, que falou: “vamos esperar passar a eleição”. Vamos regularizar a categoria, regulamentar, porque não dá mais. Ficar só cuidando de acidente, nós temos de cuidar da prevenção do acidente. E o Major falou das faixas azuis. Nós agora vamos puxar a faixa azul da Braz Leme, pegar a 23, pegar a Rubem Berta, entrar pela Bandeirantes e cair na Marginal. Essa é a que vai estender. Nós vamos ter três faixas azuis e vem as críticas, mas realmente melhorou.

É um começo. Vocês equipados do jeito como estão, regulamentados, aí, Vereadora Luana, que é aguerrida na CPI e que briga com os aplicativos, eles vão ter todos os direitos trabalhistas, porque eles vão estar regulamentados. Eu quero ver o iFood, o Uber, os gigantes que estão acima dos bilhões de dólares, dizerem: “não, não, não. Vamos fazer o seguinte, quem estiver regulamentado não trabalha com a gente”. Então eles vão ter que trabalhar com gente a pé, porque eu acredito que a categoria de vocês tem que estar unida e, podem ter certeza, aqui é de verdade. O que eu me comprometi, o que nós nos comprometemos com vocês, vai ter uma lei digna do tamanho de vocês. E o tamanho de vocês é um tamanho que quem usa o serviço de vocês sabe, e sabe quem usa? Cem por cento da população brasileira e usa porque vocês

salvam vidas, vocês levam remédio na casa das pessoas, vocês alimentam as pessoas, vocês são os nossos heróis.

Eu ando pela rua e muitos vêm me abraçar, isso é o que esse baixinho sempre fala de mim. O Gil falava mal de mim, agora ele fala bem de mim e tem um monte de gente atrás de mim, agora o Gil é meu amigo, está bom.

Olha, eu quero dar um beijo no coração de vocês e pedir para a Vereadora Luana, pedir para o Major, vamos estar juntos para regulamentar essa categoria.

Um beijo no coração de vocês. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Obrigada, Camilo.

- Exibição de imagem na tela de projeção.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Só para mostrar, Vereadora Luana, a Silvia é a Cabo PM, o nosso querido Osvaldinho, que se foi. A Silvia é minha irmã, ela é minha irmã. Ela está há 14 anos na Base da Polícia Militar da Vila Mariana. É minha irmã, minha amiga pessoal. E o marido dela, se não tivessem cortado os GCMs aqui, acho que estaria vivo hoje.

Um abraço para todos.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Que tristeza. É muito triste olhar para essa foto e tem a ver com o que a gente está falando. No caso do Thiago, que vai dar o nome a essa lei, ele foi visto como peça pela empresa. Ele foi visto como objeto pela empresa, só que não tem como substituir uma vida. Quem morreu, quem se acidentou, não vai voltar.

A gente está falando aqui de política pública, de planilha, de número, de porcentagem, de gráfico, a gente mostrou o quanto, por exemplo, se diminuiu o número de acidente geral e aumentou o de moto. Isso são números frios, mas quando a gente olha no fino da coisa, o que a gente vê é que para essas empresas as pessoas são número, para essas empresas as pessoas são cifras de dinheiro. Não são vidas únicas que têm que ser protegidas.

O que a gente está fazendo aqui é uma luta política de trabalhadoras e trabalhadores. E a gente não vai deixar de ser visto como número, enquanto não tiver luta política. Por isso eu não dou trégua para os aplicativos. Eles não gostam quando eu os chamo, mas nós vamos seguir

chamando.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Nós poderíamos muito bem pegar a nossa Comissão, que é composta por cinco membros, a Comissão de Trânsito e a CPI, com 500 mil reais cada um, a gente faria um centro de reabilitação modelo para os acidentes de trânsito, que hoje não existe na maior cidade da América Latina. Eu estou disposto a colocar 500 mil reais das minhas emendas para fazer um centro de referência, primeiro para esses meninos e depois vem as bicicletas, os tombos que a doutora deu uma aula aqui. Eu acho que nós podemos fazer muito bem isso, porque as nossas emendas são deles e nós podemos nos comprometer com isso, viu?

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Perfeito. Obrigada, Vereador Camilo.
(Palmas)

Pessoal, vou chamar agora a Juliana Iemanjara. As inscrições estão abertas, estamos com um pessoal que se inscreveu, peço para me passarem os nomes, mas depois da Juliana quero passar para o Gil e para o Gringo, para poderem fazer suas falas, com tempo, tranquilo.

Com a palavra, Juliana.

A SRA. JULIANA IEMANJARA – Dá para ouvir? (Pausa) Oi, galera, tudo bem?

Eu acho superimportante essa pauta de segurança. A gente vê muito acidente por aí. A gente que está na rua está vendo muito acidente, muita coisa, acidente entre as motos também. Boa parte dos acidentes acontece assim também. A gente precisa da atenção e da conscientização dos motoristas de carro, porque estamos ali e muitas vezes por pilotar bem você se livra de um acidente ou de outro, mas muitas vezes não dá.

A parte da segurança tem essa parte que precisa ter essa conscientização de todos os motoqueiros, para que a gente consiga caminhar. E precisa também dessa conscientização entre nós, porque enquanto muitos estão aqui, muitos não estão para apoiar, para estar junto, então fica complicado também a hora de a gente fazer essa luta, e a gente seguir em frente. Falo como uma mulher arrimo de família, que tenho dois filhos para criar, então eu preciso dessa segurança na rua.

Além de a gente falar da segurança, tem também, quando a gente fala da parte da saúde, todos os problemas de saúde que todos os motoqueiros acabam tendo nesse decorrer desse trabalho que a gente faz. Porque tem a poluição, afeta a nossa saúde. Tem a forma que você pilota, o tempo que você fica em cima de uma moto trabalhando para fazer entrega afeta a sua coluna. Então com o tempo você começa a ter alguns outros problemas.

E se você chegar num ponto de você não conseguir mais andar, você não conseguir mais pilotar, como é que é feito? Você não tem uma assistência, não tem nada disso. Então pensar em segurança é tanto pensar na segurança da gente na rua, para estar pilotando, quanto na nossa saúde também. Isso precisa ser pensado, porque o quanto de poluição que a gente não ingere ali pilotando na rua. Dependendo... Tem muitos aí que trabalham muitas horas, então é complicado. Tem muitos que pegam rodovia, são caminhões gigantescos soltando aquelas fumaças para a gente estar engolindo aquilo. Então com o tempo, não adianta, a gente vai ter problema de saúde, então a gente já sabe disso.

Mas aplicativo nenhum está ali solidário à gente. Se você tiver qualquer problema e precisar passar por algum especialista do que quer que seja, você não tem isso. Você não tem um seguro, você não tem um seguro para a sua moto, você não tem uma assistência, você não tem nada disso. Então eu acho muito importante essa luta e essa união, que eu acho que tem que haver essa união também. Assim como estão todos aqui, eu acho que tem que existir essa união. Independente de ter algumas divergências em algumas coisas, eu acho que essa união tem que existir, porque unidos nós somos mais fortes.

Se cada um ficar brigando de um lado, é lógico que você vai conseguir sim o que você está procurando. Mas quando a gente fala numa coisa que é única para todos, que é a relação da segurança, eu acho que essa união é essencial para todos.

Acredito que é isso. Obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Acho que é isso. Maravilha. Obrigada, Ju. Perfeito.

Pessoal, eu vou passar primeiramente para o Gringo, depois para o Gil. Peço que se

aproximem, o púlpito já funcionou o microfone. Podem ficar à vontade com o tempo. A gente vai ter algumas pessoas que vão falar depois, que se inscreveram aqui junto à secretaria da Comissão.

Queria também anunciar a presença da Deputada Federal Sâmia Bomfim, do PSOL.

(Palmas)

O SR. GRINGO – Olá. Boa tarde a todos. Boa tarde, nobres vereadores. Boa tarde à rapaziada aí que compareceu.

Agradeço aos que tentaram vir e não puderam vir por algum motivo maior. Lamento os que tiveram oportunidade de vir e não vieram, porque é essa falta de vontade, de atenção, de se dedicar um pouquinho mais que faz com que a gente seja explorado da forma que está sendo.

Eu queria falar um pouco sobre... Deixando claro a todos que essa é uma audiência sobre saúde, então a gente não vai poder sair muito desse tema. Os custos dos acidentes. Hoje a gente vê aqui o custo que é um acidente. Segundo o Ipea, Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas, o custo de um acidente para a sociedade é de 65 mil reais. O óbito de um acidente de moto custa 544 mil para a sociedade.

Eu venho falando isso diversas vezes quanto que a gente gasta com os acidentes e quanto custa para prevenir. Já havia falado anteriormente com o Major Palumbo, Major do Corpo de Bombeiros, como que é importante os treinamentos que eles fazem antes para exercer a profissão de risco que eles fazem.

Então a gente está vendo aí que existe uma regulamentação que foi envolvida diversas entidades, órgãos, pensando na proteção do entregador, pensando com que ele estivesse mais seguro para exercer essa profissão de risco. Segundo a Lei Federal 12.997, de 2014, é reconhecido pelo Ministério do Trabalho como uma profissão de risco. E aí vêm os aplicativos e não cumprem nenhuma regulamentação.

Tem o livre comércio e tudo mais, mas tem decisão do STF, do Supremo, de que tem que ser regularizado quando a profissão é de potencial lesivo. Então como é que esses aplicativos entram aqui, colocam a pessoa sem capacitação para exercer uma profissão de risco?

E aí eles vêm lá, atraem grande quantidade de entregador, pelos valores bons, que você vai ser seu próprio chefe e tudo mais. Daqui a pouco, quando eles sobrecarregam a plataforma, eles saturam a plataforma, eles baixam o valor. Os profissionais que já conhecem a profissão pulam fora. Não vai aceitar aquilo ali e vai trabalhar de outra forma, mas não por aqueles aplicativos. E aquele pessoal que se endividou com essa falsa proposta acaba sendo refém disso daí.

Eles não têm tempo. Tem um ditado que fala “quem trabalha demais não tem tempo para ganhar dinheiro”. No resumo, quer dizer que às vezes você fica tão focado em algo, trabalhando 12, 14 horas por dia, que você não tem tempo para arrumar outra coisa. Você não consegue ver as oportunidades passando, porque você está ali refém de um aplicativo, de um algoritmo.

Então eu gostaria de deixar bem claro isso daí, que olha o custo que são os acidentes de moto. Foi falado pela Dra. Julia Greve, excelente doutora. E por que a gente não investe na prevenção? Por que não está sendo investido na prevenção? Por que esses aplicativos tiveram essa liberdade para fazer o que querem aqui na Cidade?

Eu aprendi, já falei para vocês anteriormente, que aqui é a Casa do Povo, é aqui a Casa do Povo. A gente tem que pedir ajuda para quem a gente elegeu, o Legislativo. Estão aqui as pessoas altamente competentes. A Vereadora Luana, da Saúde; Major Palumbo, do Corpo de Bombeiros; Vereador Camilo Cristófaru com a grande experiência que já vem somando com a categoria. E é aqui que a gente tem que pedir ajuda.

O Leandro Paison acabou de me chamar lá embaixo, ele tinha falado “Pô, tem algumas coisas acontecendo aí, como é que faz para mudar, para vir a nosso favor?”. Eu falei “É aqui, é aqui que tem que vir, é aqui”. “Ah, mas vêm poucas pessoas” e tal. Eu falei “E é isso aí, o trabalho é assim, para unir é mais difícil”. O sistema cria a gente para a gente ser individualista, para a gente se separar, para cada um correr pelo seu, e aí ele faz o que ele quer. Aí a gente tem que se unir, mano, e vir para cá.

E se vocês estão aprendendo, vocês que estão aqui, vocês têm que ser

disseminadores, vocês têm que sair daqui falando a importância de vir aqui e resolver. O nome aqui deveria ser ortopedista, porque quando você quebra uma perna você não resolve sozinho em casa, você precisa ir até um ortopedista, mostrar para ele onde que dói, e ali vai ter outros pacientes, você vai ter que esperar sua vez, e ali ele vai tratar, ele vai tratar desse problema.

Então a gente está com um problema e a gente vem aqui. É igualzinho. Tem que vir aqui. Não adianta ficar na sua casa, na rede social reclamando, não. Você tem que vir aqui cobrar. E a gente cobrar quem a gente votou, você entendeu?

Nesse resumo, aqui para dar seguimento à fala, uma coisa importante que muitos motocas não entenderam ainda sobre a regulamentação, é que, primeiro, o maior benefício é a sua vida, é você chegar seguro em casa. A maior entrega é você chegar na sua casa para a sua família. Esse é o primeiro benefício da lei, certo?

Dentro da prevenção, a gente conseguindo conscientizar essa galera, a gente vai fazer com que diminuam os acidentes e que valorize a profissão, porque você passa a ter noção dos riscos da profissão.

Segundo a FIPE, o valor para você exercer uma profissão de motofrete é, no mínimo, 1,9 mil reais. Você já entra tendo que gastar do que você ganhar 1,9 mil reais. E aí às vezes vem uma pessoa sem entender da nossa profissão e vem para essa profissão de risco. Ele está procurando uma saída, cara, ele não é culpado. Mas aqui a gente está orientando, a gente que tem a vivência aqui está passando a visão.

Do que ele ganha, 1,9 mil ali, é 1,4 mil pelo custo para ele exercer a profissão, mais os 500 de depreciação. Então ele vem na ilusão de que ele vai sair do salário mínimo. Lá onde ele só vinha com a mão de obra dele, e vai ganhar aqui três mil, 3,5 mil, e ele acha que está bom. Mas ele esquece que aqui ele tem o custo com a máquina também, e é aí aonde leva ele ver que “pô, estou ganhando três mil, mas não consigo comprar o pneu da moto, eu não consigo fazer a manutenção da moto, eu não consigo me alimentar direito, eu não consigo trabalhar só 8 horas por dia, eu preciso trabalhar 12”.

E aí ele começa, as contas começam a vir e ele não vai entendendo isso, que a conta

ali, vamos supor, ele ganha três mil, tira os 1,9 mil, ele está com 1,1 mil, ele está ganhando menos do que ele ganhava e está correndo risco. Se ele tomar uma multa, acabou tudo, entendeu?

E aí ele fica agoniado com isso e o que ele faz? Ele começa a correr, ele começa a fazer infração. Vocês estão vendo aí que cada vez está mais comum passar no farol vermelho, ver alguém na contramão. Por quê? Porque a situação financeira dele está obrigando ele a correr daquela forma. E do outro lado a gente tem o aplicativo, que se ele não fizer aquela entrega no tempo ele é punido, entende?

Então é essa linha que eu gostaria de deixar claro para vocês, referente ao custo para exercer a profissão, quanto que você fica e o quanto que você precisa ganhar melhor. A gente precisa ter essa visão. Quem não tem essa visão trabalha autônomo, procura o Sebrae para ter essa visão. A gente tem esse tipo de auxílio, a gente pode estar ajudando.

E quando você está na lei, você está regularizado na lei do motofrete, a Lei 14.0491, a Lei Municipal, você tem seguro de vida, você tem o INSS, você é um profissional que está evitando acidentes só pelos acessórios de segurança que você usa. Tem uma regra do trânsito que é "veja e seja visto".

A partir do momento que você está usando o colete refletivo na moto, antena na moto, protetor de perna, não está usando a mochila... A mochila faz mal para as costas. Eu tenho problema nas costas, eu trabalhei muito tempo com mochila. Você tem o risco de enganchar, o quanto que potencializa uma lesão quando você cai com a mochila. Enquanto não acontece é tudo maravilha, mas quando acontece, aí o negócio é louco, aí a gente vê o tamanho do problema.

Como foi falado aqui do Thiago, eu lembro bem desse caso. ele teve um AVC prestando serviço e foi jogado fora. A gente teve um, semana retrasada, associado nosso. É lamentável. A gente não consegue trazer a vida dele de volta, mas ele teve um AVC também, só que aí o seguro de vida já chegou, porque ele é um regulamentado. Uma das exigências que eu fiz para o seguro de vida é que ele tivesse um auxílio de cinco mil reais para o auxílio funeral,

que aí tira esse peso da família, que já está sofrendo, ter que desembolsar.

Porque quem não entende isso é que nunca viu isso passado. Você nunca viu ou já deve ter visto, mas não se colocou na situação. Que você vê um motoca que estava ali com você trocando ideia, daqui a pouco ele morreu. E aí você tem que fazer vaquinha para fazer o enterro do cara, velho. Que situação! A gente enfrentou a pandemia, a gente está aí tomando fechada o dia inteiro, cara! E aí chega na hora, aquele momento de despedida, tem que fazer uma vaquinha porque o cara não trabalhou para aquilo. Olha que louco. O aplicativo não se responsabiliza, não dá valor ao trabalho dele. Até onde a gente vai, não é?

Então, nessa linha, o menino foi respaldado, pagava o INSS, a mulher dele vai receber por ele ser MEI, a mulher dele vai receber a pensão. E aí tem uma coisa que me incomoda muito, é de ver a diferença entre um e outro.

E aí eu queria colocar uma jogada aqui dos aplicativos, deixar vocês cientes que os aplicativos não querem... Eles querem desunir. Eles querem pegar o problema grandão, que somos nós, e eles colocam fatia por fatia ali, como se fosse cortando uma peça de mortadela, fatia por fatia, ele lida com cada um ali. Ele não quer a peça grande ali, ele quer separar a gente. Ele quer que você fique em casa, que isso aqui não dá em nada. Ele quer que você tenha esse pensamento, que aqui não vai resolver nada, que é só balela.

Não. Isso aqui para mim é um degrau, é uma escadaria que nós estamos subindo e aqui é mais um degrau que nós estamos subindo. E aí o aplicativo não quer representação, ele não quer nós, da Associação, ele não quer outras associações, ele não quer o Sindicato. Ele quer criar a própria associação, que aí faz do jeito que ele gosta, que aceita as coisas dele e fala para os motocas que é bom, que vai dar certo e tudo mais. E aí eles ficam tirando a gente fora da jogada, para a gente não lutar por vocês, por um reajuste, por um reajuste anual aonde todo ano seu valor sobe ali, para não lutar por vocês por segurança, para não reclamar do tratamento que ele dá para os entregadores.

Então, no resumo, é mais ou menos isso. Eles não querem que tenha nenhum tipo de representatividade. Eles estão criando agora, Vereadora, o iFood principalmente, que ele fica

tirando a cara, ele colocou agora a Mobitec, que é uma associação que representa ele, porque quando ele colocava a cara, ele apanhava e aí queimava aquele *marketing* todo que ele faz no Rock in Rio, que ele faz no BBB, que ele faz nessas emissoras grandes aí; queimava eles. Então é a Mobitec que apanha agora para não aparecer o iFood.

E aí eles estão fazendo, para descredibilizar a nossa representatividade, eles estão fazendo uma conversa com os entregadores em separado, porque eles querem ouvir a galera. E aí eu pergunto: nesses seis anos do iFood, o que ele quer ouvir mais da galera? Será que ele não sabe que o pessoal quer ganhar o justo? Será que ele não sabe que o pessoal quer fazer uma entrega e ganhar por ela, e não fazer duas entregas e ganhar por uma, que é o que eles estão fazendo agora para otimizar? Levando mais peso nas costas, prejudicando mais a coluna.

Porque eles são contra a regulamentação, porque a partir do momento que regulamenta... Eu vou dar um exemplo aqui para vocês do taxista. Taxista já foi irregular uma época, e aí eles regularizaram. Ficou mais fácil brigar por valorização, e aí o táxi passou a ganhar melhor por década, esse profissional ser reconhecido.

A lotação era a mesma coisa. Eu trabalhei como cobrador de lotação, você correndo numa Kombi que cabia oito pessoas com 15, fugindo da polícia lá. Eu era cobrador e nem sabia o que estava acontecendo. Estava trabalhando e não entendia por que estava sendo caçado. E aí de repente regularizou a lotação, e aí a lotação que era uma Kombi velha, com aquela folga no volante que todo mundo conhece, passou a ser um microônibus, passou a ser ônibus, porque eles passaram a ganhar melhor. Então, depois que você regulariza, fica mais fácil a luta pela valorização.

Para não prolongar mais, ainda na linha do que o aplicativo... Para que ele quer ouvir a galera? Será que ele não sabe disso, que a gente precisa ganhar melhor? Essa pressão que eles fazem para a gente retirar a entrega, “você tem tanto tempo, ou você será bloqueado”. Olha, Major, imagina isso daí. Major, você tem cinco minutos para chegar naquele negócio ali, senão você está fora, você vai perder a sua fonte de renda. Olha o tamanho disso.

A transparência nos valores, eles não querem que a gente tenha isso, que a gente

saiba quanto que ele cobra do cliente, quanto que é a porcentagem dele e quanto vem para nós. Não tem essa transparência. Eu sei que aqui é uma Comissão de Saúde, mas será que eles precisam sentar para ouvir isso, que a gente quer trabalhar seguro, que a gente quer ser capacitado, que eles têm que dar acessórios de segurança? Não tem que sair do bolso do motoca essa regularização, não; tem que sair deles. Já que eles não pagam encargo trabalhista nenhum para ninguém, no mínimo a segurança do entregador ele tem que garantir, no mínimo. Mas não, não é isso que é feito.

Dentro disso, eles bloqueiam você quando você começa a não fazer o que eles querem. Não está do jeitinho que eles gostam, eles te bloqueiam. E aí você faz o quê? Você já estava numa situação onde você foi para uma profissão que você começou a arriscar a sua vida para poder ter um ganho, e de repente eles te bloquearam. E aí aquele cara que falava “isso aqui não dá nada” é o cara que começa a querer direitos, a falar “não, tem que fazer alguma coisa e tal”. Mas deveria estar aqui para a gente estar mudando isso.

E, para não estender mais, eles falam que são empresas de tecnologia, *market place*, plataforma digital e tudo mais, então, porque eles vêm participar na hora que vão falar de trânsito, quando querem colocar aquela previdência para nós, que dá um direito quando você se acidenta, mas está tirando o vínculo trabalhista de quem tem direito, deixando claro que nós somos uma associação de autônomo; nós lutamos pela valorização do autônomo, mas defendemos que o celetista tem que ter o seu direito. Se o aplicativo tratar como celetista, tem que dar os direitos do celetista; se ele tratar como autônomo, terá autonomia; só que esse autônomo tem que ser valorizado.

Por que eles vêm participar quando é sobre o trânsito e previdência? Eles têm que participar da audiência de TI. Eles não estão vendendo a tecnologia para a gente usar; eles estão comercializando o trampo.

Então, o recado que deixo para o consumidor que usa o iFood que é o monopólio: é ótimo quando o entregador faz sua entrega, e você sai satisfeito. Mas eu gostaria que você soubesse do outro lado: a gente também quer ser feliz e estar satisfeito; e está morrendo porque

o aplicativo iFood e os outros exploram dessa forma; são profissionais que estão na entrega e não têm a capacitação, na sequência, ele pode estar sem uma perna, amputado; segundo o DPVAT são vinte e duas sequelas por hora no país. Então, daqui a pouco, essa pessoa poder ter ido a óbito. Ele tem uma família também, senhor consumidor. A gente quer ser feliz também.

Então, não deixem o monopólio nas mãos de empresas e aplicativos que tratam o entregador dessa forma; que tratam o ser humano dessa forma. Eu gostaria de deixar isso bem claro para você, consumidor, nos ajude a sermos felizes também; separe e use outros: existem o Motofrete Clube, o próprio entregador que faz o serviço para você; o Autonomia; o App Justo, que não estão do jeito que a gente quer ainda mas estão valorizando melhor esse entregador.

No final, quero dizer a vocês que o primeiro mandamento de uma empresa humana é valorizar quem carrega a empresa nas costas.

Muito obrigado a todos. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Gratidão. Satisfação, Gringo. Obrigada pela sua fala.

Eu queria dizer que tudo o que você falou muita coisa reverbera. No começo de 2022, perto da minha casa na Avenida Corifeu, um jovem chamado Claudemir Cauê, veio a óbito. Ele estava entregando iFood, de *bike*. Ele não estava com uma jaqueta com adesivo refletivo e não estava com capacete. Ele faleceu, um motorista o pegou. Eu me pergunto o que teria acontecido se ele estivesse com o capacete ou com a jaqueta com o adesivo refletivo? Ele poderia estar vivo. Qual é o custo para empresas bilionárias fazerem o mínimo e pagarem por equipamentos de segurança, por exemplo? Isso é algo que nós vamos aprovar na Câmara Municipal de São Paulo.

Eu queria chamar mais uma entidade, Gil, do Sindimoto. Depois, vou passar para minhas colegas parlamentares, Deputada Federal Sâmia; e Monica, Deputada Estadual, para fazerem uso da palavra e também se comprometerem com a pauta.

O SR. GILBERTO ALMEIDA SANTOS – Boa tarde a todos. Mais uma vez, nesta tribuna, Câmara dos Vereadores de São Paulo. Quero parabenizar pela coragem, determinação

da Vereadora Luana e dos demais nobres Vereadores, por trazerem um tema tão complexo que é a saúde dos moto entregadores, *motoboys* e motofretistas da cidade de São Paulo.

Os dados não metem e foram apresentados: muita morte e acidente. Todos sabem que saúde é uma coisa cara, basta você conectar um plano de saúde e dizer que a sua atividade é motoboy, moto entregador ou motofrete, que é tudo uma coisa só, que vai ver que, no automático, o plano de saúde não quer você.

Vereadora, a gente já tem três leis federais e uma lei municipal que já estão em vigor há décadas. Nesta mesma Casa em 2007, foi aprovada uma lei que regulamenta a atividade de motofrete na cidade de São Paulo. Traz obrigações e deveres para os motoboys e para quem vai explorar a atividade, seja empresa de aplicativo ou empresas que estão explorando atividade, ou alguém que vai abrir uma pastelaria e vai precisar ter um motoboy ou moto entregador.

Acontece que essas empresas ignoram – todas de modo geral – e passam por cima da situação, parte da categoria também, por não entenderem os benefícios que essas leis trazem, acaba repudiando, não querendo. Isso deixa a situação a cada dia que passa pior.

O número de motoboys e moto entregadores vem aumentando nas cidades, nos grandes centros, principalmente, em São Paulo, que é a capital da moto entrega – creio eu – e, automaticamente, os problemas aparecem como os mutilados, acidentados, como o próprio Major do Corpo de Bombeiros falou, todo mundo sabe da importância que tem, quando você está no chão e ouve o barulho da sirene vindo longe. É um alívio. Sei, porque já passei algumas vezes por isso. Depois, apareceu o SAMU, mas antes não tinha, era só o Corpo de Bombeiro.

Diante desse cenário, o que as empresas fazem, de modo geral, é explorar uma atividade de risco em uma cidade em que o trânsito é predatório, que está matando e sequelando e não poderia, de maneira nenhuma, ser explorada como está sendo.

O município, por meio da CPI, e o Prefeito têm um grande desafio que é tentar arrumar um mecanismo com essas empresas para sairmos desse vermelho, porque é uma atividade de risco, em que já temos a Lei Federal 14.436, que determina a regra mínima para exploração dessa atividade, que não é cumprida. A própria lei do município determina a regra

que, também, não é cumprida.

Então, está uma bagunça generalizada no segmento que é gigantesco, com 300 ou 400 mil profissionais atuando na cidade e no entorno, na Grande São Paulo também. Não dá para sermos explorados dessa forma.

Além de toda essa situação que foge da questão do trânsito, nós temos todo um empecilho relacionado à questão trabalhista. Eu represento o Sindicato de Trabalhadores CLTs. Hoje, os trabalhadores CLTs têm uma jornada controlada de oito horas de trabalho diários, 44h de jornadas semanais, com um controle de 2.500 Km/mês rodados, em que eles têm uma gama de benefícios, que vai mesmo de 30% de adicional de periculosidade, um piso salarial, um aluguel de moto e de equipamento que vai para mais de 700 reais, vale refeição, seguro de vida, têm toda uma proteção, e quem emprega esses trabalhadores têm preocupação com eles, porque quem é CLT não quer vê-los com uma ruma de entregas descontroladas porque sabem que vão cair; se caírem, é prejuízo para a empresa.

Essas empresas chegaram e não inventaram essa mão de obra que aí está. Elas desvirtuaram a verdadeira mão de obra. Nós tínhamos, na cidade de São Paulo, 78 mil trabalhadores dentro do CarJet. Quando chegaram, esvaziou para 10 ou 12 mil trabalhadores. A gente já tinha uma clandestinidade gigantesca por falta de registro, mas era uma coisa que a Justiça do Trabalho alcançava: aquele cara da bodega, da pastelaria, da hamburgueria, que contratava aquele trabalhador e não cumpria os direitos. Quando ele caía, bastava um advogado trabalhista ou do departamento jurídico do sindicato ou da escolha dele acionar a Justiça do Trabalho que ele conseguia o vínculo, a assistência que ele queria.

Hoje, não. As empresas entraram no meio, oferecendo uma espécie de blindagem para esses empresários que optam por esse tipo de serviço. Quando ele cai, entra na discussão do século que é se esses trabalhadores são autônomos, se são empregados ou o que é que eles são.

Nós do sindicato, com o Ministério Público do Trabalho, temos convicção que esses trabalhadores são comuns, são vínculo, entendeu, e que há uma grande maquiagem por todas

essas empresas, não só pelo iFood. Nós não podemos nos esquecer de que o Mercado Livre é tão grande quanto o iFood, que a Amazon é tão grande como o iFood; como a Lalamove, a Click Entregas e a Loggi, entre outras empresas, estão fazendo a mesma sacanagem com o município, com o estado, com a União e com os trabalhadores.

Essas empresas se esconderam atrás desse mecanismo justamente por quê? Para fazer fortuna. Vocês vêm empresas num raio de cinco, seis anos, chegar e dizer: “olha, a gente entrou com um aporte de 500 mil reais, estamos valendo agora 3 bilhões de dólares.” Qual é a mágica? Sonegação dos direitos trabalhistas, sonegação dos tributos municipais, estaduais e federais e tudo o mais. Depois vem a questão do CNAE, a questão do enquadramento, porque ele se enquadra como empresa de tecnologia, mas eu desafio qualquer uma das empresas a me mostrar qual é a tecnologia que elas vendem. A Amazon vende tecnologia? A da Shopee vende tecnologia? O Mercado Livre vende tecnologia? A Loggi vende tecnologia? Não. Eles vendem um serviço de transporte de entrega remunerada, trabalhando de maneira clandestina dentro da cidade de São Paulo. A gente já está cansado de vir aqui nesta Câmara e falar isso.

Agora, a saúde está dando um grito, porque isso que foi mostrado são dados de guerras, entendeu? Quatorze mil acidentados, 840 mortes. Em qual categoria morreram 840 pessoas? Não tem. Nos governos anteriores, a gente conseguiu o adicional de periculosidade, porque é uma atividade de risco, tem um grau de periculosidade muito grande e a atividade não pode ser explorada da forma como está sendo explorada, entendeu, e dentro da maior cidade do país.

Por isso o Prefeito Ricardo Nunes e esta Casa têm um grande desafio, por quê? Vai chegar uma hora que a gente vai vir de manhã cedo e vai ter um motociclista caído. A gente vai voltar de tarde e ele vai estar lá, porque o estado, já falido e quebrado, não vai ter condições de dar um mínimo de suporte de atender, até porque, às vezes, o Corpo de Bombeiros chega rápido, ou na maioria das vezes o SAMU, mas quando a gente chega lá, às vezes a gente leva meses para ganhar uma maca para poder fazer uma cirurgia. É difícil demais, entendeu? E para você cair e quebrar um fêmur, uma bacia, uma clavícula, é num passe de mágica. Você só precisa

ligar a moto e sair da garagem com ela.

E, dentro de uma situação em que você é explorado numa atividade à revelia, como num dia de chuva, a mesma empresa que paga miseravelmente uma gorjeta, que é uma gorjeta/entrega, quando chove, está frio ou é final de semana, ela triplica aquele valor para poder tirar o trabalhador de casa e turbinar com bônus em cima de uma moto, entendeu, se torna – como se diz – uma arma letal. O cara vai cair, vai se sequelar, e ele vai ficar, nas redes sociais, igual eu vi o companheiro Gringo falando.

Agora mesmo eu estava num grupo ali – sem mentira nenhuma – é uma rifa. O cara está numa cama há seis meses e ele está lá fazendo uma rifa, uma rifinha de solidariedade para poder ajudá-lo para ele poder comer, para ele poder sobreviver. Se ele estivesse dentro do caótico sistema previdenciário, pelo menos ele estaria protegido. E ele está totalmente desprotegido e, assim, o sistema é esse aí e a tendência desse negócio é só piorar. Se a situação do país não melhorar, o negócio vai caminhando para um despenhado, que fica bom só para um lado, para o lado dos investidores dessas empresas, entendeu?

Nós, como sindicato, já fizemos tudo o que dava para fazer: Delegacia Regional do Trabalho, Ministério do Trabalho, Ministério Público do Trabalho, manifestação, manifesto, tudo. Entendeu? Inclusive tem 20 ações civis públicas e 800 inquéritos do Ministério Público, tudo feito por insistência do sindicato, por a gente entender que era uma fraude, em todos os sentidos. Só que, como o companheiro Camilo falou, os caras contratam um exército e um batalhão de advogados de primeira linha e eles acabam arrumando artifício para uma coisa que era para ser um, dois anos, acaba durando 10, 15 ou mais, só que nesse período o trabalhador vai ficando aí, vai ficando aí, vai ficando enfermo e os dados mostram que são trabalhadores que mal contribuíram para o país, mal deu uma contribuição para o país e já está enfermo, deixou a família a míngua e do que esse cara vai viver?

Como eles desvirtuaram os modelos tradicionais, eu não consigo enxergar uma proteção para esses trabalhadores, a não ser dentro dos modelos tradicionais. O trabalhador, às vezes, fica com resistência por algo que ele não conhece. Os trabalhadores CLT ganham 750

reais de aluguel de moto. Ele tem o piso dele, tem 30% sobre o piso que dá em torno de 500 reais e 700 reais de aluguel de moto, para uma jornada de trabalho controlada. Você não vê trabalhador CLT estressado, entendeu? Os caras trabalham, têm tempo para ficar com sua família e qualidade de vida. E dá para conciliar o trabalho CLT, fazer um “freelancerzinho”, não para essas empresas de aplicativo, mas direto, para uma pizzaria, um contrato direto com o dono, no qual o cara tem o mínimo de preocupação com o trabalhador – coisa que essas empresas não têm, nenhuma delas. A preocupação é só com dinheiro, colocar grupinhos de políticos em Brasília, na ALESP ou até mesmo aqui na Câmara dos Vereadores para desvirtuar as leis tradicionais, tentando varrer a sujeira para debaixo do tapete, mas vai chegar uma hora que o tapete vai estar uma montanha e não vai ter como esconder. Porque não adianta dizer que esses trabalhadores que estão aí na rua são autônomos ou que são microempreendedores individuais, porque eles não são.

A categoria é dividida em três modais: trabalhador CLT; trabalhadores autônomos, de verdade; e trabalhadores de aplicativo, que não são nem uma coisa nem outra, entendeu? A gente precisa que entre um governo sério lá em Brasília, que faça essa discussão séria porque a gente quer ver onde é que eles vão enquadrar esses trabalhadores, porque a maioria, que tem MEI, abriu por imposição de algumas empresas. Abre a MEI, mas não contribui com a base, ele está na rua do mesmo jeito e ainda fica com um BO a mais, porque ele fica com a dívida aberta na União. Então, assim, a mentalidade de quem é empreendedor é diferente de quem é obrigado a abrir uma MEI simplesmente só para fazer o gosto da empresa e ela ganhar um ou dois anos em discussões paralelas nos tribunais.

Bom, minha fala é essa. Parabenizo mais uma vez a Vereadora Luana, o Vereador Major Palumbo pela coragem de pôr a mão na ferida e trazer à tona um tema tão delicado como esse. Eu já fui ao Hospital das Clínicas, com a Dra. Júlia Greve, olhar os internados e ela dizia assim: “escolhe aí, no meio de 50, em quem você quer que seja feita a cirurgia hoje, porque nós não temos médico para atender todo mundo.” E, assim, o cara só faz uma reflexão quando ele está na maca, quando ele está f... lá e quando ele viu que é fim de linha para ele, entendeu? E

hospital público, todo mundo sabe como que é, cada caso que chega é pior que o seu que está lá.

Então é difícil. Espero que, pelo menos, os que estão aqui me ouvindo não tenham esse discurso que eu estou falando aqui na prática.

Essa é a minha fala. Obrigado pelo espaço aí, está bom? (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Obrigada, Gil. Agradeço, mais uma vez, por sua contribuição, pela parceria.

Antes de chamar a Deputada Sâmia, que compareceu a esta audiência, passo para o Marcelo Marques da Costa, que é um dos fundadores da Amabr e está com problema de horário, está bom?

O SR. MARCELO MARQUES DA COSTA – Boa tarde.

Eu subi aqui, a primeira vez, em 2018, ainda como motofretista, profissão que eu exerci com muito orgulho durante nove anos e foi em cima da moto que me formei e foi em cima da moto, brigando pela categoria, que eu e o Gringo, na época da Amabr, chegamos no Vereador Camilo Cristóforo, a quem tenho a honra de assessorá-lo e representá-lo neste palanque, nesta tribuna.

Eu fico muito feliz com a convergência dos assuntos, quando a gente trata de regulamentação, quando se fala de seguros sociais e de saúde, pois tem tudo a ver. Então acho que um trabalho da Comissão de Trânsito e da Comissão de Saúde e Trabalho, eu estou sentindo como se tivesse uma força a mais ajudando a gente.

A gente falou muito aqui sobre acidente; acidente é o problema a curto prazo. Mas também tem o problema de saúde a longo prazo, que é o que o Gringo falou do pessoal que carrega mochila. Isso é um problema grave.

A gente tem uma situação que o grande argumento dos aplicativos é a questão do desemprego, mas até quando vão usar esse argumento? Porque o motofretista que está nesses aplicativos não está vivendo, ele está sobrevivendo. E quando ele chegar nos 60 anos? E quando ele estiver há 10, 15 anos em cima da moto? Quando ele não conseguir mais sair com a moto,

não conseguir mais trabalhar, estiver com dor nas costas, quem vai amparar ele? Que garantia ele tem, que garantia social, que garantia previdenciária ele tem? Se ele se acidenta e vai a óbito, que garantia a família tem?

E minha grande preocupação, a minha luta sempre foi, porque quando a gente chegou aqui, quando começou a realidade dos aplicativos, a impressão que dava era que o Município tinha que se adequar à realidade dos aplicativos. É uma coisa inovadora, é uma coisa nova, parece que o estado, que o município tem que se adequar à realidade dos aplicativos. E não, são os aplicativos que têm que se adequar à realidade do estado e do município. Eles não podem chegar aqui fazendo e falando o que eles querem.

Então minha fala é bem breve, eu queria deixar só esse registro. E a questão previdenciária também, porque quando se fala de trabalho tem a questão previdenciária. O Gil vem aqui, defende o celetista. O celetista tem todas as garantias, tem, como ele disse, o aluguel da moto, tem a periculosidade, que é uma atividade com alto potencial lesivo. Tem a garantia previdenciária também para aqueles que têm o MEI, só que... Tudo bem, o MEI é uma realidade, tem lá a figura do motoboy independente na legislação do MEI. Legal, pode trabalhar, mas que eles fiscalizem, que exijam desse motofretista que ele apresente todo mês o seu DAS pago, para saber que ele está tendo direito, que ele está tendo as garantias dele, que ele está tendo a vida dele, a vida da família dele preservada, então tem que ter esse controle. Ah, mas não pode controlar, mas tem que controlar.

Eu e o Gringo, lá na Amabr, quantas pessoas a gente tirou da inadimplência do DAS, quantos parcelamentos, não dá para contar, é incontável. E a gente fazia, hoje a Amabr continua fazendo, mas eu fazia o parcelamento para o cara e todo mês eu mandava a parcela para o cara, para lembrar ele, olha, amigão, você tem que pagar, porque se você não pagar, se você se acidentar... E é a Lei de Murphy, o cara para de pagar, ele se acidenta.

Então era isso. Eu queria deixar só um cumprimento para todos vocês, que é a categoria que é a minha raiz, que eu amo e força para vocês. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Boa. Obrigada, Marcelo. Agradeço pelas

palavras, pela força. A gente, vindo como Saúde, é isso mesmo que você falou, é um fortalecimento, é uma força a mais.

Queria também chamar a Deputada Sâmia Bomfim. Assim como o iFood e esses aplicativos batem na minha porta para falar mentira, eu sei que também batem na dela. E eu sei que ela também enfrenta bastante essa questão lá em Brasília, para tentar fazer a regulamentação e fazer lei.

A SRA. SÂMIA BOMFIM – Olá. Boa tarde a todas e a todos.

Quero cumprimentar todos os trabalhadores presentes, Vereador Palumbo, os membros da Mesa, a minha Vereadora Luana Alves, muito corajosa, sempre combativa e abrindo esta Casa para que de fato ocupada pela população de São Paulo. Agradeço demais, Luana, o convite.

Primeiro quero compartilhar uma experiência que nós tivemos no Congresso Nacional de construção da primeira legislação brasileira voltada para proteger entregadores de aplicativo, infelizmente restrita ao contexto da pandemia de covid-19. Quando estava no auge da pandemia, que boa parte da sociedade estava em isolamento social, nós conseguimos construir uma audiência pública no Congresso Nacional, em Brasília; foram representantes de diversos estados.

E naquele momento foi possível, pela primeira vez, fazer com que a Câmara de Deputados se debruçasse sobre o assunto, compreendesse uma realidade, em especial no momento em que essas empresas de aplicativo estavam ganhando muito dinheiro, porque as pessoas que não estavam mais saindo para trabalhar nos seus locais de trabalho, muitas delas... Aumentou o número de entregas de comida e, portanto, aumentou muito o lucro delas e, conseqüentemente, aumentou o número de acidentes dos trabalhadores de aplicativo no país.

A gente construiu a lei, o projeto de lei a princípio, demorou muito para que conseguisse ser aprovado porque, como a Luana disse, o *lobby* dessas empresas de aplicativo é um negócio sem brincadeira, é uma pressão, uma presença e um poder de convencimento, para não dizer outra coisa, de deputados e de deputadas que fez com que somente praticamente

no final do isolamento social a gente conseguisse aprovar essa lei.

E ela ficou restrita ao prazo de calamidade, ou seja, ela acabou muito rapidamente, em pouco tempo. E foram poucos, inclusive, os trabalhadores que conseguiram ter acesso ao que ela dizia, que é seguro-acidente caso se acidentasse; que é a possibilidade de que, caso perdesse alguma entrega por alguma eventualidade a empresa imediatamente tivesse que se responsabilizar por isso; e auxílio-saúde, principalmente para aqueles que se contaminassem por covid-19 em decorrência do seu trabalho. Bom, foi essa a nossa experiência. Infelizmente esse prazo já passou e não teve a aplicabilidade que a gente gostaria que ela tivesse tido.

Mas, agora, a gente está num novo momento. Eu acho que a gente, em nível nacional, pode tentar construir um novo projeto. Eu sei, pelo menos dos depoimentos que eu ouvi naquela audiência, dialogando com alguns trabalhadores, que existem diferentes visões. Tem aqueles que têm uma predileção pelo modelo de CLT, aqueles que têm predileção pelo modelo autônomo. Mas todos têm em comum o fato de que compreendem que essas empresas de aplicativo chegaram no Brasil, porque elas vêm de fora do Brasil, para se apropriar de um trabalho que já acontece há muitos anos, sem que elas tenham contribuído inclusive para que esses trabalhadores pudessem desenvolver o seu trabalho com excelência. Porque são vocês que compram a própria moto, que garantem a gasolina, que atendem o consumidor, atendem com toda educação, com todo zelo do mundo, que garantem a entrega. E não se preocupam com absolutamente nada da logística, do deslocamento; se alguém se acidenta, lavam as mãos, absolutamente nada acontece.

Não se tem a devida periculosidade acumulada naquilo que vocês recebem. Não se pensa a lógica previdenciária, porque afinal de contas uma hora todo mundo acaba envelhecendo e tendo dificuldade para exercer as funções que exerce. Precisa também de vigor físico para conseguir ficar o dia inteiro em cima de uma moto, carregando uma mochila e rodando a cidade inteira. Esses elementos são possíveis de serem debatidos numa casa legislativa, independentemente se o modelo adotado for CLT ou autônomo.

Mas o que não pode é que essas empresas sigam atuando, muitas delas nem sequer

pagam imposto à altura do que deveriam, sem nenhum tipo de transparência. É preciso abrir a caixa preta dessas empresas de aplicativo, porque elas têm milhares, para não dizer milhões, de trabalhadores e não pagam nenhum tipo contribuição previdenciária ou de imposto à altura daquilo que elas lucram. E tudo que elas lucram não fica aqui no Brasil, isso é que é pior. É o tipo de dinheiro que elas ganham em cima da hiper exploração do trabalho e o lucro delas nem é revertido na forma de imposto para a população brasileira, para saúde, para educação, para assistência social; é tudo para fora do Brasil.

Em nível municipal, Lu, eu sei que vocês debatem isso à exaustão e com excelência, a própria Prefeitura de São Paulo, ou a prefeitura dos outros municípios, essas pessoas estão sobre o solo de São Paulo, estão trabalhando aqui, estão sob as regras de trânsito daqui, estão atendendo os restaurantes, os bares e a população de São Paulo. Por que é que não se tem uma lei municipal para garantir o mínimo e o básico para esses trabalhadores? É possível que seja feito.

Em nível estadual, igualmente. Eu não tenho os dados, mas aqui no Estado de São Paulo são milhares e milhões de trabalhadores que estão, como eu disse, tendo o seu trabalho apropriado por essas empresas, porque já desenvolviam muito antes de eles se apropriarem disso. E em nível nacional também.

Eu sei que é absolutamente desafiador, porque a gente, hoje, no país, passa por dois problemas. É a lógica da precarização e da flexibilização do trabalho, que é concreta. Foram aprovadas várias leis no Congresso Nacional, a lei da terceirização, a reforma trabalhista e tantas outras que fragilizam e flexibilizam as condições de trabalho, os direitos trabalhistas.

Mas tem um aspecto ideológico também. Se vende muito a ideia de que nós somos empreendedores, de que individualmente podemos conquistar tudo o que a gente quer. É verdade que, o esforço de cada um, precisa e deve ser valorizado, mas também é verdade que a sociedade é absolutamente desigual. Há pessoas que correm uma corrida de 100 metros, enquanto há pessoas que correm a mesma corrida de 100 metros, alguns de moto, para fazer uma boa analogia e outros correm de limosine.

Então, não são as mesmas oportunidades dadas para toda essa lógica do empreendedorismo que muita gente apreende, coloca para si mesmo, está a serviço da hiper exploração do trabalho e do lucro dessas empresas que, como eu disse, não devolvem o seu dinheiro para o Brasil e para o povo brasileiro que é quem, afinal de contas, paga por tudo isso.

Só mais uma vez nos colocar à disposição para o que for necessário de instrumentos legislativos para construção no Congresso Nacional. Parabenizar vocês pela luta, pelo trabalho, pelo esforço. Vereadora Luana, Vereador Palumbo, todos que construíram esta audiência, que a gente possa acumular para avançar, de fato, em direito. Seja ele na modalidade como for, mas sempre combatendo a lógica da hiper exploração.

Muito obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Muito obrigada, Deputada Sâmia. É muito curioso, porque a lei a que você se referiu, que é a que valia para estado de calamidade pública, na pandemia, colocava o seguro, o auxílio saúde, que poucos acessaram, como você falou. Mas o iFood veio para a CPI dos Aplicativos contar para nós Vereadores tudo isso como se fosse um favor.

Eles vieram falar, não sei quantos foram atendidos pelo auxílio saúde, pelo seguro na cidade de São Paulo, como se eles tivessem dado, como se não fossem obrigados, por uma lei federal, aprovada em Brasília, que só foi aprovada porque teve luta. Só foi aprovada porque teve sindicato, porque teve associação, porque teve entidade, porque teve lutador e lutadora que foram lá em Brasília fazer o seu protesto. Foi só por isso que conseguiu. Não foi favor nenhum.

Vou reforçar isso aqui. Não existe favor dessas empresas, o que existe é obrigação legal que a gente vai conquistar a partir de luta.

Vou passar a palavra para o Marcos Cardoso Alves, *motoboy*. Em seguida, para a Deputada Estadual Mônica Seixas.

Vou falar o nome de todos que estão inscritos: Jeferson Silva, Rodrigo Ferreira, Danilo Caetano. Quem quiser falar pode, por favor, inscrever-se. Estamos com o tempo apertado, mas acho importante que todo mundo conseguisse escutar.

O SR. MARCOS CARDOSO ALVES – Boa tarde a todos. Cumprimento a Mesa.

Pegando a fala do Gil, do Gringo, principalmente a Cecília que comentou algo que eu fiquei pensando muito sobre a máquina. Aquela máquina, o trabalhador se machuca, vocês vão até lá e fazem a vistoria. Interditam a máquina, enquanto não resolver o problema ela não volta a trabalhar.

Eu sei que a tendência que nós estamos falando hoje é sobre a saúde. Vou pegar um pouco mais forte. Eu trabalho registrado, o meu bico antigamente tínhamos as pizzarias, mas infelizmente, hoje, os aplicativos, todos sabem que eles entraram e dominaram o mercado pelo preço. Mas o preço é ruim para o motoca, as taxas são baixas para o motoca.

Mas, o empresário, dono daquela pizzaria, ele paga para o iFood, paga caro. Não só para o iFood como para todos que trabalham com *delivery*. Ele paga caro também. O iFood, os aplicativos, ficam com a maior parte.

A gente, que é um *motoboy*, que entra com o nosso corpo, nossa mente. Porque se a sua mente não estiver bem, como você vai fazer a entrega? Com a mente perturbada vem o estresse, junta o cansaço, as preocupações. Você quer dar o melhor para a sua família.

Vou além, não quero dar uma de coitado, mas na madrugada, há mais ou menos dois meses, nós ajudamos um companheiro. Ele estava sentado na moto e a sua perna, vocês precisavam ver. Só de lembrar a cena dá vontade de chorar. A perna dele, irmão, estava muito inchada. Eu falei para ele: Mano, você não tem condição de trabalhar, irmão. Ele olhou e falou: Marcão, meu irmão, eu tenho de levar o ganha pão para a minha família. A gente conseguiu colocar o mantimento na bolsa dele, subiu e foi embora. A madrugada toda ele estava trabalhando dessa maneira.

Eu desafio a qualquer um aqui. Não sei quantos estão fazendo ainda. Se você ficar na madrugada vai ver o cara trabalhando dessa maneira. Porque, como foi falado, a coluna do cara dói tanto que queima. Ele acha que está esquentando, mas não é, gente. É o físico dele. Acaba atingindo a coluna, as pernas, a mente do cara.

Aí eu falo para você: será que, realmente, o aplicativo está preocupado com a saúde

do trabalhador? Será que, realmente, aquele cara que está em cima da moto ele é um autônomo verdadeiro? Há o cara que é autônomo e o que é CLT. O autônomo vai cobrar o preço justo, por isso ele vai ter um capacete da hora, vai ter um equipamento da hora, vai ter como pagar aquele equipamento dele. O CLT é a mesma coisa, muitas vezes a própria empresa já fornece esse equipamento.

Aí você vê essas empresas distorcer tudo isso aí. Você está vendo o *motoboy* trabalhando mutilado em cima da moto. É normal você vê agora o cara com uma gaiola na perna, como que um osso desse vai voltar para o lugar? É normal você ver o cara trabalhando com a clavícula quebrada, gente. De tanto trabalhar, ele está trabalhando com a clavícula quebrada, irmão. O cara não pode parar. Ele não pode, se ele cair, não tem como parar, porque se ele parar as entregas dele diminuem. Porque as estrelinhas não servem de mais nada.

Por isso, eu convoco todos aqui. Eu creio que estamos falando sobre saúde, mas quero que todos pensem, parem para pensar, como o Gringo acabou de falar, comece ficar no lugar daquela pessoa. Há pessoas fiéis, homens e mulheres que nós elegemos e que estão lutando para isso. Mas há outros que estão pensando só no seu bem-estar, não pensam na população, nos *motoboys*.

O *motoboy* foi um cara elogiado, fizeram plaquinha: você é um anjo. Quantos *motoboys* que devem ter pegado Covid e nem sabem? Quantos? E a gente indo ali com a máscara. Como a companheira falou: engolindo fumaça, inalando fumaça e trabalhando ali 16 – 17 horas.

Quando começam a sair os pedidos, como o Presidente Gil falou, começa a chover, começa vir entrega e promoção. Por que essas promoções que eles dão nesses dias? Por quê, Luana? Já que eles gostam tanto do *motoboy*, se preocupam, falam que tem seguro, por que não falam “vamos colocar um convênio médico”? Já que eles conseguem pagar promoção naquele dia, por que não consegue pôr um convênio médico? Um local coberto igual ao CLT? O CLT tem um local para comer.

Hoje vocês veem na rua como o *motoboy* faz refeições. Agora, eu pergunto para

vocês, onde a nossa categoria chegou, vendo companheiros nossos comendo na rua? Comem na rua, no meio das praças. Muitas vezes ele é criticado de um prédio da alta sociedade, por causa de alguns que estão fumando, usando drogas – não tenho nada a ver com a vida deles -, mas acaba sendo julgado. Será que as pessoas estão olhando esse lado, ou só estão julgando?

Está na hora de a população acordar. O *motoboy* sem saúde não vai fazer um bom serviço, vai dormir na moto, vai pagar o preço. Quantos e quantos estão aí? Você olha a cara do cara e vê aquele cansaço, sabe? Pode sair, na madrugada. Se você pedir alguma entrega, você olha o olho do *motoboy* e você vai ver os caras com olheira. Eu convido vocês a ir ao Hospital das Clínicas. Quantos e quantos estão pedindo ajuda? Há pessoas que foram e perderam as suas pernas.

Há um trabalho, aí – não sei se o Rodrigo pode me ajudar, mas acho que é Lucy Montoro. Não estou fazendo propaganda, não. Foi a única que, na pandemia, está ajudando *motoboy* mutilado. Podem entrar e vocês vão ver. Não estou fazendo propaganda, não. Foi a única que abriu as portas, lá, para ajudar, porque os aplicativos, aí, falam que há um seguro, mas, que seguro é esse, que o cara perdeu a perna e, na hora H, não... Sabe, Vereador Bombeiro Major Palumbo? Então, é um seguro imaginário.

Acho que tem de haver uma revolução. Como o companheiro Gringo falou, era para isto estar lotado, mas muitos, neste momento, não puderam estar aqui. Acredito que muitos estão nas redes sociais e estão vendo a luta destes pequenos. Há associações, sindicato. Aqui está a Vereadora Luana Alves, juntamente com os representantes, lutando para termos uma mudança. O Governo do Estado, o federal e o Legislativo têm de acordar. Têm de ver que, infelizmente, o Hospital das Clínicas está lotado.

O rapaz, ali, disse que diminuiu. Gente, não diminuiu. Basta você sair com o seu carro, principalmente no tempo de chuva. Se você não passar por cinco ou seis motocicletas caídas no chão... Ainda, posso estar falando algo errado, mas será que esses que elegemos estão querendo... Eu não quero proibir ninguém de trabalhar, não.

Você acha que um cara de 18 anos tem um preparo legal para pegar uma moto e

sair aí, nessas avenidas? Não tem. Hoje, infelizmente, essas mortes, esses meninos sem braço, sem perna, isto tudo tem um culpado. É aquele aplicativo, porque, antigamente, fazia entrega dentro da área dele, na quebrada, como falamos. Ele não tinha experiência nenhuma. O aplicativo fez o quê? Ele o jogou no meio do quê? Dos leões – no meio dos caminhões, dos carros. Quando você é um motoboy experiente, você sabe quando a pessoa está de saída, dentro do carro. Você já tem a malícia da rua, mas, infelizmente, esses nossos jovens... Hoje, podem ver: os hospitais estão cheios de jovens mutilados e há culpado. Infelizmente, é a tecnologia. Ela veio para ajudar, mas ela tem de ter regra.

Então, por mais que muitos estejam falando que isso não vai dar em nada, acho que vai chegar uma hora em que vai dar em algo tudo isto que está sendo feito, juntamente com a Vereadora Luana Alves, a CPI, o sindicato, as associações. Eu acredito na nossa nação brasileira. Eu acredito que ainda existem homens e mulheres justos que nós escolhemos e que hoje estão nesta Casa e lá, em Brasília. Eu acredito que vamos ter respostas, que venham a salvar vidas.

Peço a todos que venham olhar para a nossa categoria com olhos diferentes. Ali, há um pai. Neste exato momento, há mulheres cujo esposo infelizmente partiu. Infelizmente, como o Gil estava falando, há pessoas neste exato momento pedindo ajuda. Vemos isso toda hora. São 24 horas. Era um cara que trabalhava no aplicativo e ganhava bem, mas aconteceu o que já estávamos esperando. A Covid está acabando, Vereadora Luana Alves. O que aconteceu? Os bares e restaurantes estão voltando e a nossa categoria está sendo esquecida, infelizmente.

Aqui, estamos falando sobre saúde, mas eu acredito que, a partir de tudo isto que vocês estão fazendo, todos os que estão unidos, neste exato momento, nas redes sociais, nas instituições, no Hospital das Clínicas, todos esses, que estão envolvidos... Vamos ter resposta e vai ser resposta boa para todos nós.

Esta é a minha fala e agradeço a todos. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Obrigada. Foi muito bom.

Pessoal, vou chamar, também, a Deputada Mônica, que é estadual. Quero lembrar

que é importante a fala dela, em especial, porque muitos hospitais de reabilitação, inclusive o Hospital das Clínicas, são de ordem estadual. Então, essa pessoa que passou por acidente e vai precisar de um tratamento vai, no final, ser atendida pelo SUS. Não existe convênio médico. Não existe convênio que essas empresas pagam. No final, quem vai dar conta é o nosso Sistema Único de Saúde. Então, quero chamar a Deputada Mônica. Depois, será o Sr. Jeferson Silva, Presidente da OMESP.

Vou fazer um pedido para todo mundo, gente, para tentarem falar por três ou quatro minutos, para todo mundo conseguir se escutar até o final da audiência. Está bom?

A SRA. MÔNICA SEIXAS – Boa tarde a todas. Boa tarde a todos os trabalhadores presentes. Vereadora Luana Alves, obrigada pelo convite. Cumprimento os demais Vereadores.

A Vereadora Luana Alves não só vem abrindo espaço para este debate, tão importante em uma cidade, como vocês mesmos disseram, que é a capital dos motoqueiros e dos entregadores, mas também vem convidando outros Poderes Legislativos a fazer parte desse acúmulo de debate que vocês estão fazendo na Câmara Municipal.

Não tenho dúvidas sobre o grau de risco à vida do trabalhador que hoje está no trânsito em cima de uma moto, vestido apenas da própria pele. Não tenho dúvidas de que não são autônomos, porque autonomia pressupõe liberdade para dizer preço, liberdade de escolher cliente, liberdade de horário, previsão de descanso, pagamento de tributos, seguridade social – CLT, também. Então, estamos discutindo um novo fenômeno, que tem a ver com a uberização, mais do que com o avanço da tecnologia.

Na Assembleia Legislativa, já chamamos o Ministério Público do Trabalho para discutir a respeito. Versamos sobre alguns projetos, como o ponto de descanso. São completamente insuficientes, ainda, as iniciativas, que precisam avançar, mas, ouvindo os senhores falando, eu me lembrei muito dos anos 1980, no Brasil. Os trabalhadores, ainda em fábrica, muito empobrecidos pela inflação e pelo preço das coisas, eram extremamente explorados, mas, aí, pelas fábricas. O Brasil batia recorde de morte de trabalhadores nas fábricas e, de repente, isso estourou em greve, por direitos trabalhistas que temos hoje, como vale-

refeição, tempo de contribuição, Fundo de Garantia, etc., que, à época, pareciam inimagináveis, mas trabalhadores e trabalhadoras em luta disseram para os patrões – que sempre vão explorar à exaustão aqueles que fazem a máquina girar, o dinheiro chegar e etc. – que as suas vidas importam. É isso o que estamos ouvindo, sistematicamente.

O iFood, a Amazon e o Mercado Livre não entregam mercadoria. Quem faz a mercadoria é o restaurante, a fábrica, etc. Tampouco levam o produto. Não é uma empresa de logística. É uma empresa mediadora de tecnologia entre aquele que faz a entrega e quem produz a mercadoria. Porém, se quer se colocar nessa mediação, tem de ser responsável com a vida desses trabalhadores e trabalhadoras. Não temos dúvidas sobre isso. Não temos dúvidas de que é o básico entregar material de segurança.

Assistimos, durante a pandemia, a que trabalhadores não tinham nem máscaras. Nós todos estávamos com dificuldade de encontrar máscara e álcool em gel no início da pandemia. Estava em falta no mercado. Vocês se lembram? Não era fácil ir a uma farmácia e comprar álcool em gel. Contudo, vocês estavam obrigados ao trabalho. Vocês não podiam ficar em casa. Vocês não podiam negar. A mesma coisa é agora. Passou a pandemia, mas as pessoas estão trabalhando, sem recuperação, com a gaiola.

Esses dias, no trânsito, mesmo, atendemos a um moço. O pé dele virou na minha frente. Eu fiquei agoniada. A moto caiu em cima. Aí, fomos socorrer. Ele virou para mim e falou, assim: “Já estava quebrado, moça. Não se preocupa, não.”

Então, não há dúvidas da importância do que vocês estão fazendo aqui. Não há dúvidas de que a classe política como um todo tem de se comprometer com a garantia da vida daqueles e daquelas que estão fazendo, hoje, a nova forma de relação trabalhista acontecer. Hoje compramos tudo pela internet. Hoje recebemos tudo em casa e há um sujeito muito importante que faz essa mágica acontecer. À porta da nossa casa chega um entregador, geralmente de moto, geralmente protegido apenas da própria pele, geralmente com a família em casa em situação de fome. Quanto é a média de entrega em um aplicativo, hoje? Quanto de salário faz essa pessoa? É o suficiente para ela viver?

A gente também viu outro caso recente, que deve chamar a atenção, vocês devem conhecer, do moço que morreu logo após o iFood prometer seguro de vida, e a família não conseguiu acessar o seguro de vida, porque ele tinha sido bloqueado no aplicativo. O aplicativo tem autonomia para expulsar do serviço quem quiser, mas os trabalhadores do aplicativo não têm autonomia para pactuar direitos mínimos com esse aplicativo, e dizer quais são os limites da sua vida e da sua saúde.

Portanto, hoje eu saio daqui bastante comprometida, mais do que a gente já estava, para a gente discutir também, no estado de São Paulo, a regulamentação e a responsabilização daqueles que mediam a entrega da produção e o consumidor, aqueles que mediam o serviço de entregadores, mas não se responsabilizam por esse trabalho.

Quero agradecer a todo mundo que está lutando, e quero dizer para vocês - vocês disseram sistematicamente “nós somos poucos, nós somos poucos, nós somos poucos” - vocês não são poucos. Essa categoria é enorme e está todo mundo lutando o tempo todo. O problema é que a gente sabe, todo mundo aqui sabe, que o entregador que não está aqui hoje é o mesmo entregador que não para quando cai. Por um único motivo: um dia sem trabalhar significa fome na vida da sua família.

Então, não duvidem da força de vocês e da necessidade de seguirem lutando. Vocês não são poucos. A gente está muito atento e comprometido com responsabilidade que tem o estado e a justiça de garantir direitos humanos e dignidade a esses trabalhadores.

Obrigada, gente. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Obrigada. Agradeço muito, Deputada Mônica. Para o estado de São Paulo, tem que ter legislação.

Gente, eu vou de novo falar o nome de todo mundo que está inscrito, tá? Jeferson Silva, Rodrigo Ferreira, Danilo Caetano e Ricardo Mendes.

Eu vou passar para o Jeferson Silva e ouvir depois o Rodrigo Ferreira. Venha aqui para o púlpito.

O SR. JEFERSON SILVA - Boa tarde a todos. Boa tarde ao pessoal da Mesa.

Eu nem coloquei o meu nome aí, foi outra pessoa que colocou o meu nome, mas já que estou aqui eu vou discursar.

É assim, eu sou representante também de uma associação e todos aqui têm o mesmo propósito, que é o quê? A saúde do motociclista, luta por melhoria.

A primeira coisa que eu tenho que esclarecer aqui para a gente, que é motociclista. A nossa união é imprescindível para qualquer batalha que vem pela frente, entendeu? Hoje, a gente é dividido. No último protesto que a gente fez, eu vi um monte de gente com placa:” fora sindicato”, “fora não sei o quê...” E, não é a Amabr. A Amabr é uma associação independente, mas contra o sindicato, independente das falas que foram citadas antes.

E aí o que eu falo sobre a saúde do motociclista na rua? É imprescindível, primeiramente, a gente exaltar os coletes, mas a gente tem que trazer para o discurso, por exemplo, pô, como que as marcas que já estão aí: Califórnia, Arizona, vão se adequar ao que já está no mercado? Então, é uma discussão bem ampla, entendeu?

Em primeiro lugar, vem a vida do motociclista. Eu, como associação também, já estou um tempo... Eu trabalhava com tecnologia e vim para essa área já faz uns anos. Então, a nossa profissão é uma profissão que agrega. Lembra, quando o cara sai da penitenciária, ele vai tirar carta e vai ser motociclista, porque ninguém aceita ele em outras profissões. Então, é uma profissão que sempre está aberta a contratar novas pessoas. Então, isso também é um fator, por exemplo, o marceneiro hoje tira pouco, ele vai para a nossa profissão, e às vezes ele não sabe nem pilotar, entendeu?

Com a regularização que o Gil está propondo, eu acho que tem que abrir uma discussão para a gente, para trazer o pessoal da categoria. Por exemplo, o pessoal da OMESP é contra aquele número atrás da moto. O pessoal todo é contra. É contra esse número atrás da moto, porque no discurso que o pessoal usou na última reunião, ele falou assim: “Só em Auschwitz eu vi um negócio assim, o cara com o número nas costas”. E aí o que eu falo para eles é assim: hoje, a gente tem que abrir mais o leque para as outras pessoas discursarem, não é só a nossa visão. Em tese, eu exalto o trabalho do sindicato. Exalto o trabalho do Gringo. Em

todas as audiências que eu vim, onde ouvi o discurso mais exaltado era o do Gringo, que está aí alguns uns dias.

O que eu falo para vocês é o seguinte: Como OMESP, eu me proponho, porque a gente estava propondo uma manifestação, porque eu trabalho para a Rappi. Trabalho no Turbo da Rappi. Sou entregador também, só que eu trabalho no Turbo da Rappi. Alguém de vocês conhecem o Turbo? O Turbo é a entrega em dez minutos. Então, a gente tem que pegar a entrega e levar em dez minutos. Só que a gente fica 8hs. Não, exatamente, em dez minutos, chama Rappi-Dez, Rappi Turbo e a gente leva essa entrega. E praticamente a gente fica ali 8hs, dentro de um centro Turbo da Rappi. O que acontece? Aí já extrapolou as regras do CLT. Por exemplo, você tem uma hora para estar ali, você tem que se logar, você tem aquele momento de ficar lá, entendeu?

Então, a pergunta é: como que eles chegaram nesse ponto, você tem um salário mínimo, mas você não tem o preço de uma entrega mínima? Como que eles chegaram, passaram por todos as leis e chegaram nisso? É isso que não bate para a gente, a gente queria saber. Como que eles chegaram a esse ponto? Pô, o cara se acidenta, morre e eles não tem vínculo nenhum? Como que eles chegaram nesse ponto? Eles extrapolaram todas as leis trabalhistas. Alguém já se perguntou aqui? Eles nem usaram advogado para isso. Eles só fizeram, entendeu? Só fizeram e ninguém parou eles. Essa é a pergunta.

Agora fica uma regra do quê? Muitos dos entregadores aqui têm uma renda fixa, seja de iFood, Rappi. E aí, como que você vai pegar e quebrar a sua renda? Você vai falar: “para aí, o aplicativo, que agora a gente vai acabar com a renda de todo mundo”. Você não pode. Agora que a gente abriu um diálogo com eles.

Eles não vão entender, se por exemplo, aqui temos muitos representantes, mas cadê o representante do iFood sentado nessa cadeira? Cadê o representante do Rappi sentado nessa cadeira? Quando o *brother* ali falou de acidente, então, irmão, todo dia a gente socorre um cara. Na última, eu tirei a camiseta do nosso projeto social, pus na cabeça do cara e eu falava para ele: “mano, respira, respira, respira, sua vida tá aqui. Não desanima”. Então, você imagina o que

é isso para nós.

Então, hoje aqui na frente de vocês, a intenção nossa é unir a categoria, nunca, nunca dividir. Nunca! Seja associação, não importa quem é contra o sindicato, se vai faturar ou não, o que importa é a saúde, é a vida dos *motoboys*.

Então, primeiro, de fato, a gente... estava programada uma manifestação para os Rappi Turbo, a gente ia parar. Ia parar iFood, ia parar tudo. Se não parasse, ia ser do nosso jeito, mas são pessoas que estão dispostas a morrer pela causa.

Esse diálogo tem que ser aberto primeiro pelos *motoboys*. Não sei se o Gringo ou o Gil estão dispostos a abrir um leque para a gente sentar e conversar, a gente chamar os placa cinza, porque os placa cinza tem uma opinião diferente. Muito cara não tem compromisso com a causa e precisa entender essa nossa visão de querer proteger as pessoas, mas não limitar a liberdade individual deles. Por exemplo, o meu baú hoje eu não levo nas costas. Mas, eu amarro ele com elástico na parte de trás. Inclusive, amanhã tenho uma reunião com a Secretaria de Segurança para discutir essas apreensões.

Então a gente está sendo atacado de várias frentes. Na apreensão, tem cara que é ignorante, fala: “Pô, o cara não consegue consertar o retrovisor, esse cara não tem nem que estar na rua”. Só que aí, o que acontece? A gente tem que abrir o diálogo e falar para ele: “Ô, *pera* aí, parou a moto?” Dá a chance de o cara consertar esse retrovisor e sair, porque são pais de famílias. A maioria, seja placa cinza ou placa vermelha. A polícia está enchendo guinchos com isso. Hoje em dia o cara que compra por trás do aplicativo, ele não fica tão estressado como o *motoboy*. A Rappi faz você colocar 18 itens na compra e ela cancela aquela compra, sendo que você já colocou 18 itens lá dentro, Aí você fala “caramba” e você não recebe pela corrida. Você já fez isso com alguém? Falar assim: Ô, filho, vai lá comprar para mim. Corta o preço aí para mim, e aí eu cancelo no final”. E aí você não ganha nada por aquilo. Se a gente não abrir esse diálogo, muitos de nós, *motoboys*, vamos entrar em brigas que a gente não quer ter, entendeu? E contra o estado e contra tudo.

O *motoboy* de aplicativo e o *motoboy* CLT, não é que tem visões diferentes. Todos

lutam pela mesma coisa. Só que o *motoboy* que não é CLT ele não tem um compromisso de estar ali no dia a dia, ele já é um cara descompromissado. Mas, quando ele sofre o acidente, como os meninos falaram, ele vai procurar os seus direitos. Eu já sofri três acidentes. Eu quebrei o braço aqui, por imprudência minha, excesso de velocidade; e eu estourei o apêndice. Eu fiquei uns dias de cama, e, até então, eu tinha um respaldo financeiro, entendeu? Mas e quem não tem? A Rappi agora abriu contêineres para você esquentar o seu bandeco, bonitinho, com água, mas isso não muda o fato do compromisso com as pessoas. Eles querem colocar um seguro, mas querem que a gente pague esse seguro na plataforma. Aí, para os entregadores que são diamante, que é o nível alto da Rappi, eles estão dando alguns médicos de graça. Então, você tem acesso a médico de graça. Mas o tanto de dinheiro que eles já arrecadaram em cima da gente... Por que isso agora? Por que só agora?

Então, para a gente discutir sobre o aplicativo, primeiramente acho que eles têm que estar sentados aqui, a liderança deles. Já cansei de conversar, de falar com as pessoas, ir para discurso, ver o Gil debatendo aqui. Quantas vezes os caras dos aplicativos estavam aqui para discursar, para falar: “Eu entendo vocês, vamos mudar isso”? Ninguém. Aí, o pessoal fica saturado. O Gil já disse: “Já tentei de tudo, já tentei de todas as formas”. Mas, aí, o que acontece? Nada muda, nada muda, nada muda, nada muda, nada muda. Entenderam?

É o que eu falo para vocês: a gente vai tentar de todas as formas; com vocês aqui e com as manifestações. Não adiantou? Uma hora ou outra o desemprego cai, muita gente vai sair fora da nossa profissão, porque a maioria das pessoas não quer ficar em cima de uma moto porque já não era da profissão. Quando cair, eles vão recorrer de novo a esses *motoboys* que estão aqui. Mas, até lá, a gente já vai ter brigado muito. Muito, muito, muito, de verdade.

Primeiramente, eu peço desculpas a todos aqui porque eu não me inscrevi para falar, eu só queria hoje ouvir essas pessoas. Hoje em dia, o *motoboy* come em cima de uma moto, e não é nem um bandeco. Quando você vir um moleque comendo com bandeco na rua, é um luxo. Ele come em cima da moto. Ele pega um pacote de bolacha, ele abre, ou ele pega um refrigerante e um salgadinho. Isso não é alimentação.

A Rappi tem um sistema de reserva. Se você falta naquela reserva, automaticamente o contador fica assim, diminuindo, e você cai de nível. O que configura ser um CLT? Como a gente faz para interditar? A gente tem que interditar, parar. “Vocês estão com característica de CLT”. O que a gente precisa? Juntar mais de mil *motoboy*s, entrar com mais de processos? Ou esperar morrer? Porque se for para a gente morrer na rua trabalhando, eu prefiro morrer lutando contra eles.

Muitos daqui já estão há anos na luta: o Gringo, o Gil. E quando as pessoas trazem para mim: “Vou contra o sindicato”, eu digo “Calma, tenha uma conversa, tenha um diálogo”, entendeu? Não é só o placa vermelha, é o placa cinza também. Muitas pessoas não querem se descaracterizar. Ser *motoboy* não é questão de você seguir padrões, é uma questão de estética também. Eu quero estar bonito, eu quero estar apresentável. Eu vou àquela cliente levar o lanche, mas eu quero estar apresentável. Tem muito “jaco”. Capacete, por exemplo: eu tomo multa direto por levantar a viseira. Isso, para mim, é uma palhaçada. Se não pode levantar a viseira do capacete, por que não constrói o capacete com viseira sem abrir, entenderam? “Ah, é porque você pode levantar à metade”.

São muitas coisas que têm que mudar. Mas, em características do *motoboy*, o que mantém a nossa integridade? Viver bem, qualidade de vida. Eu estou me estressando no lugar do cliente. Eu vou comprar, ele cancela a compra, eu não recebo por aquela compra. Eu me desloco por três, quatro quilômetros, eu não recebo por aquela compra. Um *motoboy* da iFood morreu, esses dias, na Rebouças. Cancelaram a compra, não sei o que fizeram para ele, ele veio no corredor, mas ele entrou debaixo do “busão”, nervoso. Mas quem paga o pato nessa? A família do cara, o filho do cara. É o filho do cara que vai crescer sem o pai, e, na periferia, isso é um problema mais grave.

O buraco é sempre bem mais embaixo. E é aí que eu falo para vocês: eu agradeço muito por estar vindo aqui para conversar com vocês. A UMESP é só mais uma associação para somar, entenderam? E a gente quer o diálogo acima de tudo. Hoje só vai funcionar com a nossa união. Sem a nossa união, não tem como. O Tiago Mitraud, que é um deputado federal, tratou

falou lá que a Lei 12.009 estava ultrapassada. O que eu falei para os caras? Não é que é ultrapassada, mas o aplicativo entrou, chegou, se instalou, fez o que fez, e ninguém parou. Tinha lei no mercado, ninguém parou. Agora, como é que a gente faz para barrar?

Então, fica a pergunta para esta Casa. Eu não entendi como a gente faz para barrar o que entrou sem permissão nenhuma, se não podia entrar. Muitas das coisas que ficam na cabeça de vocês. Querem unir a categoria por um propósito só? Vamos unir. Agora, querem dividir? Não tem como a gente continuar, nós vamos continuar tomando porrada de tudo quanto é lado.

Amanhã tenho uma reunião, fica o convite para o Gringo e para o Gil. É uma reunião com a Secretaria de Segurança sobre as apreensões das motos. Muitas das motos, pneu careca, documento atrasado, eu não tenho o que fazer. Mas, por exemplo, avarias na moto, como retrovisor quebrado, um farol que dá para trocar, isso a polícia tem que nos ouvir.

Agradeço a todo mundo, agradeço à Mesa pela oportunidade. Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Obrigada, Jeferson. (Palmas)

Pessoal, sobre o que o Jeferson falou: as empresas têm vindo na CPI dos Aplicativos. Grande parte delas vêm com *habeas corpus*, com liminares que permitem que elas fiquem em silêncio. Eu passei pela experiência, infelizmente, algumas semanas atrás, de inquirir, fazer as perguntas para uma empresa em que o representante ficou em silêncio em todas as minhas perguntas. Em absoluto silêncio porque, infelizmente, foi expedido pela justiça um *habeas corpus* para ele permanecer em silêncio. Mas eu vou dizer para vocês: novamente o iFood, a Rappi, as grandes empresas de aplicativos serão chamadas, e eu preciso da presença de vocês aqui. Nós precisamos da presença dos trabalhadores, dos entregadores, dos motofretistas, dos *motoboys* para estarem quando essas empresas estiverem, porque isso é muito fundamental.

Vou chamar agora o Rodrigo Ferreira. (Pausa)

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Pela ordem.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Pode falar.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Nós temos muitos assuntos que continuam

sendo tratados aqui no Município, e a gente sabe que da grande dificuldade, não só por causa da própria regulamentação da profissão, seja ela como aplicativo, seja ela como CLT, seja ela como MEI, ela depende de ações. Eu até agradeço a coragem da Deputada Sâmia de ter vindo aqui, porque eu reputo que isso é uma ação e que temos uma grande atenção de Brasília, das leis federais. Nós apertamos os caras aqui, os representantes dos aplicativos na Comissão de Trânsito, e ele simplesmente falou: “Eu faço o que a lei federal me manda, Major”. É isso. E nós temos que ter, sim, grandes ações, não só de uso e ocupação do solo, que é o que pode ser tratado aqui na cidade de São Paulo. Quando a gente fala de saúde, do seguro, eu tenho certeza de que a gente consegue através de um grupo de trabalho que esteja interessado em defender a causa de vocês, para não vir, como o Marcão falou, um colega com a perna quebrada, outro com a cabeça rachada, outro ficando 600 e poucos mil reais, que é o que custa uma pessoa. Gringo ou Gil: vocês poderiam ter com isso aí com quem perdeu a vida, porque é o tempo, o que custou a morte dele, o quanto ele trabalharia para a sociedade, para a família dele. Esses 600 mil poderiam estar perto, ali, da sua família. Quanto tempo vai se ter para isso? Então, há necessidade de haver esse entendimento. A Deputada Estadual Mônica também veio. Também é a mesma coisa. Ela tem que se comprometer.

Jeferson, você vai lá para falar com a Polícia Militar. A Deputada tem que ir lá. Como ela cuida da parte estadual, tem que ir lá, porque é ali que ela vai resolver as coisas para vocês. Quando vocês tiverem esses assuntos de ordem municipal, têm com cobrar a gente aqui, porque vocês não podem ficar na mão. Não podem vocês ir lá. Mas cadê o Deputado indo lá com vocês? Falem assim: “Vem cá. É justo?” Eu não acho justo também. Vão prender a moto da pessoa porque não há o espelho ali? Ele arruma. Agora é preciso haver lei. Cadê a lei? Cadê a lei para proteção de vocês no Estado, na Assembleia? Cadê? Eu sei que é difícil. Não estou colocando a culpa em nenhum deputado, mas eu estou falando só que há necessidade de uma intervenção federal, para que coloquem todas as condições, para que vocês sejam regulamentados, da maneira que vocês queiram, porque se há representante do povo lá, tem que ser representante de vocês, e que vocês queiram as ações que vão ajudar vocês.

E já aqui, na cidade, Vereadora Luana, nós precisamos envidar esforços para ajudar a categoria, porque o que eu escutei aqui é que somente os aplicativos têm uma grande exploração no trabalho, não ajudam nas suas ações e, muitas vezes, deixam vocês na mão em qualquer tipo de acidente, e eles trabalham exatamente na cidade, no uso e na ocupação do solo, que faz parte da legislação. O município é responsável por isso.

Meus amigos, há muito trabalho para se fazer aí.

Obrigado, Sra. Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Muito obrigada.

Tem a palavra o Sr. Rodrigo Ferreira.

O SR. RODRIGO FERREIRA – Há leis demais. Nós temos todos os instrumentos. Não há força política. Há leis federais e leis municipais. Há também portarias. O Executivo faz a leitura. Enquanto não houver esse consenso, de o Executivo aplicar as leis existentes, vamos ficar aqui chovendo no molhado. (Fora do microfone)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Muito obrigada.

Tem a palavra o Sr. Danilo Caetano, da Cooper Hood.

O SR. DANILO CAETANO – Boa tarde a todos. Meu nome é Danilo Caetano. Já estive aqui nesse púlpito algumas vezes. Vou tentar falar com alguma dinâmica, porque tenho algumas inovações a trazer à Casa. A Vereadora Luana conhece o nosso trabalho com a Cooper Hood. Vou falar um pouquinho de mim e da Cooper Hood, bem pouquinho mesmo, só para vocês entenderem qual é a finalidade.

Em 2017, havia a história do motofrete. Sou motofretista de CNH também. Comecei com a operação logística do iFood a trabalhar e comecei a vislumbrar alguma coisa devido a um curso de mecânica, a alguma linguagem técnica que eu já havia aprimorado antes, de algum estudo, e comecei a trazer algum foco de Ciência, para elucidar algumas questões. O Gringo e o Gil são batalhadores. Eu vejo a luta sim dia a dia, mas o que acontece é que estamos apanhando feio do lado de cá. Há de se convir. Os números que vocês mesmos trouxeram demonstram que estamos, a todos os instantes, renovando algum esforço, trazendo mais gente,

chamando mais Vereadores ao diálogo, mas a questão é: “Sobre o sistema legal - algo importante o nosso amigo Rodrigo acabou de dizer - sobre a legislação, por que não estamos chegando a lugar algum?” Olhem, eu tenho algum *feedback* sobre o Vale do Silício. Trabalhando como OL, sou motoboy há mais de 20 anos.

Quando comecei, o Mapograf ficava preso em cima do tanque. Não existia *smartphone*. Então, algum *know-how* a gente tem. Eu comecei a vislumbrar que o cooperativismo era personalidade jurídica que melhor adequava à questão onde o modelo sindical e o modelo associativo falham. Falham por quê? Primeiro por alguma legislação, que, na época, faltava. Já não está faltando mais. Como disse, vim trazer novidades à Casa.

A Lei Geral de Processamento de Dados é uma que eu leio como os cristãos leem a Bíblia, fervorosamente. E a gente tem alguma coisa para se respaldar de agora em diante. O modelo cooperativista trouxe, na verdade, algo que o modelo associativo trabalha, mas destoantemente a gente não fica dependente. Dependente do quê? De um contrato que não existe. Por que o contrato não existe? Porque essa parte onde eu entendo exatamente a diferença entre um algoritmo e uma inteligência artificial, é que me faz trazer as questões técnicas do assunto. Primeiro, cada atualização de um aplicativo é uma renovação de contrato.

Então, como é que eu educo os meninos do lado de lá, para que eles se portem de determinada maneira, se, a todo momento, renova-se o contrato? Vou dar um exemplo bem básico, citado inúmeras vezes aqui. O iFood começou em 2017. Eu estava lá. Havia um monte de operação logística, montado no 309 da Rebouças e uns cinco meninos recebem *softwares*. Eu acho que a Vereadora teve algum prazer de ver. É a mesma dinâmica que funciona com as bicicletas. É o registrado sem registro. É o apelidinho que eu infelizmente tenho que conotar. Trabalha-se por hora, como o Jefferson falou, oito horas nesse modelo, registrado sem registro. Como se faz isso, gente? Como eles conseguem? Qual é a técnica algorítmica empreendida nisso? Há uma relação humana para com o seu celular. Os aplicativos são desenvolvidos para que essas técnicas humanas percebam o comportamento daquela pessoa, e estão começando a transpor o limbo entre algoritmo e inteligência artificial. Vou dar um exemplo bem simples. Há

uma tecnologia inserida em quase todos os aplicativos usuais aqui em São Paulo, em que se o Uber ou o motofretista do iFood está dirigindo, está com o veículo em movimento, o algoritmo consegue perceber que esse veículo está em movimento. Entendam bem. Eu não estou digitando nenhuma informação. Como que ele faz isso? E ele, por meio de uma sistemática analítica, prioriza. Por quê? Porque o comportamento humano diz: “Quem está parado, está fumando um cigarrinho ou está comendo uma coxinha”, e a pessoa que está andando vai direto para o passageiro. E ele prioriza o que está andando.

Então, não há o que pontuar que não exista relação subalterna. A gente tem que evoluir esse diálogo. Então, o que acontece? A relação é patronal, máquina-homem. Como a programação vem a partir do algoritmo da leitura da bússola que os aplicativos têm permissão a tudo? Por quê? Porque os meninos querem trabalhar, precisam de dinheiro. Há muitos analfabetos digitais, dando permissão para tudo. O aplicativo se comporta, na verdade.

Se você tivesse um celular como esse, nobre Vereador, ou um aplicativo como esse no seu celular, você falaria: “Isso é um vírus”, porque ele toca com o seu som abaixado. Ele pula na frente da tela se você já o tirou de segundo plano e fechou. São coisas absurdas que a técnica algorítmica transmuta para o sistema patronal. Ele obriga a pessoa a trabalhar como patrão ou desloga aí: “Eu preciso calcular aqui quantos eu tenho para eu jogar o preço para baixo.” Essa é a técnica.

Com relação à questão da legalidade, concordo: Temos muitas leis. Então, temos que começar a aplicar. Como que intermediamos a dinâmica, de começar a modificar o que os aplicativos fazem. Eu tenho algumas sugestões à Casa, que são leis que já estão em pauta. Por exemplo: a proibição de menor em cadastro sem MEI e sem registro. É a lei. Quem contrata um Jovem Aprendiz sem registro? Quem contrata... menor não pode tirar MEI, tá, pessoal? Então eles não deviam nem estar lá.

Assim, nós já começamos a suflar, ou seja, trazer eles para o diálogo. Porque, para eles nós não vamos conseguir colocar o iFood aqui. Eles vão vir munidos e não querem conversar. Quem não quer conversar? Para aquele que tá bom. Para nós tá horroroso, nós

estamos aqui gritando.

Eu me recordo do Bruno Nardon, em 2018, pouco antes de eu colocar 5 pinos na tíbia esquerda e mais uma placa, prestando serviço pra Rappi também, que ele desceu na Tenente Negrão, 90, onde era a sede da Rappi - à época fazíamos cadastro presencial, porque eles tinham algum temor da legalidade, tinham temor de como a lei iria se portar frente a eles -, mas estamos deixando tão à vontade que aplicativos que estavam praticando a boa fé já estão começando a usar técnicas algorítmicas, no mínimo, questionáveis. Por exemplo, o Aplicativo Flex do Mercado Livre está se tornando uma Loggi. A nossa Cooper Hood é uma Loggi, eu sou concorrente da Loggi.

Vejam, eu tenho 15 motofretistas para quem eu trabalho, eu dou trabalho, levo dignidade e eu pago o maior valor da categoria com bilionários concorrendo contra mim, e eu, 7 motoboys, caçando cliente, achando, colocando o pacote lá e levando dignidade para os meninos, levando na ponta da lança, coloca um protetor mata cachorro nessa moto, porque a hora que bate aí do lado, amigo, não tem Lei 12.009, é a sua perna. Essa é a técnica.

Como vamos começar a trazê-los para o diálogo? Está muito fácil, porque o aplicativo está praticando. Eu sugiro, num primeiro momento, a proibição imediata do menor de idade sem vínculo empregatício, porque não pode ter mesmo. Apresentação, em seguida, porque a Lei Geral de Processamento de Dados vos permite, aliás, mais três meses, nós, cooperativas, também estamos no artigo 103 da Constituição Federal, lá embaixo, no inciso IX, Cooperativas. Logo, logo estaremos com mandado de injunção atrás deles, porque vamos fazer, Rodrigo, a lei funcionar, como cooperativa e como concorrente deles.

Num segundo momento, trazer à pauta nacional o princípio da destinação para a tributação. Eles estão exaurindo o caixa, sonogando, e criando um arcabouço que, convenhamos, e eu tenho algum conhecimento a respeito de algoritmo para dizer: não dá pra correr atrás deles pelo algoritmo. Ou nós vamos chegar ao ponto de ver o que eu vejo, assim, todos os dias em todos os cantos, porque eu só vejo em alguns, mas eu vou atrás daquele bolsão do Shopping Center 3, na Paulista, e eu só vejo os meninos ensinando um para o outro dar golpe

pela Rappi. Eles não aprendem a dignidade, não aprendem a boa-fé, eles não aprendem a ganhar dinheiro com o empresariado porque eles se sentem explorados por esse mesmo empresariado que tem aval para tudo.

Também trazer à pauta tributação para e-commerce para quem trabalha na dinâmica, principalmente *market place*, porque estou fazendo meu TCC e é um trabalho científico exaustivo a respeito de aplicativos e nós estamos, assim, engatinhando na ciência que tem de analisar esse pessoal do lado de lá. Na verdade, nós nem tipificamos eles ainda. São todos iguais? Porque a OLX não está aqui? Ou será que a OLX é um aplicativo que sabe trabalhar? Que se presta a fazer de boa-fé o que ela diz que vai fazer? Nem precisa estar aqui, não é verdade?

Agora, tem diversidade. Existem analogias em que *market place* - tradução mercado - o que o mercado faz? Vou dar um exemplo correlato: AB3. Tem regras para você jogar, para você brincar na Bolsa de Valores, não tem? Então porque para esse, o iFood não tem regra? Se ele é *market place*, ele é mercado, como que há cada..., eu já vi a Loggi prestando serviço para o Loggi até três atualizações numa semana. Já pensou, Vereadora, a senhora alugar uma casa e o locador te passar quatro contratos no período de 12 meses? É por aí que o *motoboy* está convivendo numa escala extremamente pior.

Depois disso, devemos levar ao Congresso Nacional a dinâmica do Fisco. Recentemente, li um material do Instituto de Desenvolvimento Tributário Brasileiro, de uma análise científica primorosa feita por um menino que não sabe o que é o iFood. Então ele fez uma análise tributária bastante aguçada. E, assim, a Europa inteira e os Estados Unidos só conseguem enxergar: “Se nós não tributarmos pela destinação, você vai pedir para o MEI gerar nota?”. O bilionário não gera e o MEI vai pagar o ISS do bilionário? Não há que se falar em *market place* com um CNPJ só. Não há o que se falar.

Legalizaram a atividade-fim? Eles estão na ilegalidade depois da legalização da atividade-fim. Ora, o Mercado Libre, outras empresas, eles estão terceirizando de forma ética, numa dinâmica empresarial de boa-fé, porque o iFood diz que não dá? O que ele não quer? O que ele não quer mostrar? Porque, vejam, intermediador de serviço...não...

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) - Concluindo, companheiro.

O SR. DANILO CAETANO - *Delivery* é muito mais que isso, exerce muito mais atividades. Então, temos de ver o enquadramento.

E, para finalizar, quero deixar essa questão da evasão fiscal que eu vi o Vereador Marlon - e vejo que ele tem uma análise científica bastante apurada, foi Uber, sabe na ponta da lança o que enfrentamos - e trazer para a reflexão - que o mesmo Vereador Marlon colocou, olhando para a advogada da Rappi -: "Quantas vezes você foi para Osasco?" E não é nem tão profunda a questão. Enquanto eles estiverem em Osasco ainda está bom para Osasco. Porque a Chopit, na China, e se vocês lerem a Lei Geral de Processamento de Dados e não pensaram rápido no que vamos fazer, daqui a pouco, não pagamos o SUS.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) - Muito obrigada, Danilo.

Isso que o Danilo falou sobre a questão fiscal e tributária, nem entrei nessa audiência, porque poderíamos ficar muito mais tempo aqui. Mas vou falar só uma coisa para vocês, enquanto o SUS dá conta de atender os atingidos, as vítimas de um sistema irresponsável, esse mesmo sistema não paga nem imposto.

Na cidade de São Paulo, as empresas de delivery, iFood, Rappi, enfim, as empresas correlatas não pagam o tributo sobre o uso do viário. Até a Uber paga. Empresas de transporte de passageiros paga. Até a Uber e a 99 pagam. A iFood não paga. Não paga! Não tem modelo de cobrança para eles. Mas nem vou entrar nisso, porque o termo principal hoje é a Saúde.

A última fala é do Ricardo Mendes. Depois, o Gringo queria fazer uma complementação da fala dele e, em seguida, vou finalizar nossa audiência. Ah, sim, a Dra. Cecília tem uma recomendação para nós.

O SR. RICARDO MENDES - Boa noite a todos e à Casa.

Sou o Ricardo, tenho 22 anos de profissão de *motoboy*. Vim aqui dar um testemunho. Antes da pandemia, eu estava trabalhando em excesso - todos nós, aliás -, nossa atividade foi muito cobrada, muito requisitada e eu tive Paralisia de Bell. Fiquei internado cinco dias no

Hospital Saboya e a Dra. Cecília falou da máquina, mas também temos de pensar em nós.

Essa Paralisia de Bell, a constatação dela, a causa é o estresse. Acho que a doutora pode até confirmar.

Então, venho aqui dar esse depoimento, porque a gente pensa muito no dinheiro, em quantas corridas a gente tem que fazer, a famosa meta, só que a nossa meta é chegar vivo em casa.

Sobe a regularização, de ter que colocar a lei em prática, tudo bem, eu sou regularizado há oito anos, mas não tem nenhum incentivo para a gente se regularizar. Nós fomos linha de frente na pandemia, mas praticamente os últimos a tomar a vacina. Eu um país digno, os primeiros seriam os médicos e os segundos, os motoboys, mas isso não aconteceu. Teve auxílio taxista e auxílio caminhoneiro, mas não lembraram da gente; nem sequer tocaram no nome da nossa categoria. Nós fomos e estamos sendo esquecidos novamente.

Desculpe, eu estou nervoso porque não gosto de falar em público, mas eu achei que que eu deveria estar falando aqui hoje, porque é muito fácil chamar a gente de herói quando precisam de nós, mas, quando a gente não é mais útil, a gente é descartado e passa como ladrão, como aconteceu naquele caso na Av. Salim Farah Maluf, em que um motoboy com a mochila do iFood estava deitado no chão enquanto um rapaz o filmava e o chamava de ladrão. Só que uma pessoa de um carro que estava atrás dessa moto fez uma filmagem e viu que foi uma execução. É esta imagem que eu quero defender: nós não somos ladrões.

Eu não vou falar sobre aplicativo, eu só peço que esta Casa lembre um pouquinho da gente quando for oferecido um auxílio, um auxílio gasolina. Não menosprezando a categoria dos taxistas, mas eles mal trabalharam na pandemia porque não tinha ninguém na rua; quem estava na rua era a gente. Eu pesquisei rapidamente, e quem exerce a função de técnico de radiologia, que também tem suas peculiaridades, trabalha quatro horas por dia, e nós trabalhamos de 12 a 16 horas.

Para mim, isso é saúde do trabalho, sim, porque eu sofri com uma doença causada pelo estresse e, como a maioria de vocês, que também pode sofrer de um problema de coluna

ou outro que faça vocês ficarem deitados na cama de um hospital, ao invés de pensar em me recuperar, eu pensava que estava perdendo um dia de trabalho e de como eu iria pagar as contas no final do mês.

Era esse o meu desabafo, pessoal.

Agradeço muito a oportunidade e agradeço aos demais, que falaram tudo o que eu pensei, mas eu resolvi só acrescentar isso.

Obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Obrigada, Ricardo.

A última inscrição é a do Vitor Queiroz Silva. Tem a palavra, companheiro.

O SR. VITOR QUEIROZ SILVA – Boa tarde a todos.

Eu sou o Vitor Queiroz, entregador de aplicativo, placa cinza, e eu gostaria de falar sobre algo que eu não vi abordado aqui ainda: a exploração do Governo contra os entregadores de aplicativo. Eu comecei a trabalhar em 2020 e, naquela época, eu pagava 180 reais em um pneu Levorin e hoje eu pago 230 reais. Além disso, eu pagava quatro reais em um litro de gasolina e atualmente eu cheguei a pagar seis reais. Um aumento de um real na gasolina representa 150 a menos nos meus ganhos; é um custo a mais que eu tenho. Se aumentar dois reais, como aumentou de quatro para seis reais, eu perco 300 reais. É isso o que acontece, e eu queria apenas trazer isso a público.

Muito obrigado a todos. Tenham uma boa tarde.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Perfeito. Obrigada, Vitor.

Agora o Gringo vai complementar a sua fala e, depois, a Dra. Cecília vai trazer uma dica para a gente.

O SR. GRINGO – Eu queria só deixar registrado que, para quem não é regularizado ainda, tem a possibilidade de se regularizar. O Detran está ministrando um curso de motofrete de 30 horas. São 25 mil vagas para esse curso que é obrigatório e capacita o motofretista a exercer essa profissão. O curso não custa nada, é só baixar, se cadastrar e enviar a via da CNH e a Certidão de Distribuição de Ações Criminais. Se a pessoa tiver passagem, mas resolveu ou

está resolvendo o problema com a Justiça, não tem problema, ela conseguirá se legalizar; o que não pode é estar foragida. Não terá, como nunca teve, restrição para ninguém.

Referente ao auxílio, está disponibilizado até o dia 18 deste mês. O Governo do Estado está dando mil reais para se regularizar e não precisa pagar. Para receber, é só se cadastrar, fazer o curso de motofrete. Para quem não tem, abrir uma MEI, para ter direito ao INSS e fazer um cursinho *on-line* da Sebrae para passar a ter direito a esses mil reais para comprar um mata-cachorro, um baú, um colete refletivo, sem custo nenhum do seu bolso. E para quem precisa trocar de moto e não consegue se adequar à lei, tem o Banco do Povo, que empresta até 21 mil reais com juros de 0,35%. Para quem não sabe o que isso quer dizer, se você emprestar 21 mil reais para comprar uma moto em uma concessionária, você vai pagar o dobro, 42 mil reais no final, dependendo do *score*. Pelo Banco do Povo, pelos mesmos 21 mil reais, você vai pagar 24 mil reais no final; ou seja, uma economia de 18 mil reais em juros. A gente está colocando entre 10 e 15 motos zero na rua todo mês para facilitar a vida do profissional. Por isso, não tem mais desculpa para não se adequar.

A gente está aqui. Qualquer coisa que precisar, é só chamar a Amabr que a gente vai orientar o seu caminho. Aquelas dificuldades, aquelas burocracias que existiam, a gente diminuiu bastante e agora a gente está conseguindo, através de ofícios e com boa relação com o Poder Público, com a parte de transporte, tirar bastante coisa.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. GRINGO – E também tem o Portal 156 da Prefeitura, no qual você consegue se legalizar com a documentação do DTP de forma a só pagar as taxas; você não vai precisar pagar despachante nem nada.

Tem essas possibilidades também, para deixar claro para vocês que só não se adequa quem não quiser e, se tiver dificuldade, pode procurar a Amabr que a gente mostra o caminho.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Boa. Valeu, Gringo. (Palmas)

Com a palavra, a Dra. Cecília. Por favor.

A SRA. CECÍLIA MARTINS – Primeiramente, eu quero agradecer aos Vereadores e Vereadoras e à Comissão de Saúde por terem convidado a Covisa, Coordenação de Vigilância, a Saúde do Trabalhador para participar desta conversa. Nós estamos super-à-disposição de vocês para as dúvidas que vocês tiverem, para ajudar e para apoiar a fim de que a gente consiga ter um trabalho regulamentado, decente, com qualidade e com saúde.

Também há o fato de vocês estarem submetidos a vários adoecimentos. Não é só o acidente, são vários, como o risco ergonômico, o risco até de problemas de perda auditiva, porque vocês estão o tempo inteiro trabalhando. Então, são vários e é por isso que a gente tem que ter uma proteção especial para vocês.

Outra coisa é que nós da Covida, da Saúde do Trabalhador, temos um termo de cooperação com o Ministério Público do Trabalho. As denúncias que vêm para o Ministério Público do Trabalho são principalmente referentes a condições de trabalho, e essas também a gente inspeciona; além das que vêm de acidentes de trabalho via Sinan e as que vêm também pela Ouvidoria SUS, o 156.

A gente recomenda para vocês uma cartilha do Ministério Público do Trabalho que talvez vocês já conheçam, chamada *O Trabalhador por Aplicativo tem Direitos*, que fala sobre vários assuntos, sobre quem está por trás dos aplicativos, que existe uma solução para os trabalhadores de aplicativo e onde buscar orientações e pedir ajuda em relação a questão de denúncias.

Então, tem essa cartilha. É só vocês entrarem no *site* do Ministério Público do Trabalho, no Ministério Público Federal e vocês vão encontrar essa cartilha lá. Vamos disponibilizar aqui para vocês também. No *site* da Covisa da Prefeitura de São Paulo todos esses dados que a gente mostrou para vocês estão lá também.

Para finalizar, não sei se ficou claro. O Manoel também tem uma informação importante. Quando a gente falou sobre a questão da máquina. Quando a gente falou da proteção de máquina, para que não fique dúvida, muitas vezes, estou há 30 anos na Saúde do

Trabalhador, e vimos trabalhador perdendo a mão, o braço, a vida por uma máquina que não tinha um simples sensor que se ele encostasse a mão, mesmo que ele quisesse enfiar a mão, ele não conseguiria. Então, fico muito feliz de ouvir vocês das associações, dos sindicatos. Vocês falando aqui é fundamental.

O que eles fizeram? Existe a questão das regras. Hoje, nenhuma máquina pode funcionar sem proteção. Não estou falando... é a proteção do trabalhador que a gente chama de proteção coletiva. Tem que ter cortina para proteger o trabalhador e na hora que ele encosta a mão, a máquina desliga. É isso que a gente está falando.

Hoje, se a gente chega a uma empresa e tem uma máquina sem nenhuma proteção ao trabalhador, a gente interdita essa máquina. Então, isso por quê? Porque está na legislação, está regulado. Então, quanto mais regulação tivermos, mais a gente vai poder agir enquanto Saúde, enquanto Poder Público.

Muito obrigada. Unam-se. É isso que vai garantir a vitória de vocês. (Palmas).

REPRESENTANTE DA COVISA - (NÃO IDENTIFICADO) – Eu só queria, Vereadores, agradecer, em nome da Covisa, da Coordenadoria. Foi muito enriquecedora essa participação nesta audiência. Mais do que apresentar dados, a gente aprendeu muito. A Coordenadoria de Vigilância em Saúde é que realiza e idealiza as políticas públicas de Vigilância no município de São Paulo.

Então, pela Vigilância Sanitária, agora falando como Diretor da Vigilância Sanitária, a gente inclusive veio a calhar porque a gente está em uma discussão na Vigilância Sanitária da regulação, da regulamentação sanitária. Inclusive, recebemos um convite da Anvisa da questão dos aplicativos, porque se está impactando na própria Vigilância Sanitária a questão de alimentos que é parte da Vigilância Sanitária, medicamentos. Tem vários aplicativos surgindo nessas áreas que utilizam a mão de obra de vocês. A Vigilância Sanitária atua em cima do estabelecimento das condições de risco, a nossa ação é em cima da condição de risco à população e a população de motociclistas que trabalha, trabalhadores motociclistas que são também parte da nossa ação do risco.

Brinco que a Vigilância Sanitária não existe exclusivamente para multar, para interditar. São ferramentas que a gente tem, mas a nossa principal atividade constitucional é intervir, diminuir e cessar os riscos à saúde da população, inclusive dos trabalhadores que trabalham nos serviços regulamentados pela Vigilância.

Então, anotei bastante coisa. Peguei os depoimentos de vocês. Depois, quero que a Vereadora Luana me passe alguns contatos que a gente está nessa discussão, inclusive, da regulamentação dos aplicativos. Vou precisar da colaboração de vocês. Vocês têm muito conhecimento na área que vai subsidiar a Vigilância Sanitária, de Saúde do Trabalhador, a Covisa em si para trabalhar nessas normativas sanitárias até a gente levar a Brasília para Anvisa, inclusive porque a Anvisa também está nessa discussão. Percebemos que os aplicativos não podem ficar sem regulamentação, inclusive regulamentação sanitária. Não podem funcionar sem regulamentação, principalmente na proteção dos trabalhadores e da população que é dependente, hoje, desses aplicativos.

Queria agradecer imensamente em nome da Covisa esse convite. Parabéns a vocês. Estamos do lado de vocês nessa batalha de ajudá-los e ajudar a população.

Obrigado. (Palmas).

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Agradeço.

Queria dizer que fico muito feliz em ter a Covisa aqui. Acredito que dá para dizer que representa a própria Secretaria Municipal de Saúde presente nesta audiência. É o que eu falei para vocês, a gente sabe que nessa questão muito dos senhores tratam com a Segurança Pública, com a Secretaria de Transportes está certo, mas a Saúde vir junto, a Secretaria Municipal da Saúde vir junto, a Covisa estar à disposição querendo falar com as associações, querendo falar com o sindicato para nós é muito, muito, muito importante.

Não é só uma questão de regulação da área de transporte, é uma questão prática. Estou com uma notícia que é de setembro de 2021, um ano atrás: “Acidentes com motos atingem número recorde em 2021 e custam 279 milhões de reais ao SUS”. 279 milhões de reais é muita coisa para o Sistema Único de Saúde nacional. Isso a gente fala de acidentes, pessoas que

sobreviveram. A gente nem está contabilizando, porque é impossível contabilizar a perda de uma vida, mas o que a gente está dizendo é de um Sistema Único de Saúde, que é uma conquista do povo brasileiro, por que não é todo país que você tem o SAMU, não é todo o país que você consegue entrar e sair do hospital sem uma conta para pagar, sem uma dívida que você adquire. Não é todo país que você encontra um ortopedista, uma enfermagem que consegue atender sem você pagar. Não é todo país que tem isso. Mas é uma conquista que é sempre risco. É sempre uma conquista que não está garantida. Até quando o SUS vai suportar? Até quando financeiramente o Sistema Único de Saúde vai poder arcar com isso enquanto as empresas estão ficando cada dia mais bilionárias? Isso é uma transferência de dinheiro, é uma transferência do dinheiro público que seria para pagar o Sistema Único de Saúde ou para pagar outras políticas públicas que está parando no bolso de milionários, bilionários que estão ficando cada vez mais ricos com empresas de aplicativos. Então, essa é uma discussão que não é só sobre transporte, é sobre saúde também.

Queria agradecer muito a presença de vocês e dizer que seguiremos.

Vou fazer aqui mais uma chamada só para confirmar. Algumas pessoas eu acho que não vão estar presentes, mas eu vou chamar para não restar dúvida. Enfim, eu não cheguei a chamar e se, de fato, não estão aqui. Sérgio Oliveira. (Pausa). Patrícia Helena Pomp de Toledo Menezes. (Pausa). Karina da Silva Dourado. (Pausa). Rance Queiroz Varolo. (Pausa). Juliana Lopes da Silva. (Pausa). Dra. Júlia já falou. Raniele (Pausa). Acho que é isso.

Então, pessoal, conseguimos garantir e estamos na legalidade da nossa audiência. Obrigada.

Tem a palavra o nobre Vereador Palumbo.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Somente as últimas considerações.

Temos uma lição de casa muito importante. Todas as declarações que foram dadas e eu tenho certeza de que os aplicativos, como Jefferson disse, já estão correndo atrás porque eu tenho certeza de que pelo menos em São Paulo a casa deles vai cair. (Palmas).

A SRA. PRESIDENTE (Luana Alves) – Perfeito. Muito obrigada.

Vou repetir mais uma coisa. A gente precisa da presença dos senhores na CPI dos Aplicativos. Esta audiência foi um passo inicial para gente trazer a Saúde ao debate.

Quero agradecer mais uma vez a presença da Secretaria Municipal de Saúde e dizer que é uma caminhada longa e que vamos estar junto - Transporte e Saúde - e dizer que para além desse espaço tem a própria CPI que a gente precisa de vocês. Nós, Vereadores tanto da CPI quanto da Comissão de Transportes, vamos avisar quando as empresas tiverem convocadas. Quando a gente convida, elas não vêm. Vai ter que ter, infelizmente, a convocação para serem acareadas e precisamos da presença dos senhores.

Vamos em frente sabendo que nada vem de graça, mas que a luta é importante. Não é verdade que isso aqui não funciona. Vou dizer para vocês: quando alguns poucos tiveram na pandemia o direito ao seguro, foi meia dúzia. Mas só tiveram, porque teve muita luta. Só tiveram, porque teve muita mobilização.

Então, qualquer conquista que a gente pode ter não só por nós, mas para quem está do nosso lado no corre, é muito necessária. Então, obrigada pela presença de vocês. Desculpa a audiência ter se estendido muito. Foi importante todo mundo ser escutado.

Seguimos em frente e viva a luta dos trabalhadores de aplicativos. Obrigada.

Declaro encerrada esta audiência pública.