



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

23/05/2016 - 49ª - Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Declaro aberta a 49ª Reunião, Extraordinária, da Comissão Permanente de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

A audiência pública de hoje, como todas as outras, será realizada nos termos do Requerimento nº 47, de 2016, da Comissão, de minha autoria e de outros, para debater o tema: “O exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, de entrega de mercadorias e em serviço comunitário com o uso da motocicleta”.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, [link www.senado.leg.br/ecidadania](http://www.senado.leg.br/ecidadania), e do Alô Senado, pelo número 0800-612211.

Nós convidamos diversos painelistas para falar sobre o tema. Eu vou, no primeiro momento, chamar os que já estão presentes.

Reivaldo Alves de Moraes, Presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Brasília (Sindmoto/DF). Seja bem-vindo! (*Palmas.*)

Rodrigo Carlos Ferreira da Silva, Diretor de Projeto e Parceria do Sindimoto/SP. (*Palmas.*)

Luís Antônio Festino, assessor e líder da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre.

Já chegou?

Gilberto Almeida dos Santos, Presidente do Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas do Estado de São Paulo. (*Palmas.*)

Parece que estão se deslocando o Festino e José Valter Silva Piovesan, Presidente do Sindicato dos Mototaxistas e motobóis do Estado de Goiás, estariam se deslocando para esta reunião.

Como a nossa audiência pública é transmitida ao vivo para todo o Brasil, pela TV Senado e pela Rádio Senado e com comentários e matérias da Agência Senado, eu vou fazer uma introdução do tema para que as pessoas que estão assistindo, neste momento, a TV Senado tomem conhecimento do que nós vamos aqui aprofundar.

Esta é uma audiência pública que vai discutir sobre as atividades profissionais com uso da motocicleta. Lembramos que, em 2011, o Senado Marcelo Crivella apresentou o PLS 82, buscando regulamentar determinados aspectos da atividade de profissionais que utilizam a motocicleta para o trabalho. Como é o caso dos motobóis e dos mototaxistas.

Em linhas gerais, a ideia do projeto é ampliar a segurança, tanto para quem conduz a moto como para eventuais passageiros e terceiros que compartilham as vias da cidade do nosso País.

Hoje, como podemos testemunhar nas ruas e avenidas, a motocicleta é, inegavelmente, um dos principais meios deslocamento de mercadorias, de pessoas e passageiros. Constitui uma importante alternativa à paralisia das demais formas de transporte, com significativos resultados econômicos.

Sabemos que, a cada ano, mais profissionais ingressam nesse mercado de trabalho. E é uma demanda que cresce na proporção em que aumenta a carência de investimentos em mobilidade nos grandes centros urbanos brasileiros.

Contudo, senhoras e senhores, não podemos deixar de cuidar de algo de suma importância, que é a segurança dos trabalhadores desse setor. Os dados ainda são alarmantes. Hoje, a principal vítima do trânsito é o motociclista. De acordo com as estatísticas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), as motos representavam pouco mais de um quarto da frota de veículos no nosso País em 2014. Apesar disso, o seguro DPVAT pagou naquele ano 580 mil indenizações em acidentes envolvendo motos, o que correspondeu a 76% do total das solicitações. Dessas, 4% foram por morte, 82% por invalidez.

É assustador constatar que uma legião de quase meio milhão de motociclistas, em apenas um ano, sofreu traumas permanentes e redução substantiva da qualidade de suas vidas, em razão da frágil segurança do nosso trânsito.

Vale ressaltar que, em 2013, o mapa da violência também já havia apontado esse verdadeiro genocídio que ocorre nas vias públicas do nosso País, com uma tendência acentuada de aumento de fatalidades de motociclistas.

Além desses riscos mensuráveis, não podemos deixar de lembrar os problemas de saúde, com efeito cumulativo decorrente de poluição, de estresse, do excesso de trabalho, além das questões ergonômicas.

Ademais, devo recordar que é uma profissão que ainda se encontra muito associada à informalidade, e, nesse contexto, pouco resguarda pela legislação o amparo social a esses trabalhadores.

Como vemos, senhoras e senhores, é muito oportuna a realização da presente audiência pública, que tem um escopo bastante extenso. Tivemos importantes avanços na legislação quando conseguimos regulamentar a profissão de motobói. Eu tive a alegria de estar no plenário, participar desse debate e votar nesse sentido, bem como no caso dos mototaxistas pela Lei nº 1209, de 2009.

Tenho convicção de que é hora de ampliarmos as condições de segurança desses profissionais, homens e mulheres, que dedicam a sua vida a atender o público principalmente. Estamos analisando o projeto do Senador Crivella e podemos aperfeiçoá-lo, se assim vocês, que são sujeitos dessa história, entenderem.

A questão que não podemos perder de vista é que todo dia dezenas de milhares de motobóis e mototaxistas arriscam suas vidas nas ruas e avenidas do nosso País sem que o Poder Público garanta segurança satisfatória a esses trabalhadores. Por isso, desejo boas-vindas a todos e tenho a certeza de que as explicações e os debates em audiências como essas que fazemos aqui, todas as segundas-feiras - hoje à tarde teremos outra que trata dos profissionais da comunicação - buscam uma solução produtiva e esclarecedora que melhore a vida de todos os nossos trabalhadores.

Quero ainda comentar rapidamente que essa audiência pública de vocês faz parte do ciclo de debate que estamos fazendo nesta Comissão acerca da segurança no trabalho e com o emprego.

No momento como esse, em que o desemprego está se aproximando da casa dos 12% - já tivemos uma situação do desemprego em torno de 5% -, cada vez mais esta Comissão se vê na obrigação de fazer essa discussão. E o faz não com alegria, porque gostaria de estar discutindo outros temas que não a insegurança no trabalho e o desemprego, que avança de forma assustadoras sobre os lares de milhões de brasileiros. Estamos vivendo uma crise construída, no meu entendimento com muita irresponsabilidade, inclusive do mundo político.

Quem no dia de hoje, por exemplo, pegar as gravações que estão saindo na imprensa - não vou citar nome de nenhum Parlamentar - verá que um dos objetivos desse afastamento da Presidenta em nenhum momento foi voltado ao viés social econômico, mas, sim foi uma decisão política, na verdade, para barrar a correta política que se estava fazendo, por parte da Justiça e suas instâncias, no combate à corrupção.

É lamentável que, no dia de hoje, aqueles que votaram pelo *impeachment* vão verificar o que está saindo em toda a imprensa do País, ou seja, que o objetivo do *impeachment* era, na verdade, combater as investigações, principalmente da Lava Jato, que estava, de forma abrangente, e, no meu entendimento, correta, aí sim, combatendo a corrupção.

É lamentável eu ter que fazer esse comentário - e o faço com tristeza - para dizer que esse movimento todo, conforme publicado em toda a imprensa nacional, tinha um único objetivo: não permitir que o combate à corrupção, que estava sendo feito principalmente pelos espaços do Judiciário, fosse adiante ou, em outras palavras, fazer com que ele fosse barrado.

É lamentável, mas, como diz o outro, quem está vivo verá. Entretanto, eu estou mais preocupado ainda com os anúncios que estão fazendo: acabaram com o Ministério da Previdência; voltaram atrás, agora, com relação ao Ministério da Cultura; estão dizendo, dia e noite, que a aposentadoria, que, hoje, é de 55 anos para as mulheres e de 60 para os homens, passará para 65 para todo mundo; estão desvinculando os benefícios do salário mínimo, ou seja, quem está na ativa vai ter um salário mínimo e quem está aposentado terá outro menor, o que é um desastre para a área social.

Ainda mais: a prevalência do negociado sobre o legislado, quer dizer: o que está na lei não vale; vale a tal da livre negociação. Eles virão para cima na questão da terceirização da atividade fim, matéria de que sou o Relator. Eles terão problemas para me tirar a relatoria. Querem regulamentar o trabalho escravo; eu quero proibir o trabalho escravo. E eu sou Relator dessa matéria também. Querem privatizar tudo, como, por exemplo, os presídios. Eu sou Relator também. Enfim, teremos momentos muito difíceis, mas nós alertamos. Eu fui à tribuna e disse: "Olha, oxalá, eu esteja errado, mas o que está por trás disso aí é um movimento para, em vez de combater a corrupção, barrar as investigações sobre a corrupção, e, no fim, vão passar a conta para os trabalhadores pagarem". Não tenho nenhuma dúvida, hoje, diante das últimas notícias, que é nessa linha que eles estão seguindo.

Mas vamos ao nosso debate, que tem tudo a ver com a conjuntura e a vida de vocês também, porque o que nós queremos é melhorar as condições de vida, combater os acidentes e fazer com que vocês possam, cada vez mais, valorizar a atividade de vocês.

Então, vamos começar, de imediato, com o Gilberto Almeida dos Santos, Presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de São Paulo (Sindimoto-SP).

Concederei dez minutos, com mais cinco de tolerância, para cada um, sem prejuízo de, no final, vocês escolherem quem falará pelo plenário.

E vamos esperar a chegada dos outros dois painelistas.

Gilberto, com a palavra.

O SR. GILBERTO ALMEIDA DOS SANTOS - Bom dia a todos! Bom dia, Senador, V. Ex^a que é um grande lutador das causas trabalhistas.

Senador, o projeto do Senador Marcelo Crivella, o Projeto de Lei do Senado nº 82, de 2011, traz, na maioria dos seus pontos, conflitos para os trabalhadores em motocicleta de todo o Brasil.

Em 2009, como o próprio Senador disse que teve a honra de participar, tivemos a regulamentação da nossa atividade por meio da Lei nº 12.009. E o projeto que deu origem à Lei nº 12.009 já contempla todas as necessidades dos trabalhadores motociclistas de todo o Brasil, tanto os motofretistas como os mototaxistas.

Então, dentro da própria regulamentação, a Lei nº 12.009 já é clara, já tem todos os requisitos de segurança e remete todas as exigências que esse novo projeto de lei estabelece ao Município, para que o Município faça a sua complementação final e agregue o que o trabalhador de suas regiões deve usar a mais do que o CTB e a Lei nº 12.009 estabelecem.

No projeto do Senador, vemos que ele estabelece um modelo de pneu para o mototaxista e para o motofretista, um modelo de pneu específico para chuva. Não existe isso. O pneu tem que ser novo e não pode estar careca. Ele é para chuva, ele é para areia, é para asfalto, é para água, é para tudo. Não tem como a gente especificar um pneu para cada tipo de ambiente. A gente pode tomar chuva e, em 10 quilômetros, sol, depois pegar areia. É muito relativo isso. Isso só iria onerar mais a vida do trabalhador, que, na maioria das vezes, não tem dinheiro nem para colocar um pneu adequado na sua motocicleta.

Partindo para a cilindrada da moto: num parágrafo da lei ele também quer limitar a cilindrada da motocicleta a 200 cilindradas. Hoje, em São Paulo, a gente já tem motofretista usando moto de 300 cilindradas, 400 cilindradas, 250 cilindradas. A moto, quanto maior a cilindrada, mais segura é. Então, seria um retrocesso, do nosso ponto de vista, a gente voltar atrás e querer limitar a questão da cilindrada. Em São Paulo, na lei municipal, da capital, é o contrário: lá são proibidas as motos de baixa cilindrada, porque elas não oferecem a segurança adequada para o usuário da motocicleta no dia a dia. Então, a moto com mais potência... Não quer dizer que ela vai correr mais não, mas que ela tem mais requisitos de segurança para oferecer para o trabalhador no seu dia a dia. As motos, a cada dia que passa, estão saindo mais adequadas, com mais sistemas de segurança, e o trabalhador, que vive da moto, pretende comprar uma motinho com potência maior e com mais requisitos de segurança.

Há outro ponto aqui na lei que traz conflito. É a questão de você não ultrapassar os 60 quilômetros por hora, mesmo quando a via tenha um limite de velocidade superior a esse. Quem anda de moto sabe que é loucura isso aí. Às vezes você está ali a 60 por hora, e os caminhões estão passando a 120, a 80, a 90, a 100. E você vai ficar parado ali? Você precisa acelerar e sair da zona de perigo. Esse parágrafo aí também trará dor de cabeça e muita preocupação caso o projeto venha a ser aprovado, porque ficaria difícil até mesmo haver uma fiscalização por parte das autoridades de trânsito.

A gente vê também que, no projeto, eles abordam a possibilidade de proibir a motocicleta de circular entre os carros. Isso acabaria de vez com a nossa função, pelo menos nos grandes centros. A gente deixaria de existir, por exemplo, na cidade de São Paulo, que está praticamente entupida, congestionada. Não ia ter como a gente ficar atrás dos carros.

A mobilidade da moto deixaria de existir, e a nossa função, automaticamente, também deixaria de existir. Então, vemos que o projeto do Senador Marcelo Crivella, neste caso, não corresponde à realidade dos trabalhadores em motocicleta. Agradecemos ao Senador por ter criado, lá atrás, a lei que trata da periculosidade e aquela lei da entrega rápida, que dizia respeito aos entregadores de *fast-food*, que eram explorados, mas vemos que este projeto não corresponde à realidade do trabalhador que utiliza a motocicleta no dia a dia.

Vemos também que há, nos anexos da lei, a obrigatoriedade de proteção do escapamento. Hoje, a grande maioria das motocicletas já vêm com proteção embutida, não há risco de as pessoas se queimarem. Então, são penduricalhos que só vão complicar o processo de regulamentação, que já se arrasta desde 2009. Entendemos que se existe algo que precisa ser colocado na lei, tem que ser de cunho municipal. O Município é o ponto de partida para a complementação da Lei nº 12.009. Qualquer coisa que hoje trouxermos será empecilho para a regulamentação.

Hoje, o Estado de São Paulo, onde eu moro e represento os motociclistas, possui cerca de 650 Municípios. Pouco mais de 5% dos Municípios têm a lei regulamentada. Há uma dificuldade muito grande. Não conseguimos avançar com o processo de regulamentação da Lei nº 12.009. Preocupa-nos muito estarmos nesta batalha para tentar emplacar o avanço da regulamentação da Lei nº 12.009 e vir uma alteração, pois já temos dificuldades em fazê-la avançar. Como iríamos digerir isso com os Municípios? O desafio é grande. Os prefeitos não entendem e a própria categoria às vezes também não tem muito interesse, por não entender o benefício que a regulamentação vai trazer e em razão dos gastos na adequação da motocicleta.

Eu não quero me alongar muito a fim de dar espaço para os companheiros. O companheiro Rodrigo é consultor do Sindimoto e mostrará, depois, na sua apresentação, a dificuldade que já encontramos com a Lei nº 12.009, a lacuna em relação ao Município e a questão do curso, pois não há interesse em montar escolas para esse tipo de formação.

Trago aqui, Senador, a mensagem dos trabalhadores motofretistas e mototaxistas do Estado de São Paulo e o desafio que encontramos para tentar trazê-los para a legalidade, com a Lei nº 12.009. Caso este projeto passe e haja de fato a alteração da Lei, teremos mais problemas do que já temos, e isso vai onerar ainda mais a vida do trabalhador motociclista. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Esse foi o Gilberto Almeida dos Santos. Esse é o objetivo, Gilberto, desta audiência pública. Aqui no Congresso tramitam milhares de projetos. E se nós não ouvirmos a categoria, às vezes, com a maior boa intenção, pensamos que estamos ajudando e, no fim, não trazemos nenhum benefício.

Eu sei que a iniciativa do Senador Crivella, quando apresentou o projeto, foi pensando em melhorar para os trabalhadores, como ele fez lá atrás no projeto original. Como eu sou Relator na CCJ, logo que recebi o projeto - eu digo que todo Deputado e Senador é um generalista, ele não é especialista no setor -, avisei o Senador Crivella que eu iria ouvi-los para ter uma visão clara dessa proposta de que sou o Relator na CCJ. Por isso é importantíssimo ouvir já.

Pelo que percebi - isso é bom que saia daqui esclarecido - vocês podem entender pela rejeição. Nesse caso, conversarei com o Senador e encaminharemos pela rejeição. Se vocês entenderem que deve haver algumas alterações e melhorar o projeto, nós vamos fazer as alterações. Tenho certeza, está aqui o assessor do Senador Crivella, sentado lá atrás, e naturalmente está acompanhando, que vocês têm que...

Percebi já pela sua fala, Gilberto, que o projeto, neste momento, não ajudaria muito, apesar da boa intenção. Então, é bom que, no fim de todo o debate, fique muito claro que, se vocês entenderem que o projeto não avança em relação à lei, embora seja boa a intenção, claro, a recomendação de vocês para o Relator é que seja pela rejeição. Se vocês entenderem que deva ser alterado o projeto e pode ser aproveitado isso, isso e aquilo, assim nós o faremos. Então, é importante a responsabilidade de vocês. É claro que, se vocês estão aqui, é porque têm clareza da responsabilidade, mas digo que o que sair daqui é o que vou encaminhar.

Muito bem. O Gilberto deixou bem clara a posição dele. Não tenho nada a opor. Como eu disse, vocês é que conhecem a área; cada um sabe onde o sapato aperta.

Vamos passar já para o Rodrigo ou preferem o Reivaldo primeiro?

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Não, aí fica a critério da Casa. O meu objetivo é colocar todas essas ponderações.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Está bem. Então vamos com o Rodrigo.

Dr. Rodrigo, Diretor de Projeto de Parceria do Sindimoto/SP, Rodrigo Carlos Ferreira da Silva, para que faça a sua intervenção.

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Primeiramente, eu agradeço a presença de todos aqui.

No nome do Senador Paulo Paim, cumprimento todos os Senadores aqui e, no nome do Gilberto e do Reivaldo, cumprimento todos os presidentes e a categoria aqui presente.

Senador, o objetivo dessa apresentação nossa é colocar um pouco de tudo aquilo que o Gil vem salientando nas suas colocações e também, acredito, o companheiro Reivaldo.

A intenção do Senador é uma intenção boa, mas talvez esteja, de uma certa forma, ultrapassada nos pontos em que já se avança o processo de regulamentação.

Eu queria salientar alguns pontos. Por exemplo, quando trata do art. 139-C, ao tempo em que se destina ao transporte de passageiros, a palavra "motofrete" está colocada de forma errada, seria "atividade de mototáxi". Então, já há uma convergência, porque motofrete é transporte de cargas e mototáxi é transporte de passageiro. Então há...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Eu vou pedir então que vocês deixem depois, de preferência, por escrito, comigo todas as considerações.

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Até fiz um comunicado ao Augustino, estive com ele mais cedo. Então, Senador, essa é a nossa apresentação na audiência pública do Senado, Comissão de Direitos Humanos, no dia de hoje.

Por gentileza, o próximo.

Senador, ali mostra o cronograma das legislações em São Paulo e no Brasil. São Paulo iniciou, com a Prefeita Marta um decreto em 1991.

Ela iniciou o processo de regulamentação. Dez anos depois, foi dada entrada nesta Casa pelo então Senador Mauro Miranda, do meu Estado, autor de um projeto de lei de 2001, que resultou na Lei nº 12.009, de 2009. De 2002 a 2008, ele tramitou na Câmara, através do PLC 6.302. Em 2004, a Marta fez o decreto; o Serra em 2005; em 2007, saiu uma primeira normatização do Contran, que é a Resolução nº 219, que trata da regulamentação da atividade de motofrete, criando parâmetros mínimos para regulamentação do motofrete pelo Contran.

Em 2007, São Paulo criou a lei municipal, que abrange um pouco a questão da resolução, complementando a questão da atividade, que é de competência do Município por se tratar de um serviço de atividade econômica local. Então, a competência é do Município.

Em 8 de julho de 2009, esta Casa aprovou. E em 29/7/2009, o então Presidente Lula sancionou a Lei nº 12.009.

A partir daí, começa-se um processo de regulamentação dessa lei. Um ano depois, o Contran normatizou a Resolução nº 350, que trata da questão do curso. Todo motofretista é obrigado a fazer um curso de 30 horas.

Em 2011 somente, dois anos depois, o Detran de São Paulo regulamentou as escolas para que pudessem dar o curso. Ou seja, foram dois anos de vacância após a sanção da lei pelo Presidente.

Em 2011, o então Senador Crivella, a quem parabeno, como o Gil fez, apresentou projeto de lei que virou a Lei nº 012.436, que trata da questão de não incentivar o motociclista a correr - seria aquela lei do Habib's que, se em 28 minutos não chegasse a sua *pizza*, você não pagava. Então, essa lei foi justamente para coibir esse tipo de atividade comercial para a atividade de motofrete.

Em agosto de 2011, o Contran regulamentou a questão dos requisitos de segurança, determinando de que forma deve ser o veículo, os equipamentos.

Em 2012, depois de uma luta travada pelos sindicatos de Brasília, de São Paulo e de todo o Brasil, o Contran, que normatizou a 350, determinou que somente um Sistema S pudesse oferecer o curso em todo o Brasil. Isso engessou a categoria, engessou a norma de qualificação da categoria e, somente depois de vários atos em conjunto com a categoria em todo o País, o Contran normatizou uma nova resolução, a 410, abrindo o curso não apenas para o Sest/Senat, do Sistema S, como para as autoescolas, entidades de ensino, ou seja qualquer instituição que queira dar esse curso - o que representa um grande problema, que vamos discutir adiante.

Em 2013, iniciou-se o processo de fiscalização, mas até hoje não saiu do papel porque há gargalos no processo de regulamentação, há dificuldades da categoria em regulamentar desde o curso, desde a questão da moto, desde a questão dos equipamentos, falta de incentivo governamental. Não há linhas de financiamento para compra de motos, para compra de equipamentos. Não há um curso gratuito, que seria um dos objetivos do Governo Federal em incentivar a regulamentação.

Em 2014, a atividade celetista, tanto da parte do motofrete, como da parte do mototáxi, ganhou um dos maiores benefícios e a clareza do processo de incentivo da regulamentação, que foi a lei da periculosidade, do então Senador Marcelo Crivella novamente forma muito feliz nas suas proposições.

Por gentileza, a próxima.

Então, a lei federal determina que o condutor precisa ter 21 anos, possuir habilitação há pelo menos dois anos, ser aprovado no curso para exercer a atividade, estar vestido com colete e ter todas as suas certidões positivas, ou seja, desde o processo de habilitação até mesmo nas certidões criminais e nas Varas cíveis.

A motocicleta, para exercer a atividade de motofrete, precisa estar na categoria aluguel espécie carga. No caso do mototaxista, ela tem que estar na espécie passageiro na categoria aluguel. Precisa ainda ter o protetor mata-cachorro. Para nós, o protetor mata-cachorro é algo que foi colocado na lei, mas não há uma norma, uma NBR sobre o equipamento. É grave, Senador, a questão do mata-cachorro, cujo nome é pejorativo, mas é um protetor de membros inferiores. Colocou-se o mata-cachorro na lei federal como obrigatório, mas esse equipamento não tem norma de fabricação, quer dizer, não se sabe de que material é fabricado, não se tem estudo sobre se realmente esse equipamento protege as pernas do condutor e é um equipamento utilizado mais para proteção do motor. Outra coisa grave: ele não é adaptável em todo tipo de veículo, mas a lei determina que ele seja adaptado em todos os veículos. Então, o mata-cachorro não é o divisor de águas na questão dos acidentes; a educação no trânsito, a consciência do motociclista e dos outros atores do trânsito é que são fatores que atuam como divisor de águas na redução dos acidentes.

A instalação e incorporação de dispositivos de cargas seria o baú. Há motos que já vêm com esse dispositivo e há moto para passageiros em que se adapta o baú. É proibido carregar botijão de gás, água que não seja pelo *sidecar*.

Próximo, por gentileza.

Essa própria Lei nº 12. 009 trata da natureza jurídica em firmar e contratar a prestação continuada do serviço de motofrete, ou seja, a responsabilidade do tomador, do contratante bem como da questão de não contratar ou manter o contrato de prestação continuada de serviços quando o condutor do motofrete for inabilitado ou fornecer o uso de motocicleta ou motoneta para transporte remunerado de mercadorias que estejam em desconformidade com as exigências legais.

A responsabilidade sobre infrações previstas neste artigo é do empregador ou aquele que contrata serviço continuado de motofrete, sujeitando-se à sanção prevista na CLT.

Próximo, por gentileza.

Aqui trata do veto à Lei 12.436, de autoria do Senador Marcelo Crivella, que veta o emprego de prática que estimule o aumento de velocidade para o motociclista profissional. É a questão de incentivar a velocidade. Isso até ficou muito claro nessa legislação, ou seja, se sua *pizza* não chegar em 28 minutos, você não paga por ela; quem pagaria seria o profissional.

Próximo, por gentileza.

Novamente, a Lei nº 12.997, de 2011, que cria a periculosidade...

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA -dos trabalhadores.

Próximo, por gentileza.

Resolução, Senador. Aqui, trata-se da questão que dá início ao gargalo: Fazer o curso, ser maior de 21 anos, não estar cumprindo a suspensão da CNH.

Aqui é a grade do curso previsto pela lei federal.

Por último, a Resolução nº 356, do Contran, que regulamenta os equipamentos mínimos obrigatórios por lei federal: capacete com faixa, baú com faixa refletiva, antena, colete e protetor de pernas.

O próximo, por favor.

Aqui, Senador, está clara a questão da regulamentação.

Competência do Município.

O art. 16 diz que "os Municípios que regulamentarem a prestação dos serviços de mototáxi e motofrete deverão fazê-lo em legislação própria, atendendo, no mínimo, o dispositivo da resolução" - que é a questão da lei federal -, "podendo estabelecer normas complementares, conforme peculiaridades locais, garantindo condições técnicas de requisitos de higiene" - no caso do mototáxi, a toca... E está aqui que toda a legislação de mototáxi já contempla o uso da toca, ou seja, em Municípios como Brasília e Goiânia, enfim, em todos os Municípios que têm legislação local, há a exigência da toca,

por uma questão de higiene. E continua: "e conforme os usuários dos serviços", pela disparidade em função de o País ser continental, ou seja, cada região tem a sua peculiaridade e tem as suas distinções na prática da atividade.

Então, como é o processo da lei federal?

O curso, que tem de estar na CNH; depois, o menino precisa fazer o cadastro na Prefeitura, que é o Condu moto, e ter a autorização da sua motocicleta para exercer a atividade...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - É, porque... Não; eles tiraram, porque, agora, é motofretista ou mototaxista. Antes, existia "atividade remunerada". Já está ali, porque é uma atividade remunerada, tanto o motofrete como o mototáxi. Inicialmente, tinha-se "atividade remunerada", mas, agora, os DETRANs não colocam mais.

Próximo, por favor.

Então, no caso de São Paulo, Senador, esse é o modelo da lei municipal, que trata dos requisitos.

Do que trata a lei complementar? Idade da moto - em São Paulo, é de oito anos no máximo; a cilindrada, que tem de ser, no mínimo, 125cc em São Paulo; o cadastro do condutor, o cadastro da motocicleta, o cadastro da empresa, a identificação visual, que é uma padronização, com identificação do número da sua licença, da empresa etc., apólice de seguro de vida, que também é uma questão do Município.

Próximo, por favor.

Esse era o motobói de São Paulo, e, hoje, esse é o motofrete de São Paulo. Há uma disparidade na questão de se perceber o que é um processo regulamentado, organizado em relação àquele ambiente em que se dava a atividade anteriormente.

Próximo, por favor.

Aqui vem o que o Gil falou: o gargalo. Essas são etapas, documentos, prazos e os custos de cada documento que se precisa ter para exercer a atividade, ou seja, estar regular no Município.

Então, ele precisa ter as certidões, que demoram de cinco a 15 dias, com validade de 60 dias, pelo que se paga R\$21,00. No caso de São Paulo, a segunda CNH.

Passo 2: pela lei municipal, ele vai ao Município, leva todas as certidões, o custo, a validade, etapa.. Depois, há uma disparidade em relação a se ele é celetista ou se ele é autônomo. No caso do celetista, quem paga o custo maior do seguro é a empresa; se ele é autônomo, tem um custo maior na questão da apólice do seguro.

Próximo, por favor.

Aí, o terceiro passo é a moto estar conforme a Resolução nº 256 do Contran, isto é, estar com baú, suporte, antena, protetor, colete, no caso do condutor, e as faixas refletivas no capacete. Aí tem também a questão do complemento da lei municipal, que exige a faixa nas bengalas da motocicleta, por uma questão de segurança, e as faixas laterais na motocicleta, também por uma questão de segurança. Então, você tem um custo.

O quarto passo é ir ao Detran, levar todas essas certidões, autorização do Município, arcar com todos aqueles custos e, depois, no caso de São Paulo, voltar ao órgão, mais uma vez, para levar a documentação.

Próximo, por favor.

E aí ele finaliza com o sexto passo, que é ter os documentos do Município como condutor e a questão da motocicleta. Aí, no caso específico de São Paulo, você tem um custo para o motociclista em torno de R\$1.650 só em taxas e documentos e equipamentos.

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Se ele for comprar uma moto nova, mais R\$9.300.

Próximo por favor.

E aqui, Senador, está o grande desafio, que é a padronização. No canto à esquerda, o senhor percebe o motofretista de dia no ângulo traseiro de um carro; do lado direito o senhor tem um condutor, um passageiro e o farol da moto ligado. Qual o senhor percebe como correto? É o padronizado. Veja a diferença! Então, isso representa, no mínimo, no que diz respeito à redução de acidentes, 20%, por serem serviços decorrentes de uma norma internacional. Então, esse é o modelo de padronização.

Próximo por favor.

Aí vêm os objetivos de que a gente vem falando. Em São Paulo nós estamos numa curva decrescente de mortes envolvendo motofretistas. Para os senhores terem uma ideia: uma apólice de seguro de vida em São Paulo é R\$10 por mês, e já há

7 anos ela tem o mesmo valor porque não aumenta o número de mortes envolvendo o profissional. Nós tínhamos, em 2009, 15%; em 2012, baixou para 6%. Esses são dados da CET. E aqui, Senador, a gente faz um desagravo à Prefeitura de São Paulo, que não compartilha mais a parceria com o sindicato dos profissionais. Até então nós tínhamos estes dados da CET: uma frota evolutiva de 745 mil para próximo a 1 milhão em 2012. Hoje a frota de São Paulo passa de 1,1 milhão de motocicletas.

Próximo por favor.

Também o próprio Comando de Policiamento Rodoviário mostra que em São Paulo vêm caindo os acidentes com motociclistas - com vítimas, sem vítimas, com vítimas leves. Você vê, em média, menos 10% de acidentes com mortes, acidentes leves, na questão desse projeto, que é a padronização.

Próximo por favor.

E qual é o benefício que o Município tem ao regulamentar a atividade de motofrete? Redução dos acidentes como primeiro ponto; geração de empregos diretos e indiretos; conscientização no trânsito - ele passa a ser profissional, ele passa a ser respeitado, e ele se sente respeitado também, porque deixou de ser um irregular e passou a ser um profissional regulamentado -; qualificação profissional e qualidade de vida; imagem positiva da categoria perante a sociedade e governos - por ser um profissional regulamentado -; controle da frota profissional - o Município passa a saber quantos profissionais tem -; comprometimento e responsabilidade social "Década de Segurança 2011-2020" - é a década da ONU para o Brasil relativamente à redução de acidentes -; diminuição da violência envolvendo os profissionais motociclistas; aumento da arrecadação de tributos - o profissional passa a ser um contribuinte regulamentado.

Próximo por favor.

Esses são dados do mercado de motofrete da região de São Paulo: 39 Municípios; quase 20 milhões de habitantes; 11 milhões de automóveis; mais de 1,5 milhão de motocicletas; apenas três Municípios têm regulamentação; estimativa de 282 mil motobóis na cidade de São Paulo, sendo 80% autônomos e 20% celetistas, com renda média de R\$2,5 mil; o setor movimenta R\$705 milhões por mês somente na cidade de São Paulo; são, em média, três milhões de entregas por dia na cidade de São Paulo.

O setor representa 7% do PIB, e nós temos uma estimativa de 60 mil empresas que usam a atividade de motofrete na região metropolitana. Nós temos hoje 30 mil condutores com curso e 20 mil com a motocicleta 100% padronizada.

Próximo, por favor.

Aqui, alguns atos da categoria, como quando da questão da viseira, da proibição.

Próximo, por favor.

Aqui, a nossa sede em São Paulo e algumas de nossas conquistas: a Lei nº 12.009, que foi uma conquista de todos, e a lei municipal; mais de 80 mil cursos; a linha de financiamento pelo Banco do Povo, para compra de motos e equipamentos - a moto já sai padronizada, Senador, toda equipada e com taxa de juros de 0,35% ao mês, menor taxa no Brasil -; redução da penalidade - antigamente, se o motociclista andasse com a viseira levantada, a infração era gravíssima, com retenção da CNH -; isenção de taxas; redução dos acidentes; derrubada do veto em relação à proibição do garupa em São Paulo, e conseguimos, pela segunda vez, derrubar esse veto no Legislativo; e construção de motofaixas e corredores exclusivos, que é uma das nossas principais ponderações perante esta Casa, com projetos voltados para essa finalidade.

Próximo, por favor.

Os cursos, a linha de financiamento e o manual de regulamentação, que teve mais de 300 mil acessos até hoje, no *site* do Denatran, assim como a cartilha de processos, com mais de 150 mil acessos. E, a conquistar: isenção de IPVA, isenção de ICMS e redução de taxas.

É isto que a categoria quer: incentivo. Incentivar o processo de regulamentação, porque não é fácil. Em São Paulo, Senador, a partir do momento em que o motociclista transforma sua moto em espécie e carga, ele deixa de transportar sua mulher ou seu filho naquele veículo, ele tem que ter outro veículo, diferentemente do mototaxista, que, se estiver com a moto regulamentada, pode transportar tanto outra pessoa como seus familiares. Este é o desafio de São Paulo: regulamentar para que, no caso de transporte de espécie e carga, poder, onde houver a proibição do mototáxi, transportar pessoas.

(Soa a campainha.)

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Próximo, por favor.

Em São Paulo nós criamos a faixa de retenção. As motos ficam na frente, na arrancada do sinaleiro, Senador. Elas param nessa faixa e saem com maior segurança, pois os carros ficam para trás. Nós lutamos e vamos defender a sinalização dos

corredores virtuais. Até a gestão Haddad, havia duas únicas faixas de segurança, as motofaixas, que o Prefeito Haddad tirou da categoria, tirou dos motociclistas, numa política contrária à educação de trânsito em relação às motocicletas.

Próximo, por favor.

Aqui, a resolução do FAT, que, como todos sabem, na época eram os R\$100 milhões do Lupi, para comprar a moto, que não saiu do papel porque havia uma ingestão no processo. Nós pegamos esse modelo e transformamos na linha do Banco do Povo, que hoje é um sucesso, com menos de 1% de inadimplência e taxa de juros de 4,35% ao mês, enquanto a taxa de juros bancária é de 30% ao ano, e a linha de financiamento é de 4%. É uma forma de incentivo.

Próximo, por favor.

Aqui, a economia na época, em 2012. Hoje essa economia chega a R\$3 mil na compra de uma moto.

E, para finalizar, a expectativa é: atender a necessidade do trabalhador e ao mesmo tempo criamos mecanismos e instrumentos para a manutenção da regulamentação no âmbito municipal e fazer dessa iniciativa uma plataforma para alavancarmos em outros Municípios a regulamentação. Nossa meta é orientar os profissionais e termos o maior número de motofretistas enquadrados nas legislações

Com isso, temos a permanência e a consolidação da lei federal e continuidade dos apoios governamentais e o principal que está em jogo é a garantia dos empregos, Senador. São 282 mil somente na região metropolitana; em São Paulo, capital, 220 mil, esse é o número.

Conscientização, redução de acidente de trânsito, padronização, melhoria de imagem do motociclista e responsabilidade social. É uma das ações que compõem o processo de regulamentação, e isso a gente faz muito em São Paulo.

Por último, encerro aqui a minha explanação com o objetivo de ajudar a esclarecer alguns pontos do projeto de lei.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, muito bem, Rodrigo Carlos Ferreira da Silva, Diretor de Projeto e Parceria do Sindmoto/SP, que traz aí uma bela contribuição. Achei interessante o fechamento com a importância da valorização do emprego. Quantos empregos você falou que gera?

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA (*Fora do microfone.*) - Na região metropolitana, 282 mil.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Em São Paulo.

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Na região metropolitana de São Paulo. No Estado, em torno de 500 mil.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - No País todo...

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Aí eu acredito que em torno de 1,5 milhão, pela frota circulante da questão do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem.

Agora vamos para o Sr. Reivaldo Alves de Moraes, Presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Brasília - Sindmoto/DF

O SR. REIVALDO ALVES DE MORAIS - Bom dia, Sr. Senador Paulo Paim, que representa muito bem esta Casa no direito dos trabalhadores. O trabalho que o senhor faz aqui beneficia toda essa categoria.

Quero agradecer aqui a presença de todos os sindicatos; Sindmototaxi, companheiro Luiz Carlos; a Nova Central que eu represento, a CNDT; Presidente Gil, de São Paulo que tem um trabalho brilhante conosco, e essa apresentação maravilhosa do Rodrigo.

Senador, tudo que Rodrigo apresentou de São Paulo e Brasil, e o companheiro Gil falou, é a realidade do Brasil. Eu e o companheiro Luiz Carlos estivemos no Rio de Janeiro, com o Presidente Tob, que é um grande parceiro do Senador Marcelo Crivella, e iniciamos esse benefício para a categoria motociclista de todo o Brasil, que é a periculosidade.

Nós temos uma história como sindicalista desde 92, com carteira fichada em empresa de motofrete, e estamos trabalhando e defendendo os interesses dos trabalhadores aqui em Brasília e fazendo parte do Brasil. Nós entendemos que tudo que vem em benefício para a categoria é muito importante. Nós queremos, cada vez mais, ter esses benefícios para os nossos trabalhadores.

Entretanto, muitas coisas que acontecem hoje no seguimento motocicleta, Senador, algumas pessoas, Deputado, comissão, enfim, não entendem muito bem o que acontece e o que está acontecendo no Brasil, com o seguimento de moto. Só para deixar claro aqui, o principal problema hoje com as motos são os acidentes. Por que acontece tanto acidente com

moto? Porque a maioria dos motociclistas não está preparada para andar de moto. De dez pessoas que andam de moto aqui, no Distrito Federal, quatro não têm habilitação e, quando acontece acidente com a moto de pequeno porte, falam que é o motobóí... Agora nem é mais motobóí, é mototáxi e motofrete. Então, julgam de uma forma diferente e acabam prejudicando o nosso seguimento.

Nós somos a favor da padronização, dos cursos, do equipamento obrigatório para todos os motociclistas aqui do Distrito Federal, justamente para diferenciar esse usuário comum dos trabalhadores, e nós queremos mais benefícios para a nossa categoria, porque a periculosidade é uma lei, mas muitos trabalhadores não estão sendo beneficiados.

Trabalhadores de outros segmentos têm várias e várias ações na Justiça e acabam não recebendo esse benefício, como existe o benefício para os trabalhadores frentistas - fui frentista, fui vigilante. E esses trabalhadores têm essa periculosidade. Então, muitos deles não estão recebendo devido a algumas empresas entrarem na Justiça. O trabalhador acaba sendo penalizado e ainda vem uma situação como esta.

Nós não concordamos com nada do que está aqui porque pergunto: como o trabalhador vai comprar dois pneus se já existe um pneu padrão com o qual ele trabalha durante o dia e a noite, na chuva e no sol? E esse pneu é um pneu com qualidade. Então, seria um custo maior para o trabalhador. Como ele vai andar atrás de um veículo? Você já imaginou se todas as motos andarem atrás de um carro? Não tem como.

Então, esses fatores só fazem atrapalhar e, além de atrapalhar, vão causar mais desemprego e um custo maior para o trabalhador.

Nós estamos hoje em um período de crise. No nosso sindicato hoje e todos os dias só há homologação, estão só mandando funcionário embora. Os motociclistas que estão sendo demitidos não vão conseguir emprego igual ou melhor do que aquele em que estavam trabalhando. E nós estamos preocupados, Senador. Estamos preocupados e queremos muito contar com o apoio do senhor, queremos contar com o apoio dos outros sindicatos que estão aqui presentes para fazermos um movimento, se for necessário, justamente para que não aconteça nada do que está aqui.

Nós queremos, sim, benefício para a categoria, nós queremos que os motociclistas tenham linha de crédito, como o Rodrigo colocou, que não fique só na teoria. Nós participamos de todos os movimentos em São Paulo a convite do Presidente Gil, estivemos no Ministério do Trabalho várias vezes, o Sindmoto e o Sindmototáxi daqui de Brasília, e nós não vemos esse benefício, que é uma linha de crédito para os trabalhadores comprarem motocicleta. Se ele tem uma motocicleta hoje que já vem com os equipamentos, com o colete, ele irá trabalhar com mais força de vontade. E isso não está acontecendo.

O Governo Federal, o Governo do Distrito Federal e todos os Municípios e Estados estão gastando bilhões com a questão da saúde, com os motociclistas acidentados, todos os dias, Senador. O número de acidentes é muito grande. Por que está acontecendo tanto acidente? Porque não há uma campanha educativa direcionada aos motociclistas.

Nós somos totalmente a favor das fiscalizações aos motociclistas. Quem não deve não teme. Há questões hoje que fico observando, como a questão da bebida alcoólica, essas novas infrações que estão havendo no Código de Trânsito. Ontem mesmo, aqui no Sudoeste, morreu um motociclista. Ele diminuiu a velocidade para passar num quebra-molas e uma mulher, falando num celular, bateu na moto. Ele morreu e a esposa está no hospital em estado grave. Isso acontece todos os dias, todas as horas no Brasil, aqui em Brasília.

Então, Senador, nós queremos muito que o Senador Marcelo Crivella nos ajude, queremos muito contar com ele, mas em outras situações que não sejam essa que está aqui, que não sejam isso aqui, que não traz nenhum benefício aos trabalhadores, que não tem apoio de nenhum sindicato, de um segmento que realmente sabe o que está acontecendo no Brasil. Nós queremos, sim, que os trabalhadores tenham mais e mais vontade de trabalhar, como eles têm, e também queremos que os trabalhadores contem mais...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Permita-me, como sempre faço, registrar que está aqui o nosso querido Líder do PT, Senador Paulo Rocha, um lutador que tenho muito orgulho de ter como nosso Líder desde a Câmara dos Deputados. Ele, sem sombra de dúvida, tem lado. Na dúvida, tanto eu como ele, podem ter certeza, sempre vamos ficar do lado dos trabalhadores, como é o caso desse projeto.

Então, uma salva de palmas para o nosso Paulo Rocha. (*Palmas.*)

O SR. REIVALDO ALVES DE MORAIS - Obrigado, pelo apoio, Senador.

Voltando ao assunto, Senador, a nossa preocupação hoje é justamente oferecer os benefícios para a nossa categoria. Hoje, sem moto, o Brasil para, porque nós entregamos medicamentos àquelas pessoas que realmente precisam; nós entregamos alimentos; nós fazemos atividades no Brasil todo, com transporte de passageiros. Estamos aqui buscando esse entendimento e justamente para que o motociclista seja reconhecido em todos os aspectos como trabalhador profissional

com a qualificação, com os equipamentos obrigatórios, enfim, para que ele seja mais respeitado no dia a dia junto à população.

E que não haja leis e muitas coisas que acontecem. Já vimos um projeto de lei que quer que o motociclista coloque no capacete o CPF, RG, placa da moto. E o ladrão vai colocar isso? Não vai. Então, são situações que não cabem. São situações que exigem lei federal e que os Municípios, prefeitos e vereadores acabam fazendo. Eu estive no Nordeste e observei a quantidade de motociclistas andando com três, quatro pessoas na moto e os prefeitos e vereadores fazem uma lei de que não pode andar com capacete! Como pode?!

A grande preocupação nossa é exatamente com a quantidade de acidentes que estão acontecendo nesses Estados e Municípios. E nós queremos diminuir os acidentes, queremos buscar mais benefícios para nós. O que nós queremos de imediato para a nossa categoria hoje é essa linha de crédito, para que os trabalhadores comprem as motocicletas em condições melhores, para eles trabalharem e honrarem o compromisso de pagar as prestações da moto. Vamos gerar mais empregos porque o principal foco, hoje, é a questão do desemprego, as pessoas não estão com trabalho. E, gerando emprego, esse trabalhador vai trabalhar e sustentar sua família, Senador.

Então, tudo que está aqui - vou deixar bem claro -, não tem validade, benefício para a nossa categoria.

Agradeço muito estar aqui hoje nesta Comissão de Direitos Humanos, que é uma Comissão que realmente faz um trabalho brilhante, na sua pessoa, Senador. Já participamos aqui em outras vezes. Queremos justamente isto: contar com apoio de V. Ex^a e das demais autoridades do Senado Federal para que não ande nada que está aqui.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Brasília (Sindimoto/DF), Sr. Reivaldo Alves de Moraes.

Pessoal, como este debate faz parte de um ciclo em defesa do emprego e contra os acidentes de trabalho, exatamente o que vocês aqui é que essas propostas não ajudam em nada, mesmo com boa intenção, tanto para avançar no número de trabalhadores empregados no setor, como também em relação à segurança e cria mais burocracia, pelo que ouvi. Esta audiência faz parte de um ciclo de debates e, hoje à tarde, vamos ouvir os trabalhadores em comunicação em outra audiência; e depois vamos ter outras durante a semana que vem e a outra. A intenção nossa é, inclusive, é viajar a todos os Estados para debater a questão do ataque aos direitos dos trabalhadores. E criamos aqui uma Frente Parlamentar em Defesa dos Direitos dos Trabalhadores e também uma outra em defesa da previdência pública. Todos nós sonhamos, um dia, em ter uma aposentadoria decente.

E, como símbolo dessa luta, acabei optando por uma música do Gonzaguinha chamada Guerreiro Menino. Então, nós vamos passar agora esse pequeno vídeo, que mostra a luta pelo direito ao trabalho e, em seguida, vamos para o debate com o Plenário.

O Plenário vai poder falar e a Mesa também. Temos um horário bom, são 10h16min. Essa letra deve ter três minutos, quatro. Fala do emprego, em geral.

Por favor.

(Procede-se à execução de música.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem! Meus cumprimentos à Rita de Cássia e ao compositor Gonzaguinha.

Eu tenho usado essa letra, mudando, às vezes, o cenário, nos debates que eu faço sobre o desemprego.

Eu fui aos 27 Estados - e vocês, profissionais que atuam em motocicleta acompanharam - discutir a terceirização, discutir a flexibilização dos direitos, o ataque à CLT e a reforma da Previdência. Enfim, os cenários mudam, mas a letra é a mesma.

Eu queria pedir uma salva de palmas. Eu conheço ele; mas eu prefiro sempre a canção na voz do cantor Fagner.

Palmas ao grande Fagner e ao Gonzaguinha, (*Palmas.*)

Parabéns por essa letra que fala da importância da honra que é o homem ter o seu emprego.

E eu gosto também da frase que diz: "todo guerreiro, no fundo, é um menino". Eu estou traduzindo aqui, porque um homem também chora, principalmente quando ele perde o seu emprego. E é isso, em última análise, que vocês estão fazendo aqui: lutando pelo emprego de todos os profissionais que atuam nessa área.

Então, agora, continuando o debate - depois, você volta para a mesa para as suas considerações finais -, eu passo a palavra ao Luiz Carlos Garcia Galvão, Presidente do Sindicato dos Mototaxistas do DF (Sindmototaxi-DF).

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - Bom dia, Senador; bom dia a todos.

Eu queria cumprimentar a mesa na pessoa do Senador, dizendo a V. Ex^a que nós, trabalhadores, sem o Senador, estaríamos em uma situação ainda pior. Hoje, Senador, nós temos uma dificuldade muito grande, mas o Senador nos apoia em todas as nossas ações.

Querida cumprimentar a mesa também nas pessoas do Gil e do Rodrigo, que também estiveram conosco, por diversos anos, aqui em Brasília. E, tecnicamente, o Rodrigo explanou, na tela, os índices favoráveis e negativos para serem debatidos.

Senador, dentro desse projeto do Senador Marcelo Crivella, para nós, trabalhadores, não há benefício nenhum em relação aos pontos colocados, tal como esse do pneu para chuva. Como é que a gente vai andar com um pneu para sol e, quando chover, vai que trocar o pneu? A gente vai ter que fazer um *pit stop*?

Então, para nós, não tem condições essa questão do pneu.

Ultrapassar a velocidade de 60km/h. Não tem como! Tentaram fazer isso na nossa regulamentação aqui, em Brasília, mas também viram que isso é inconstitucional. Se a Constituição dá o direito de ir e vir, em relação à velocidade é 80km/h. Se regulamentou a velocidade em 80km/h, eu acho que ele tem que circular nas vias do Brasil com limite de velocidade de 80km/h.

Limitar uma cilindrada? Para nós, também, tem que limiar só a baixa cilindrada. Aí, vai das condições de colocação de cada um, de cada empresa, porque cada um que começa com uma 125 quer uma moto melhor. E, para nós, quanto mais cilindradas, quanto maior a moto, mais segurança se tem, mais agilidade para frenagem e uma pilotagem mais consciente, porque a moto está mais segura no chão. Quem é motociclista sabe do que estou falando.

Quanto a essa proteção do escapamento, isso é algo que vem sem estudos. E, para nós, também existe, na lei do mototáxi, que não é para queimar a perna. E, ali, se queima, sim, a perna do mesmo jeito, da mesma forma.

Nós entendemos aqui, em Brasília, e no Brasil, Senador, que esse pequeno ajuste na nossa lei vai trazer mais ônus e mais problemas para a categoria. Se a gente for discutir o problema da categoria em seu eixo, em seu centro mesmo... Falando por Brasília...

Estão aqui os companheiros - Reivaldo, o Gil, de São Paulo, Rodrigo, Eli, o nosso diretor, o Rubens. A categoria que vem aqui, Senador, é a dos mototaxistas. Por que os mototaxistas vêm? Porque são patrões de si próprios. Se o motobói e o motofretista vierem aqui, eles ganham uma falta, um dia ou dois, e ainda a perseguição na empresa. Hoje os mototaxistas estão aqui. Quero agradecer cada um... (*Palmas.*)

Quero agradecer cada um pela presença e falar para eles que a gente também está lutando muito aqui.

Voltando aqui para Brasília, a lei nossa, federal. A lei, Senador, é *show* de bola, a regulamentação do Contran é *show* de bola. Como o Rodrigo explanou, o curso era engessado na 350, desengessou na 410 - deu uma melhorada, mas não 100% para nós.

Hoje a nossa dificuldade é na regulamentação, Senador, e na aplicação da fiscalização do Detran. Aqui em Brasília, a lei é boa, a regulamentação é boa.

Então vamos falar da lei. Aprovamos em julho de 2009 e, em agosto de 2010, o Denatran deu um ano - se eu estiver errado, Rodrigo, você me corrija - para regulamentar: foi até agosto de 2011. Conseguimos prorrogar para mais um ano: agosto de 2012. Depois, foi prorrogada aqui em Brasília por mais seis meses: fomos até fevereiro de 2013. Depois estivemos no Ministério Público e houve mais uma TAC, Termo de Ajuste de Conduta, adiando para mais 10 meses, Senador. Anos e anos se passaram, nada foi feito.

Os que se organizam aqui em Brasília pegam a placa vermelha e sua autorização - eles pagam duas vezes por ano pelo Contran; se não me engano são R\$60 ou R\$80 para renovar. Os que não estão de placa vermelha, Senador, os que não se enquadraram na lei, estão rindo de quem se enquadraram, porque nós não temos fiscalização. Nós temos uma lei perfeita, mas não temos uma fiscalização adequada. Aqui em Brasília, a maioria que anda de placa vermelha está indignada, Senador, conosco, representantes da categoria. Por quê? "Ué, o sindicato não é pela organização? Por que o Detran não está fiscalizando? Por que o Detran não monta barreira para fiscalizar os irregulares? Aí, sim, vão tirar o irregular e colocar o regular para trabalhar." Então, hoje, estão ferindo os trabalhadores regulares. Os trabalhadores regulares, já na forma da nossa Lei Federal nº 12.009, que o nosso Mauro Miranda... Foi em 2001, não é Rodrigo, o Senador lá de Goiânia, a quem agradecemos muito pela contribuição que deu ao motociclista profissional.

O Crivella nos ajudou bastante. Nós o agradecemos por isso. Ele é uma pessoa fundamental na nossa luta e na nossa regulamentação.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - É bom lembrar, até porque o Senador Marcelo Crivella deve estar nos ouvindo: fique tranquilo, porque aqui todo mundo está do lado do senhor. Só esse projeto... Nós estamos entendendo que, como Relator, eu posso retirar e posso alterar, isso nós vamos decidir no final. Mas eu me lembro que o Crivella, no plenário, me chamou e disse: "Paim, eu quero que você me ajude muito na periculosidade" - de Senador para Senador. Então, quero aqui pedir uma grande salva de palmas para o Marcelo Crivella. (*Palmas.*)

Ele não é do meu partido, mas isso não interessa. Eu nunca levo a luta do trabalhador partidariamente. Aqueles que lutam por essa causa têm que estar juntos. E nos dois projetos anteriores ele ajudou. Nos dois ele pediu muito. Como eu trato muito da questão dos trabalhadores, ele pediu muito para que eu o ajudasse. Mas o mérito é dele, foi ele quem puxou e nós fomos junto. Foi ele quem pegou as assinaturas.

Então, que fique bem claro para os seus eleitores, Senador Crivella, que há apenas uma discordância em relação ao projeto, e nós vamos chegar tranquilamente ao entendimento. Ou arquivamos e vamos valorizar os anteriores, que são, de fato, os que atendem vocês.

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - Com certeza, Senador. Nós agradecemos muito o Senador Marcelo Crivella, que é um parceiro. Ele estava conosco, vestiu o nosso colete e usou o capacete que o Gil levou, na assinatura da nossa periculosidade, que melhorou gradativamente. Alguns pagam a periculosidade, outros não. Conseguimos avançar nisso, e o trabalhador ganhou em relação a salário, que está melhor. Houve época, Senador, em que o piso salarial era o mesmo para o motobói e o motofrete e a nossa data-base era em julho. Nós estivemos com o Presidente Lula, em 26 de dezembro de 2006, quando recebeu as centrais sindicais para falar da política do salário-mínimo, que ia ficar acima da inflação.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Inflação mais PIB, como é até hoje.

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - Isso, isso. E a política foi acima da inflação. A nossa data-base era em julho, nós fizemos uma assembleia, tiramos a data-base de julho e passamos para janeiro, para pegar essa política boa que o Presidente nos havia proporcionado. Hoje o nosso piso avançou em relação ao salário-mínimo, e com a periculosidade, está em torno de R\$1.250,00 a R\$1,3 mil, e o salário-mínimo está em R\$880,00. Houve uma época em que nós trabalhávamos vinculados ao salário-mínimo. Hoje, graças ao nosso Presidente Lula, pela política do salário-mínimo, nós conseguimos avançar nesse ganho do trabalhador. (*Palmas.*)

Então, Senador, nós temos muito a agradecer ao Senador Marcelo Crivella, que, dentro do seu entendimento, ia nos ajudar, mas, no nosso entendimento técnico, que é na rua e no asfalto, nós sabemos que isso vai trazer ônus e mais custos para o trabalhador.

Hoje nós não somos favoráveis a essa emenda, a essa mudança na lei, porque entendemos que, como foi dito pelo Presidente Gil, pelo Presidente Reivaldo e pelo Rodrigo, a lei a nossa lei é perfeita. Nós não vemos com bons olhos essa emenda. Para nós, a nossa lei é perfeita.

Com o apoio do Gil e do Rodrigo, creio que, dentro da regulamentação, podemos incluir situações em que não será preciso alterar a lei federal, porque, em relação a alguns Municípios, não existe a necessidade explícita de colocar mais equipamentos na moto. O trabalhador já está com ônus demais.

Em relação ao que o Rodrigo falou, aqui em Brasília é diferente, viu, Rodrigo? Aqui, quem paga o pato é o trabalhador. A empresa não quer pagar nada. Nós queríamos, com a força do nosso Senador, se possível, sair daqui com uma nova ideia. Poderíamos pegar o equipamento do motofretista e transformá-lo em EPI (Equipamento de Proteção Individual), que é obrigatoriamente fornecido pela empresa. Em Brasília, quem paga o colete, o curso, as faixas e os equipamentos é o trabalhador, seja motofretista ou mototaxista. O ônus está muito grande, porque há a Resolução nº 356, que fala dos equipamentos. Então, se essa resolução fala dos equipamentos, tinha de haver a Resolução nº 356 caracterizando esses equipamentos como EPI (Equipamento de Proteção Individual).

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, muito bem. Se é para reforçar..

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - Porque, se não usar, Senador...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Permita-me? Daí você continua.

Eu acho que está correto a sua reivindicação, a gente vê como é que faz; se é na lei, se é no Ministério do Trabalho, porque eu fui técnico em segurança do trabalho nas empresas, e é a primeira vez que vejo que plano de segurança na empresa quem paga é o trabalhador. Nas empresas todas em que eu trabalhei, era um equipamento sofisticado, inclusive; eu cuidava dessa área, sempre quem dava equipamento era o empregador.

Então podemos ver essa sua sugestão. Se a gente entra com o pedido para mudar a norma no Ministério do Trabalho ou se podemos aperfeiçoar na lei.

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - É, Senador, aqui estão os trabalhadores e, em suas reclamações, eles mesmo falam: "Poxa, por que a empresa não banca isso para nós?" E eu falei: "É porque, lá na nossa regulamentação, existiram algumas situações em que todos os sindicatos tinham a sua autonomia...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - Mas perante a vontade de cada um." Havia uns que não tinham vontade, Senador. E Brasília e São Paulo estiveram em todas as discussões, nasceu o projeto de lei em Goiânia, com o nosso Senador Mauro Miranda, e o Rodrigo explanou toda a situação aí no painel.

O que a gente entende hoje, porque, se a gente conseguir... Porque Brasília é diferente de São Paulo. Aqui, em Brasília, o Detran fala, fala, fala, mas não faz. A gente vai ao Detran constantemente e não consegue que o Detran faça uma fiscalização. A gente esclarecendo essas situações positivas para os trabalhadores, não a situação negativa... A situação negativa é quando você coloca ônus, equipamentos, limita. Então essa situação do trabalhador para nós não é favorável. E, respeitando aí o nosso Senador Marcelo Crivella, meu nobre Senador, essa mudança dentro da nossa lei, para nós trabalhadores, não vai ser positiva, porque para nós vai acarretar ônus e complicações.

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - E, dentro dessa tentativa de mudança da lei, para nós, o Município faz esse papel. No entanto, não deixo de aplaudir, mais uma vez, o Senador Marcelo Crivella. Nós sempre estivemos juntos, sempre o apoiando.

Também há outros seguimentos que são piores, como o roubo da moto, o furto da motocicleta. A gente entende que, em relação a Brasília, o mototáxi vai segurar um pouquinho esse furto dessa motocicleta, porque moto amarela, placa vermelha, até um papagaio vê. Eu acho que o ladrão quer é facilidade e não dificuldade. Então, para nós a padronização que o Rodrigo explanou dentro do painel é a mesma situação que vai acontecer aqui, em Brasília. O mototaxista vai ter os coletes, vai ser a moto amarela, a placa vai ser vermelha. Exerce profissão remunerada? Não, mototaxista vai sair em sua habilitação e, dentro dessa situação em que nós estamos discutindo aqui hoje, para nós, o trabalhador, não é positivo...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - Porque vai acarretar ônus, custos e problemas dentro da nossa lei.

Então, hoje, Senador, a gente agradece muito a sua pessoa aqui, porque, diversas vezes, nós trabalhadores e filiados à Nova Central estivemos nesta Casa do trabalhador, no Senado Federal, com a pessoa do Senador Paulo Paim, e todas as vezes, sem exceção de nenhuma, foi discutido o bem-estar do trabalhador, a saúde do trabalhador, o lazer do trabalhador, porque, hoje, aqui, a gente não discute uma colônia de férias para o trabalhador motociclista, que eu já vi discutindo para outras categorias; a gente não vê para o motociclista profissional o sindicato discutindo: e o lazer do trabalhador? Como é que fica o lazer do trabalhador?

Então, Senador, aproveitando aqui essa solenidade para a gente tentar - e também até o nosso Senador Marcelo Crivella vai estar ouvindo e vendo - que, para nós, trabalhadores e profissionais do Brasil, não é favorável à emenda, mas a gente respeita muito o Senador. É uma pessoa que só faz contribuir com o trabalhador. E que a gente possa ter um entendimento dentro da relatoria desse projeto para conseguir segurar essa situação de Brasília e do Brasil, que vai trazer mais problemas para nossa lei.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Luiz Carlos Garcia Galvão, Presidente do Sindicato dos Motociclistas Autônomos do DF (Sindmototaxi-DF). Parabéns pela fala e pelas contribuições ao debate. Pergunto se alguém mais do plenário quer falar.

É bom dizer o nome antes de falar.

O SR. GILMAR LOURENÇO DA SILVA - Dr. Gilmar, representando o Sindicato de Motobóis de São Paulo.

Senador, é de suma importância o que o senhor bem acrescentou na sua fala inicial sobre a votação que esta Casa irá fazer em relação ao negociado prevalecendo sobre o legislado. O que vemos nessa lei nada mais é do que outra lacuna para perda de direitos de trabalhadores. Muitos hoje neste País não entendem o quanto custou essa luta para chegar até aqui.

Diante disso e de todas as colocações da classe trabalhadora aqui presente, vemos que esse projeto não atende aos requisitos e necessidades dos trabalhadores hoje, porque já está bem à frente o que nós conseguimos com a luta árdua do dia a dia, das movimentações dos trabalhadores nas grandes capitais, no interior, nos seus Municípios para conseguir todos esses benefícios que aqui estão. Não foi fácil. Foi fruto de lutas incansáveis, dia e noite, desses trabalhadores que aqui estão, representados pelo Gil, pelo Rodrigo, pelo Reivaldo, pelo Luiz Carlos e muitos outros sindicalistas aqui presentes.

E os que estão ausentes, tenho certeza, sabem da importância da rejeição desse projeto.

Não sei a data prevista, mas a mídia, como bem lembrou o senhor, em relação a essas mudanças que afetarão os direitos dos trabalhadores na sua totalidade, porque agora não será mais parcial...

Nós vimos um governo que saiu pela porta lateral momentaneamente, mas eu acredito, como bem disse o senhor, que a sociedade e o movimento classista trabalhador vão entender que o capital está se sobrepondo ao trabalho hoje em alguns momentos. É muito difícil para nós aceitarmos tudo isso.

Diante de toda essa situação, tenho certeza de que a população brasileira vai enxergar isso. E não será tardio. Será bem antes do que muitos imaginam.

Diante de todas as colocações que ouvimos aqui e dos projetos, eu pondero uma outra situação, como o Luiz Carlos bem falou: a questão dos EPs. Mas temos uma outra situação hoje muito pior, Senador. Nós temos aplicativos de motos em São Paulo que tiram vidas. Por quê? Esses aplicativos contratam trabalhadores por assinatura virtual, digital.

O senhor tem um aplicativo no seu celular, no seu *smartphone* e ele localiza o motobói mais perto, esse motobói leva, ele não tem um seguro, ele não tem nenhum tipo de garantia para que seja beneficiado em caso de acidente. Quem está se locupletando dessa ilicitude? Os grandes empresários, ou seja, o capital.

Nós temos inúmeros acidentes de trabalho só na capital de São Paulo, que pode ser destacado veementemente pelo Rodrigo ou pelo Gil, e que, no final, a previdência social está tomando prejuízos de enorme monta e ninguém toma uma atitude para rever. Somos denunciante no Ministério Público. Hoje, nós temos o Dr. Michele Fabre, Procurador do Estado de São Paulo que encampou essa disputa para verificar a legalidade desses aplicativos.

E esse Uber que se refere aos taxistas. Mas vejamos, um motorista de táxi tem toda uma carcaça para protegê-lo. E o motobói? E o mototaxista? E o motofretista? Eles não têm. Diante dessa situação, há a necessidade, sim. Grande Senador Marcelo Crivella, que eu aponto com grandes bandeiras partidárias - e não apenas partidárias, mas trabalhistas em prol do trabalhador -, todo mundo conhece o fator previdenciária. Quem não o conhece é bom que leia, principalmente a classe trabalhadores que hoje aqui está e que, em breve, vai buscar a sua aposentadoria, para sua garantia, para sua comodidade, talvez não para usufruir com grande qualidade, mas pelo menos para pagar os seus medicamentos. Porque, hoje, temos uma saúde falida neste País, que não consegue dar saúde ao trabalhador na sua velhice a quem mais contribuiu.

O senhor me permita falar algumas coisas que me deixam um pouco indignados em relação a certas situações. Quando nós falamos que a previdência quebra, vemos quantos mil brasileiros estão aposentados e quantos mil estão contribuindo. Onde está esse gargalo? Vamos achar esse gargalo. Algum dia, alguém teria coragem de fazer isso? Sei que eu e creio que V. Ex^a, pela sua luta e pela sua história, que já fez inúmeras vezes. Já o vi, dentro do seu próprio Partido...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Já pedi auditoria, que nunca acaba acontecendo. Uma auditoria profunda para ver onde está o problema, então.

O SR. GILMAR LOURENÇO DA SILVA - E já o vi dentro do seu próprio Partido o senhor ser excluído de projetos em prol do trabalhador.

Quero aqui pedir aos motobóis presentes que saúdem o senhor como um verdadeiro trabalhador desta Casa e um verdadeiro representante da categoria e de todas as categorias deste País.

Essa é minha fala e eu agradeço. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Obrigado.

Agradeço muito o seu ponto de vista. Sou daqueles que pensam assim mesmo. E você deu um exemplo aqui na questão da previdência, da forma como é feita e quem paga, onde está o gargalo, inclusive no setor de vocês. Isso existe em todas as áreas. Os auditores fiscais, por exemplo, me deram um estudo que, se derem condições a eles, não precisam tirar direitos, não precisam ampliar idade, não precisam aumentar contribuição. Eles arrecadam R\$500 bilhões a mais de sonegação, de fraude, de desvios, de corrupção.

É lamentável, mas a primeira coisa que eles fizeram foi acabar com o Ministério da Previdência. Confesso que nunca pensei que ia viver para ver isso. Infelizmente estou vivo e estou vendo isso.

O Ministério da Previdência tem quase 80 anos e agora virou uma secretaria do Ministério da Fazenda. Ou seja, o lado social foi esquecido. Agora é mais um número lá para contabilidade daqueles que só pensam de um ponto de vista econômico e não social.

Então, é lamentável aonde chegamos, e eu continuo dizendo que a seguridade social é superavitária. Na seguridade, está assistência à saúde e Previdência - infelizmente a Previdência agora foi esfacelada, a saúde é isso que você falou; os próprios planos de saúde, mais de um milhão e meio, estão quebrados, e as pessoas estão saindo também, porque não dão o atendimento e cobram ainda. Vejam aonde nós chegamos... Infelizmente, por falta, no meu entendimento, disto: fiscalização e combate à sonegação.

Mas as suas ideias colocadas, vamos falar também com o Senador Crivella depois, para ver como é que a gente pode caminhar no sentido, talvez até, quem sabe, de arquivar esse projeto e apresentar um outro, com as considerações que vocês apresentaram aqui. Eu posso conversar com o Senador.

O amigo aqui. É bom dizer o nome e a entidade.

O SR. VANILDO MOREIRA DOS ANJOS - Eu sou mototaxista, Senador Paulo Paim, e queria fazer uma pergunta ao senhor: a questão da periculosidade do mototaxista e do motofrete vai favorecer a pessoa na aposentadoria.

E agradeço o senhor pela audiência pública e todo mundo que está aqui presente. Essa era a pergunta que eu tinha a fazer.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Eu entendo que quem ganha a periculosidade é porque está sob o risco de vida, por isso ganhou a periculosidade. Então deveria ter direito a especial. É isso que nós temos que trabalhar com essa bandeira, porque, se ganha o adicional de periculosidade, é porque há alto risco: periculosidade - é risco de vida. Se é risco de vida deveria ser assegurada a aposentadoria especial. Nós podemos trabalhar nesse sentido, junto, inclusive, com o Senador Crivella. O assessor dele que está aqui que esqueci o nome... André, eles estão levantando, quem sabe a gente caminhe nesse sentido, já que foi assegurado o adicional de periculosidade significa que a atividade deles é de alto risco de vida, seja assegurada a aposentadoria especial. De repente, podemos trabalhar, até fazer um substitutivo a esse projeto nesse sentido.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Tem de estar assegurado. Vamos pensar nisso, uma boa sugestão aí.

O parceiro aqui agora, diga o nome e a entidade.

O SR. GERSON SILVA - Bom dia a todos, bom dia a Mesa, parabéns, Senador Paim, pela iniciativa. Geralmente as Casas Parlamentares fazem projetos de lei sem ter o conhecimento da categoria, do que realmente a categoria precisa. Terminam passando esses projetos de lei, viram lei e terminam prejudicando a categoria. Então, parabéns pela iniciativa do senhor em antes consultar a categoria se é bom ou ruim para determinada categoria.

Gostaria de parabenizar a fala do Gil, do companheiro Rodrigo, do companheiro Reivaldo. Eu não sei se é quebra de protocolo porque estamos discutindo uma outra situação, mas queria aqui endossar as palavras do nosso advogado. Isso vem prejudicando demais; 60% dos nossos trabalhadores, em São Paulo, já passaram para esse sistema de aplicativos.

Na sexta-feira, antes de viajar para cá, recebi o telefonema e o apelo de uma família que vou visitar amanhã. Um desses trabalhadores, que trabalham com esses aplicativos e paga seu INSS, é obrigado abrir um MEI. E essas empresas de aplicativos terminam ganhando 20% do que ele produz e fazendo um trabalho bem abaixo do que manda o mercado hoje. Isso termina prejudicando as empresas celetistas, as empresas que registram, por quê? Porque o patrão que registra é obrigado a pagar férias, 13º, Fundo de Garantia e, agora, periculosidade. Também quero parabenizar o nosso Senador Crivella por ter dado isso para a categoria.

Essa categoria é extremamente grata a ele já que isso aumentou significativamente o ganho desse trabalhador. Infelizmente, os aplicativos não pagam isso, e termina havendo uma concorrência desleal, que está levando nosso trabalhador para a morte. Por quê? Porque ali é tipo um pregão: o menino anta com um *smartfone* em cima do tanque da moto. Quem apertar o botão mais rápido é o cara que vai pegar o serviço. Então, ele não resta atenção no trânsito. Na realidade, ele está prestando atenção é no *smartfone*. Quero ver se dá para encaminhar alguma coisa nesse sentido.

Há outra coisa. Essa lei foi tudo para a categoria. A categoria está extremamente grata por ter recebido essa periculosidade, mas parece que há um grupo de pessoas tentando, dentro do Ministério do Trabalho, desvirtuar isso para não ter que pagar. Isso também é grave.

Então, essa é uma coisa que foi conseguida a duras penas, com a força desta Casa e mais a força do nosso Senador Crivella, e agora o pessoal tenta, de todo jeito, grupos fortes, como a Ambev, grupo mais forte, tirar isso do trabalhador.

A minha fala é essa. Agradeço muito a iniciativa desta Casa. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Gerson, que é Vice-Presidente da entidade. Meus cumprimentos.

Eu ia propor que, no encerramento, vocês fizessem algumas considerações e as encaminhassem para mim, que sou Relator da matéria. Depois, conversei com o Senador. De repente, seria o caso de fazermos um substitutivo, aproveitando a ideia original, com essas propostas que vocês estão colocando, tais como aposentadoria especial. Retiro esse projeto e apresento outro.

O SR. GILMAR LOURENÇO DA SILVA (*Fora do microfone.*) - A questão do IPI.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Isso! Essa questão do IPI.

Pode falar.

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Se me permite, acho que são válidas as ponderações sobre a questão previdenciária e são muito importantes as colocações - e acho que ainda não chegaram em Brasília, Luiz Carlos e Rivaldo - sobre o fato de que, para uma certa atividade, é até positivo, porque a tecnologia veio para ficar.

A gente entende isso. Todo mundo usa a tecnologia. Contudo, a questão dos aplicativos para transporte de cargas, em São Paulo, para nós, é um dos maiores desafios, porque nós estamos no processo inverso.

Para o senhor ter uma ideia, em 2005, São Paulo tinha pouco mais de dois mil registros com CBO 5191-10. Quando o Gil entrou, em 2007, fez um trabalho muito forte junto ao Ministério do Trabalho, à Superintendência do Ministério do Trabalho em São Paulo, junto com o segmento empresarial, e conseguimos, em 2009, chegar a 30 mil registros em carteira. Esses são dados oficiais do próprio Ministério. Depois da era do aplicativo, nós perdemos em torno de 10 mil celetista, com todo o custo previdenciário, o custo da saúde etc.

Então, os aplicativos arrumaram um sistema, Senador, que pratica a convenção coletiva no mercado de vendas, com agentes, com ferramentas, com propaganda em programas em rede nacional, em revistas de circulação nacional... Se o senhor entrar no G1, verá que estão lá cobrando 50% a menos, mas explorando o que o Nego Gerson falou e o que o doutor falou: a mão de obra.

Então, ele não tem seguro; se a moto dele é roubada, como já aconteceu, o aplicativo deleta ele; se ele sofre um acidente, o aplicativo deleta ele. Ninguém liga para saber dele, ou seja, ele é virtual. Mas ele controla a corrida; ele chama a corrida...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Ele é tratado como um número que pode ser deletado a qualquer momento.

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Isso, a qualquer momento!

E o mais importante disso é o capital trabalho, porque, quando eles iniciaram, jogaram no mercado que eles representavam o motobóí com 10% do lucro. Hoje, o motobóí não sabe o quanto ganha, porque é o aplicativo que recebe, que emite a nota para o contratante, paga o profissional no quinto dia do mês subsequente e, ainda, coloca o menino para usar baú e jaqueta do aplicativo e diz que não é empresa de motobóí. Mas, na nota fiscal, está escrito "serviço *express*". Então, com isso, há um desvio de finalidade.

Esses aplicativos estão recebendo milhões de reais em investimentos, e a gente gostaria que a Receita Federal pudesse entrar nesse circuito, porque a gente já começou a desmascarar o esquema. Eles recebem de fundos, através de uma empresa, a outra faz o contrato e uma terceira é que faz o serviço. Então, é uma...

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - É uma terceirização, quarteirização, quinteirização...

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - É uma coisa absurda!

E o nosso dilema está em que, além da questão do capital, ou seja, de usar o motobóí como um celetista e deletá-lo como um simples...

(*Interrupção do som.*)

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Então, eles estão fazendo isso, Senador.

Como o Nego Gerson disse, estamos morrendo, estamos... Nós temos casos... O que acontece? Quando acontece isso, o motobóí vai ao sindicato e diz: "Poxa, Gil..." Então, é uma preocupação enorme.

A gente, aqui, tem um desafio. O desafio desta Casa na questão desses aplicativos... Nós não podemos ser coniventes com essa questão dos aplicativos.

Então, peço aqui aos Senadores que tomem uma providência junto ao Ministério do Trabalho, junto ao Ministério Público e junto à própria Receita Federal, porque se trata de um desvio de função deles. A CNAE deles não diz "express", mas eles emitem, recebem dinheiro, pagam o motobói no final do mês, e o motobói não tem seguro, não tem nada, não tem um parâmetro mínimo de segurança. Então, esse é o desafio, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Não devem pagar Previdência, não devem pagar fundo de garantia, nada.

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Nada, nada, nada.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Pode usar aí o microfone.

O SR. GILBERTO ALMEIDA DOS SANTOS - Deixem-me só eu fazer uma complementação aqui.

A figura do microempreendedor individual veio para trazer o trabalhador que estava na informalidade para a formalidade. Só que esses grupos espertos de cooperativas eletrônicas falam que são empresas como o Google, tanto que a instituição que os representa é a mesma instituição que representa o Google e o Facebook. Eles criaram uma parafernália dentro da plataforma *smartphone* que torna difícil a gente comprovar o vínculo e a subordinação. Precisamos nos atentar para isso, que é novo, é um novo sistema que eles estão arrumando para escravizar o trabalhador e colocar-lhes uma corrente virtual no pé.

Quando você bate o ponto eletrônico, ele consegue saber em que rua você foi, quantas vezes você ligou a moto, quanto tempo demorou para entregar o serviço. Nas carinhas lá... Eles colocam carinhas lá para ver se o cliente ficou satisfeito, se o trabalhador que fez a entrega estava de barba feita. Então, os meninos usam uniforme, usam baú, cumprem regras, não têm horários, trabalham com chuva, de dia, à noite, sábado e domingo, e sem direito a nada.

Então, o que acontece? Como é algo novo ainda, o próprio Ministério do Trabalho, a própria Justiça do Trabalho... Fica difícil a gente encontrar o vínculo, mas precisa ser criado e pensado - estamos numa casa de leis - um sistema onde essas empresas respeitem as leis trabalhistas e as leis que já estão em vigor e entrem no mercado com concorrência leal, não de maneira desleal, como vêm entrando.

Hoje, em São Paulo, já temos umas trinta empresas dessas de aplicativos - três grandes, com 10 mil trabalhadores inscritos -, e elas cagam para o sindicato, cagam para o Ministério do Trabalho. E a gente, em São Paulo particularmente, já bateu diversas vezes à porta do Ministério do Trabalho e Emprego, mas é difícil fazer as coisas avançarem. Agora a gente está tentando, como o Dr. Gilmar falou, dentro do Ministério Público do Trabalho, com o Dr. Fábio, que é um Procurador que tem conhecimento da matéria, e buscando um mecanismo para fazer com que esse pessoal se enquadre no regimento celetista, porque, da forma como está, é muito complicado.

E aí vem o x da questão: por ser uma atividade que põe em risco a vida do trabalhador... O trabalhador motofretista pode ter acesso ao MEI como microempreendedor individual, sendo que, na realidade, nem MEI ele é? Na realidade, ele é só um laranja, porque quem fica com a senha do MEI é o próprio tomador, para poder fazer o aporte das notas mês a mês. Então, está tudo muito bagunçado. É preciso ter um ponto de partida. Por enquanto, está pequeno, mas a tendência é crescer, Senador.

Acho que a ideia do companheiro motofretista de Brasília, de encampar um novo projeto em relação à aposentadoria especial, é o caminho. A categoria precisa disso, Senador, porque o trabalhador ficar 25 anos em cima de uma moto e não morrer... Ele merece ser aposentado, porque ele está exposto a ruído... *(Palmas.)*

Vejam bem: ele está exposto a ruído, a poluição, a fuligem nos olhos. Muitas pessoas olham para um motociclista e acham que ele usou droga, mas não é isso. É que o vento, a seca e a chuva vão estourando os pequenos vasos do olho, vão deixando os olhos vermelhos. Aí, você tem problema de audição, de respiração, nas articulações, na coluna.

A gente, em São Paulo, já iniciou um estudo com a Abramet, que é uma instituição que cuida de questões relacionadas ao trabalho. E aí, Senador Paulo Paim e Senador Marcelo Crivella, talvez pudéssemos - viu, Luiz ? - deixar esse projeto e criar um novo, incluindo a aposentadoria especial, o que eu acho que é digno, porque o trabalhador, se ele sobreviver, merece.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem. Do Plenário, todos os que queriam já usaram a palavra.

Então, neste momento, nós vamos para as considerações finais da nossa Mesa.

Vamos começar com o Reivaldo Alves de Moraes, que tem cinco minutos para as considerações finais.

O SR. REIVALDO ALVES DE MORAIS - Senador, apenas completando o que o companheiro Gil falou, a nossa maior carência hoje diz respeito justamente ao Ministério do Trabalho, que é uma instituição que não atua na fiscalização do nosso segmento e de todos os trabalhadores no Brasil. Nós estamos sendo escravizados. A maioria das empresas não cumpre a CLT. Aqui em Brasília, quando enviamos ofício pedindo a fiscalização, demora 45 dias para que haja a fiscalização. Isso está prejudicando muito os trabalhadores.

Não podemos deixar de falar sobre o momento difícil por que estamos passando, sobre a crise que está afetando mais de 12 milhões de pessoas, que estão desempregadas. É triste ouvir isso todos os dias e principalmente, Senador, saber de toda a corrupção que existe hoje no Brasil. Estamos decepcionados. O mau gestor, de vereador a Presidente da República, quem quer que seja que pratica corrupção, tem que pagar por seus atos, pois está prejudicando justamente as pessoas humildes, as pessoas que estão perdendo os empregos, as pessoas que estão passando necessidade. Isso é algo preocupante.

Eu espero que um dia este Parlamento, os 513 Deputados e os 81 Senadores, aprove um projeto de lei - eu acho que não estarei mais aqui; meus filhos e netos talvez estejam - para que todo político envolvido em corrupção, de vereador a Presidente da República, se afaste de imediato do cargo, sem nenhum benefício, sem salário, que sejam bloqueados os seus bens e que ele seja preso. Eu acho que essa é a única forma de se acabar com a corrupção no Brasil.

Isso é muito triste para nós.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Esse foi o Reivaldo Alves de Moraes, Presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Brasília.

Reivaldo, eu já tenho um projeto nesse sentido, projeto que tramita há aproximadamente dez anos, e não se aprova. O projeto diz que quem for pego em corrupção terá que pagar em dobro tudo aquilo que roubou, com juros e correção monetária. Ele perde tudo o que tem e tem que pagar em dobro tudo que roubou. Além disso, o crime não prescreve e o autor vai para a cadeia. Se nós conseguíssemos aprová-lo, estaria resolvido.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - É, mas o projeto está aí. Está pronto. Vamos torcer para que o aprovem.

O SR. REIVALDO ALVES DE MORAIS - Parabéns, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Meus cumprimentos, porque veio fortalecer o nosso projeto.

Com relação às denúncias que surgiram hoje, todo esse movimento foi para barrar o combate à corrupção. Isso é que é triste. Seja quem for, nós temos a visão que você tem, não importa se servidor ou não, se de iniciativa privada ou não - a Operação Zelotes pegou grandes empresários deste País -, seja político ou não, se se meteu em roubaheira ou corrupção, não importa o cargo, se na área pública ou privada, vai responder na cadeia pelo crime que cometeu e devolver em dobro, com juros e correção monetária. E, claro, com a perda do direito de concorrer e sem direito sequer à aposentador.

Ele vai aprender que todo o tempo que ele pagou, até a aposentadoria, ele vai perder, pelo que você diz, naturalmente, se ele estiver roubando o dinheiro da saúde, da educação, da habitação, daquilo que nós mostramos aqui das nossas crianças, que sonham que os pais tenham um emprego decente.

Passamos a palavra agora ao Dr. Rodrigo Carlos Ferreira da Silva, Diretor de Projeto e Parceria do SindmotoSP.

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Exmo Sr. Senador Paulo Paim, Presidente da CDH, o qual gostaria de parabenizar por essa iniciativa, através da Casa do povo, que é o Senado, onde viemos aqui tratar de um projeto de lei; com a democracia estabelecida neste País poderemos sair daqui com uma nova vertente, com novos horizontes, com sugestões realmente de quem entende do assunto, de pessoas que estão há mais de dez anos, até 20 anos, objetivando esse processo de melhoria da categoria dos profissionais motofretistas e mototaxistas.

Então, eu acho de grande importância e relevância, Senador, podermos, a partir daqui, fazer nascer um novo projeto alicerçando aí as orientações do que foi passado. Nós temos muitos desafios a serem ainda concretizados. Nós temos hoje, falando de Brasil, talvez, menos de 10% da categoria entre mototaxista e motofretista dos 5.561 Municípios deste País que não estão regulamentados, que precisam de apoio e que precisam realmente de incentivo e também de fiscalização.

Se nós tivermos fiscalização da parte dos agentes do trânsito, da parte da Polícia Militar de cada Estado, da Polícia Rodoviária Federal, nós teremos também condições de melhorar a segurança dos veículos. É inaceitável, hoje, no Brasil, um *airbus* por dia, mais do que um *airbus* por dia morre com motociclista vítima de trânsito.

Então, não podemos aceitar isso e temos de criar realmente uma política pública que se volte à questão da segurança e em cumprimento também a década de segurança da ONU implantada pelo Brasil, que vai de 2011 a 2020.

Encerro aqui o meu agradecimento a todos, aos ouvintes da TV Senado, aos presentes aqui, desejando a todos um bom término de dia e um bom trabalho.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Rodrigo Carlos Ferreira da Silva, Diretor de Projeto e Parceria do SindimotoSP.

Para encerrar, o Presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de São Paulo (SindimotoSP), Sr. Gilberto Almeida dos Santos.

O SR. GILBERTO ALMEIDA DOS SANTOS - O.k., Senador. Bom a gente aqui falou de tudo, todo mundo colocou suas ideias, expôs os seus projetos. Então, Senador, o que a gente queria ver aí? A questão de um novo projeto, encaminhando a aposentadoria especial - e a gente poderia juntar, Luiz, eu, o Reivaldo, o Rodrigo e o Dr. Gilmar, porque aqui, na realidade, a gente representa praticamente todo o grupo de mototaxistas e motofretistas do Brasil, porque tem um bloco que é ligado a mim, tem um bloco que é ligado ao Luiz e um bloco que é ligado ao Reivaldo. Infelizmente os companheiros moram longe, não é sempre que dá para se deslocar para vir a Brasília. Então, a gente reescreveria um pré-projeto, sendo que o carro do pré-projeto seria a aposentadoria especial para o trabalhador motociclista e aí, dentro desse pré-projeto, a gente poderia discutir e acrescentar algumas coisas a mais do que foi discutido aqui e encaminhar para o Senador para que ele possa fazer o encaminhamento correto.

Assim, pode-se, de fato, contemplar a categoria dentro de um projeto verdadeiro. Foi nesta Casa que nasceram os principais projetos para os trabalhadores motofretistas e mototaxistas.

Então, Senador, acho que a minha ponderação final é essa. Estamos aí, em nome dos motociclistas de São Paulo, à disposição do convite da Casa para, quando for necessário, contribuirmos com nosso conhecimento, que é simples, mas é conhecimento que temos, o conhecimento da rua, o linguajar do trabalhador.

Mais uma vez, agradeço sua simplicidade, sua humildade e o seu empenho pela causa dos trabalhadores. É isso aí. Um abraço a todos. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Muito bem, Presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de São Paulo, SindimotoSP, Sr. Gilberto Almeida dos Santos.

Vamos aqui, para ficar claro, falar sobre quais serão os encaminhamentos.

Baseado no que ouvi nesta audiência pública para tratar do tema, por unanimidade, a categoria entende que devíamos encaminhar pela rejeição do projeto em debate, que é o Projeto nº 82, e conversar com nosso amigo e companheiro da categoria, Senador Crivella, para, de repente, um como autor, outro com Relator, apresentarmos um novo projeto cuidando da aposentadoria especial - só vou mencionar o título, depois aprofundamentos naturalmente -; equipamento de segurança, que é responsabilidade do empregador; a situação dos aplicativos, como foi lembrado por inúmeros; e que se caminhe mais para regularizar a situação daqueles que não são celetistas, para que tenham os direitos àquilo que se encontra na CLT, conseqüentemente, todos os benefícios que a lei garante, inclusive a previdência, quesito vinculado aqui à aposentadoria e à periculosidade.

Algum complemento?

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Senador, se puder, se for pertinente, alterar o texto da lei federal de "obrigatório" para "opcional" o protetor de membros inferiores.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Opcional?

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Ah. Aquela história do Mata-cachorro?

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Não pode se tornar obrigatório porque as motos não foram projetadas...

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Não, estou falando de ele ser opcional porque há motos que não comportam mata-cachorro, não há mata-cachorro que sirva na moto, a pessoa não dirige. Em uma 300, não se consegue colocar o mata-cachorro..

O SR. RUBENS DE ALMEIDA (*Fora do microfone.*) - Sim, mas você está falando para botar o equipamento?

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Não, não. Opcional! Você coloca se quiser. Obrigatoriedade. "Ah, quero pôr porque acho que é seguro..." Porque, Senador não há normas, não há nada, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Ou seja, que haja uma norma nesse sentido.

O SR. RODRIGO CARLOS FERREIRA DA SILVA - Sim, que seja opcional.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Paim. Bloco Apoio Governo/PT - RS) - Mas isso vocês vão escrever, vão encaminhar o projeto. Pegamos o projeto, fazemos passar pela Consultoria do Senado Federal, são profissionais preparados para esse debate. Depois, na redação final, vocês darão uma olhada para ver se estão atendidos os interesses da categoria.

O. k., pessoal! Encerramos a audiência pública de hoje e que Deus nos ajude a todos nessa luta permanente em defesa da democracia.

E quero repetir uma frase que eu aprendi com o meu velho pai, que já está lá no céu: "todos os homens e mulheres deste País, se quiserem ter sucesso" - e eu vou dar um conselho aqui que ele me deu -, "só precisam fazer três coisas: estudar, trabalhar e ser honesto". Só isso resolve o problema do Brasil. (*Palmas.*)

Vamos tirar uma foto coletiva aqui, então, por sugestão do Presidente.

(Iniciada às 9 horas e 16 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 12 minutos.)