

# JORNAL A VOZ DO MOTOTOBOY

## Sinal vermelho no setor de motofrete

Mortes com entregadores que atuam com apps aumentam em 48% na pandemia segundo dados do Infosiga.

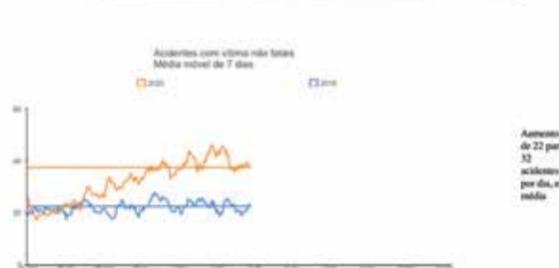
Motofretistas 2019 e 2020 (Jan - Set)



TIPO	LOCAL	2019	2020	Var %
Acidentes com Víctimas Não Fatal	Estado SP	5741	6270	48%
	Município SP	2625	3234	23%
Óbitos	Estado SP	40	60	48%
	Município SP	21	32	52%



Motofretistas na Quarentena (24/03 a 30/09)



Motofretistas na Quarentena (24/03 a 30/09)



TIPO	2019	2020	Var %
Motofretistas	40	60	60%
Outros	1116	1033	-7%
Outros Motociclistas	1784	1363	-22%

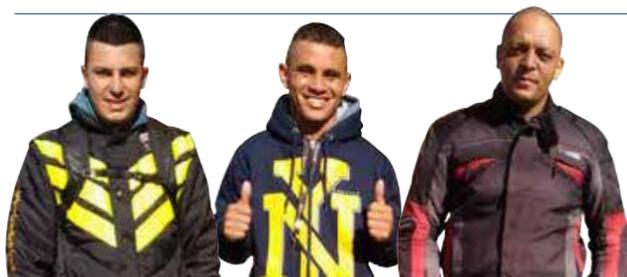
ACIDENTES COM VÍTIMA	2019	2020	Var %
Motofretistas	4230	6193	46%
Outros Motociclistas	35433	27515	-22%
Outros Modais	57802	45342	-21%

As morte entre motociclistas, principalmente entregadores, tem crescido devido à falta de políticas públicas para quem anda de moto na capital, que carrega o título de campeã nos óbitos relativos a acidentes de trânsito. É preciso atenção maior da parte dos poderes públicos com campanhas educativas periódicas, conscientização de todos os

agentes que atuam no trânsito, ou seja, motoristas, pedestres, ciclistas. Para piorar o cenário, nas grandes capitais brasileiras o fato também é negligenciado e discutido com ênfase sempre às vésperas de eleições. Um basta é preciso ser dado porque vidas estão sendo ceifadas, famílias são destruídas e a conta sendo paga de forma irreparável.

É preciso união de esforços e sensibilização, bem como endurecimento da fiscalização sobre empresas que não cumprem seu papel social, como as de aplicativos que precarizam as relações trabalhistas e escravizam os motofretistas que também tem sido vítimas do sistema.

Pg 05



## Regulamentação do motofrete tem aprovação da categoria

Pesquisa realizada pelo SindimotoSP mostrou que a maioria dos motofretistas deseja padronização do setor.

Pg 04

## Mortes de motociclistas no Brasil também atingem nível assustador

## Tomador de serviço também deve se ajustar à Responsabilidade Solidária

Contratantes dos serviços de entregas realizadas por motocicletas devem estar atentos as Leis Federais 12.009, 12.997 e 12.436, além da Lei Municipal 14.491, no caso de São Paulo, para evitarem problemas com à justiça do trabalho.

Pg 02



## Previsão de produção de motocicletas para 2020 poderá passar das 900 mil unidades

Pg 07

Levantamento realizado pelo Jornal A Voz do Motoboy e o cruzamento de informações dos governos federal, estadual e municipal mostram triste realidade: são 7,1 óbitos para cada 100 mil habitantes resultantes de acidentes envolvendo motocicletas.

Pg 05

## SindimotoSP e CET-SP realizam pesquisa com motoboys



Pg 06

## Em audiência pública OAB Nacional discutirá precarização de apps e relações trabalhistas

Pg 03

## Motofretistas devem exigir Registro em Carteira



Pg 02

## Poluição no trânsito faz mais vítimas entre os motofretistas

Pg 07

## Eleições municipais em São Paulo - 2020

Pg 03

# Evento internacional aborda temas voltados para segurança e mobilidade no trânsito

Perspectivas e desafios do futuro com foco na redução de acidentes nas vias públicas, inclusive com motociclistas, foram debatidos em evento online sediado no Brasil com participação da Organização Mundial da Saúde (OMS).

“**A DÉCADA DA SEGURANÇA VIÁRIA: BALANÇO E VISÃO DE FUTURO**”



Especialistas internacionais em questões do trânsito participaram do seminário “Década da Segurança Viária: balanço e visão de futuro”, em que discutiram estratégias para um trânsito mais seguro no Brasil e outros países. O evento virtual contou com diversas autoridades representando instituições internacionais, entre elas, Etienne Krug (Diretor do Departamento de Determinantes Sociais da Saúde da Organização Mundial de Saúde - OMS), Victor Pavarino (Oficial Nacional em Segurança Viária e Mobilidade Sustentável da Organização

Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial de Saúde OPAS/OMS no Brasil) e Ernesto Mascellani Neto (Diretor-presidente do Detran-SP).

Na ocasião falou-se sobre os avanços da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, além da importância de compromissos globais e locais dos poderes públicos no engajamento de toda a sociedade para um trânsito mais seguro. A questão dos altos índices de mortes entre motociclistas foram destaques nas audiências organizadas pela Fundación Mapfre que reuniu profissionais que atuam com engenharia e gestão de trânsito, segurança viária, seguro de automóvel, saúde pública, mobilidade, sustentabilidade e gerenciamento de riscos- entre outros.

## Motofretistas devem exigir Registro em Carteira



Conforme a Consolidação das Leis de Trabalho (CLT), todos os funcionários devem ser registrados, no prazo máximo de 48 horas após a admissão realizada pelas empresas no Brasil. O Artigo 13 da CLT esclarece que ele é obrigatório para o exercício de qualquer empregado, ainda que em caráter temporário e para o exercício por conta própria de atividade profissional remunerada.

Em todas as atividades será obrigatório para o empregador o registro dos respectivos trabalhadores, podendo ser adotados livros, fichas ou sistema eletrônico, conforme instruções a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho.

Além da qualificação civil ou profissional de

cada trabalhador, deverão ser anotados todos os dados relativos à sua admissão no emprego, duração e efetividade do trabalho, a férias, acidentes e demais circunstâncias que interessem à proteção do trabalhador.

Para os efeitos da emissão, substituição ou anotação de Carteira de Trabalho e Previdência Social, é considerado crime de falsidade anotar data de admissão em emprego diversa da verdadeira.

Caso esteja trabalhando sem registro na carteira, compareça no SindimotoSP (Rua Dr Eurico Rangel, 58 - Brooklin Novo) de segunda à sexta-feira em horário comercial para falar com um dos diretores sindicais.

## Tomador de serviço também deve se ajustar à Responsabilidade Solidária

**Contratantes dos serviços de entregas realizadas por motocicletas devem estar atentos as Leis Federais 12.009, 12.997 e 12.436, além da Lei Municipal 14.491, no caso de São Paulo, para evitarem problemas com a justiça do trabalho.**

A empresa que empregar motofretistas ou firmar contrato com empresas de motofrete em desconformidade com o previsto nos incisos da Lei Federal 12.009, além de não cumprir as orientações das outras leis do governo federal (12.997 e 12.436) estará sujeita à sanção da multa prevista no art. 201 da CLT, além da responsabilidade civil solidária por eventuais danos que forem compro-

vados. O responsável solidário é aquele que tem a obrigação de reparar o dano da mesma forma que o causador.

Para se ter uma ideia, no caso do motoboy causar algum dano a terceiro e não tenha condições de reparar este dano, a empresa que o contratou estará obrigada a fazer esta reparação. Caso a empresa de motofrete também contratada pelo tomador de ser-

viço não tiver condições de indenizar às vítimas, o tomador também arcará com as despesas.

O contratante sempre deve pedir para as empresas de motofrete o Termo de Credenciamento, verificar se os funcionários estão registrados em carteira com o CBO 5191-10, solicitar comprovantes atualizados de recolhimento do FGTS, INSS e outros, e, no caso do motofretista se ele já realizou o Curso de 30 Horas do Contran (obrigatório) e se a motocicleta já está com a placa vermelha, os documentos em ordem e se possui o Conduto, para quem atua na capital paulista.

### Expediente

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

### Editorial

Às vésperas da eleição municipal, São Paulo, assim como várias cidades brasileiras, aguarda pelo desfecho do ano eleitoral. Ano também da pandemia e de muita aflição, desemprego, mortes, crises e mais crises que parecem não ter fim. Mas, aqui estamos e vocês que leem estão do outro lado tão ansiosos quanto nós. Como será o mundo, o Brasil e São Paulo depois de tudo isso? Se as crises e a pandemia parecem não ter fim, pelo menos, em breve, saberemos quem será chefe do Executivo municipal paulista. Nosso desejo, aqui escrito, é continuar divulgando as conquistas e os problemas da categoria para que, quem esteja no comando, olhe para o setor com cuidado e carinho. E lógico, ajude com políticas públicas.

# Eleições municipais em São Paulo - 2020

São Paulo tem número recorde de candidatos para prefeitos nesse ano. Alguns já estiveram com o SindimotoSP em reuniões para ouvir as reivindicações da categoria que concentra o maior número de motociclistas profissionais do Brasil.

Quem assumir à prefeitura, precisa urgentemente criar políticas públicas para diminuir número de mortes de motociclistas, atualizar a Lei Municipal 14.491, aprovar o PL 578, que vem de encontro às necessidades dos motoboys, fiscalizar empresas de aplicativos, entre outras demandas.



Orlando Silva  
PCdoB - 65



Andrea Matarazzo  
PSD - 55



Joice Hasselmann  
PSL - 17



Celso Russomanno  
Republicanos - 10



Márcio França  
PSB - 40



Arthur do Val  
Patriota - 51



Jilmar Tatto  
PT - 13



Bruno Covas  
PSDB - 45



Guilherme Boulos  
PSOL - 50



Marina Helou  
REDE - 18



Levy Fidelix  
PRTB - 28



Vera Lúcia  
PSTU - 16

## Em audiência pública OAB Nacional discutirá precarização de apps e relações trabalhistas



A Chamada 'Uberização' e a Organização Sindical: Novo Proletariado Digital ou Microempreendedores Individuais?", é tema de audiência pública que a instituição realizará por meio de sua Comissão Especial de Direito Sindical no próximo dia 4 de novembro, a partir das 14h30. O evento será virtual com transmissão ao vivo no canal da OAB Nacional no YouTube, sem necessidade de inscrição prévia.

Como o tema da audiência sugere, serão debatidas as formas de organização profissional e as relações de trabalho estabelecidas a partir de novos negócios como aplicativos de transporte privado

(Uber, 99, Cabify), de entrega de comidas, compras remotas e outros produtos (Uber Eats, iFood, Rappi), entre outros.

A abertura da audiência deve contar com as presenças do presidente nacional da OAB, Felipe Santa Cruz; dos presidentes da Comissão Especial de Direito Sindical, Bruno Reis de Figueiredo; da Comissão Nacional de Direitos Sociais, Antônio Fabrício de Matos Gonçalves; e da Comissão de Direito Sindical da OAB-CE e vice-presidente da Comissão Especial de Direito Sindical da OAB Nacional, Francisca Jane Eire Calixto de Almeida Moraes.

**SUA VIDA VALE MAIS QUE UM PNEU REFORMADO**

**Riscos do pneu reformado**

- Aumenta a distância de parada
- Prejudica o equilíbrio da moto em curvas
- A banda do pneu pode se soltar e causar um acidente grave
- Reforma e uso são ilegais, conforme Portaria Inmetro e Resolução do CONTRAN.

**Não economize com a segurança, pneu só original!**

**abraciclo**  
Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetos, Bicicletas e Brinquetes

Fonte: ANIP/INMETRO <https://www.abraciclo.com.br/site/>

# Regulamentação do motofrete tem aprovação da categoria

**Pesquisa realizada pelo SindimotoSP mostrou que a maioria dos motofretistas deseja padronização do setor.**

Realizada de forma online no portal do sindicato, um estudo mostrou que 71,92% aprovam o Curso 30 Horas obrigatório do Contran. Ele é a porta de entrada para a regulamentação dos motociclistas que desejam exercer a profissão. Com a qualificação através do curso, 91,62% dos entrevistados concordam que campanhas educativas também melhoraram a percepção do profissional motociclista no exercício da profissão. Na questão do curso e das campanhas, apenas 28,08% e 8,38% (respectivamente) dos entrevistados não acreditam que tanto um quanto outro mudariam alguma coisa. A amos-

tragem da pesquisa foi quantitativa e teve 1.391 pessoas de diversos estados brasileiros.

Todos os profissionais de motofrete no Brasil precisam ter o curso de 30 horas concluído para se regularizarem e obterem a Licença Motofrete (placa vermelha). Em âmbito nacional, o Sest-Senat oferece com valores diferentes e de acordo com a região. Em São Paulo, na capital, a CET-SP oferece gratuitamente. Porém, devido à pandemia, ambas instituições estão se readequando para voltarem às atividades.

O curso é o primeiro passo para a regulamenta-

ção. Na sequência, com o certificado de conclusão do curso o motofretista deve ir ao Detran de seu estado e solicitar a emissão da 2ª via da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com a inclusão do termo "motofretista".

Na capital paulista ainda existe a exigência do Condumoto que o motoboy solicita no Departamento de Transportes

Públicos (DTP) ou no SindimotoSP (Rua Dr Eurido Rangel, 58 - Brooklin Novo).

Para estar dentro da Lei, o motofretista precisa ter 21 anos, estar habilitado na categoria A no mínimo há 2 anos e não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir ou estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

## Opinião do motofretista



“Agora, quem trabalhar dentro da lei, ou seja, regulamentado, será visto como um profissional qualificado e será mais valorizado.”

Genivaldo Gomes de Oliveira  
motofretista há 21 anos



“Sou a favor da regulamentação porque diminui as empresas clandestinas e isso acabará selecionando mais os motofretistas que trabalham dentro da lei”

Geraldo Fernandes Silva  
motofretista há 17 anos



“Já estava na hora da regulamentação sair do papel e ir para as ruas, porém, se não houver fiscalização, continuará tudo igual.”

Washington Reginaldo de Souza  
motofretista há 15 anos

## Motociclistas profissionais de todos os setores querem Regulamentação

Seja do setor Dia, Delivery, Diferenciado, Jornais e Revistas, os trabalhadores entendem que a regulamentação traz melhorias, padronização e mais credibilidade. Todos acreditam que a Lei Federal 12009 que regulamentou o motofrete e mototaxi trouxe qualificação, mas que é preciso fiscalização dos governos responsáveis para acabar com a clandestinidade.

### Setor Dia

Luis Gustavo Miranda tem 28 anos e está no motofrete desde os 18. Na profissão viu oportunidade de ganhar dinheiro e não ter maiores compromissos com cartão de ponto, hora pra entrar ou sair. Mesmo não querendo compromissos desse jeito, é responsável e sempre fez sua parte. No motofrete setor Dia, atualmente faz em média 5 entregas no esporádico. Diz que já chegou a 20. Tempos de crise diz. Ele mora em Diadema e trabalha em São Paulo, fez todo o Ensino Médio e na empresa que está hoje recebe salário, aluguel de moto e demais benefícios. Quando começou a trabalhar nas ruas, não era regulamentado, mas com o tempo viu a importância da padronização e se adequou. Ele acha que a regulamentação fortalece a categoria, dá força e que todos motoboys deveriam se regulamentar.



### Setor Delivery

Osmar R. S. Júnior, de 31 anos, trabalhou os últimos 10 anos como profissional do setor de Delivery na capital. Morador do Jardim Brasil - Zona Norte de São Paulo, antes de ser demitido, tinha jornada de trabalho das 18 às 23 hs de terça a domingo numa pizzaria. Folgava apenas na segunda-feira, dia que fazia alguns bicos e resolvia assuntos particulares. Na execução do trabalho, era no mínimo 20 entregas, com ou sem chuva. Junior diz que, como pegou o setor já regulamentado, não teve problemas com adaptação, já que veio de outro setor. “A regulamentação é a melhor forma do motociclista ser respeitado porque faz curso de qualificação, usa equipamento de segurança e anda dentro da lei”, enfatiza.



### Setor Jornal e Revistas

Valberto Jesus da Trindade tem 40 anos e trabalhou 7 anos entregando jornal. Antes de ser demitido, trabalhava das 2hs30 às 5 hs da manhã em São Paulo e Osasco entregando jornal. Por dia de trabalho era cerca de 200 jornais. Nesse período, foi roubado duas vezes, mas encontrou a motocicleta nas duas ocorrências. A favor da Regulamentação, Valberto diz que ela dá “cara” ao setor, qualifica os profissionais e faz com que os empresários respeitem mais os direitos dos motociclistas profissionais. “A madrugada é terra de ninguém, tem poucos policiais nas ruas, você vê muita coisa errada e tem que ter sangue frio, mas, a regulamentação da categoria trouxe segurança pelo menos na questão dos direitos trabalhistas”, diz.



# Sinal vermelho no setor de motofrete

## Mortes com entregadores que atuam com apps aumentam em 48% na pandemia segundo dados do Infosiga.

A forma como as empresas de apps atuam, sem nenhuma responsabilidade social e promovendo ainda a precarização das relações trabalhistas, resultou em crescimento acelerado de óbitos entre motofretistas no exercício da profissão. Dados estatísticos e imagens: CET-SP e Infosiga.

Dados do Infosiga mostram números alarmantes desse crescimento conforme relatório que aponta salto de 60 mortes em 2019 para 89 em 2020, resultando aumento em 48%. Na capital, em 2019 foram 21 mortes contra 32 em 2020, em aumento de 52%. O período

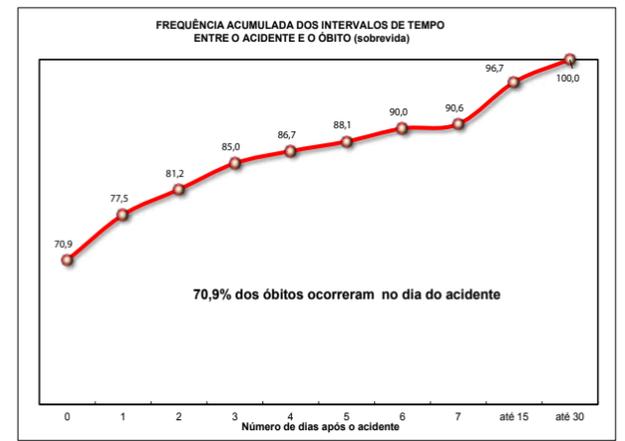
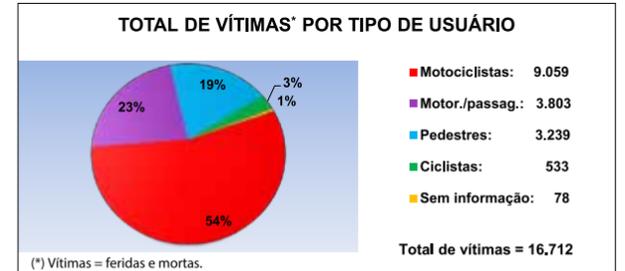
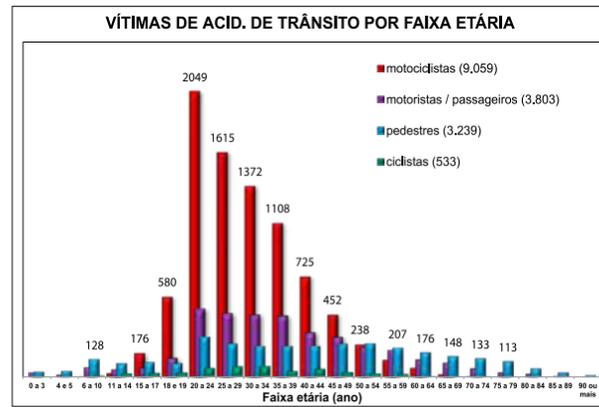
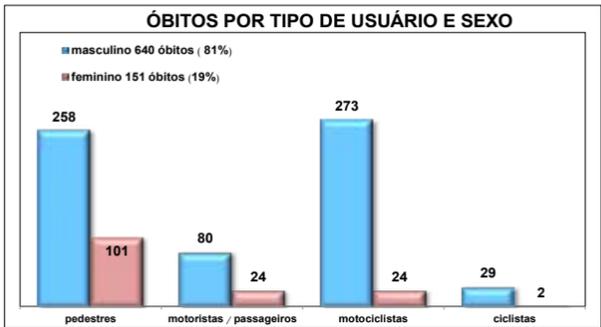
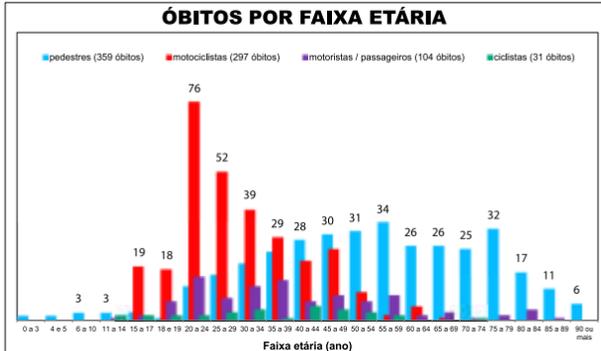
contabilizado foi entre janeiro e setembro dos respectivos anos.

Já no período da pandemia, devido o isolamento social, os motofretistas ficaram mais expostos não só ao vírus quanto aos acidentes, já que a demanda por entregas aumentou, mas os valores repassados da entrega caíram para os trabalhadores, devido ao grande número de motoboys cadastrados nas plataformas das empresas de app.

Para se ter uma ideia, de 24 de março a 30 de setembro, houve verdadeira explosão nos óbitos, comparado ao mesmo período de 2019, foram 45 contra 72 em 2020, em impressionante número de 60%, enquanto

que, para outros motociclistas, houve redução em 7% no número de mortes.

“O resultado assustador nas mortes dos motoboys é por conta da política predatória que as empresas de apps praticam no setor, induzindo os trabalhadores a altos ganhos, que na realidade não acontece, e não desenvolvendo nenhuma responsabilidade social”, diz Gilberto Almeida dos Santos, presidente do SindimotoSP e Febramoto.



# Mortes de motociclistas no Brasil também atingem nível assustador

Levantamento realizado pelo Jornal A Voz do Motoboy e o cruzamento de informações dos governos federal, estadual e municipal mostram triste realidade: são 7,1 óbitos para cada 100 mil habitantes resultantes de acidentes envolvendo motocicletas. Dados também são do Instituto Sangari.

Na última década o crescimento das mortes no trânsito saltou para 846,5%, enquanto a de carros cresceu pouco menos de 100% em relação aos números apresentados em estatísticas oficiais. O nível da violência no trânsito é tanto que condena à morte no local do acidente quase 40% dos motociclistas envolvidos nas ocorrências.

Se as estatísticas não regredirem, ainda esse ano, cerca de 15 mil brasileiros poderão morrer nas ruas e avenidas do país em acidentes com veículos de duas rodas. Entre as vítimas, 75% são ho-

mens e 40% têm entre 21 e 35 anos. Estudiosos afirmam que um dos motivos é o crescimento da frota de motocicletas em circulação no país, bem como a questão do isolamento social devido à pandemia e o desemprego, questão essa acentuada pela contratação irregular que as empresas de aplicativos promovem em todo território nacional.

Outras causas apontadas levantadas pelo Jornal a Voz do Motoboy são a ausência de uma legislação mais rigorosa com a categoria,



falta de pistas exclusivas para motos e a não obrigatoriedade de treinamento específico para trabalhadores como motoboys, entre outras questões.

**Perfil do Motociclista**

**Idade**  
40% está entre 21 a 35 anos

28% já passou dos 40 anos

25% têm de 36 a 39 anos

7% ainda não tem 20 anos

**Sexo**  
• 75% Homens / 25% Mulheres

### Dados divulgados pelo Hospital das Clínicas de SP

Homens lideram ranking de ACIDENTES	Motivo	Acidentes com moto	Atropelamento	Quedas de altura	Quedas da própria moto	Acidentes com carro
	Número de internações	168	124	115	80	50

### Partes mais atingidas do corpo nos acidentes de moto

Cabeça e Pescoço (hematomas, trauma craniano e decapitação)	Face (hematomas, hemorragias, laceração e perfuração)	Tórax (fratura e hemorragia)	Coluna vertebral (contusão, fratura e luxação)	Ombros, braços, cotovelos, antebraços, pulsos e mãos (hematomas, ruptura de ligamentos e amputação)	Abdômem (hemorragia e perfuração)	Quadril (fratura e contusão)	Pele (ferimentos e queimaduras)
21,7%	10,2%	1,2%	1,2%	12,3%	3%	31,1%	19,3%

# SindimotoSP e CET-SP realizam pesquisa com motoboys

Para entender como os motociclistas profissionais veem sua própria segurança e como ela pode melhorar, o sindicato dos motoboys de SP e a prefeitura da capital estão realizando ampla pesquisa que terá nas respostas importante instrumento para o planejamento da educação e segurança no trânsito, elaborando assim, uma política de gestão de riscos que aumente a segurança da categoria.



Do ponto de vista do SindimotoSP e do governo municipal, os resultados do estudo têm potencial para revelar fragilidades e potenciais características do motofretista. Um dos objetivos é reduzir o número de mortes que tem aumentado assustadoramente em tempos de pandemia e precarização das relações

trabalhistas promovidas principalmente pelas empresas de aplicativos que atuam no setor delivery.

A participação do motofretista é de extrema importância, de forma voluntária e consiste em responder questionário online, acessando o link abaixo e respondendo as perguntas. No fim da página é só clicar em “Concluído” para que, dessa forma possa contribuir na ampliação de conhecimento dos poderes públicos sobre os motociclistas e os desafios que enfrentam.

Acesse o questionário (<https://pt.surveymonkey.com/r/riscosindi>), responda às perguntas e clique em Concluído.

## Uso correto dos equipamentos de segurança pode salvar a sua vida

Os dados estatísticos referentes ao ano de 2012 são impactantes quando o assunto é motocicleta. Apesar de representar apenas 27% da frota nacional, os veículos de duas rodas foram responsáveis por 69% do total de indenizações pagas pelo Seguro DPVAT no ano passado. O número é alto, mas é preciso relativizá-lo, afinal, pelas características deste veículo, o condutor e o passageiro ficam mais expostos às lesões graves em caso de acidentes. Mas o que pode ser feito para reduzir esse drama nas vias das principais cidades do país? Uma conduta defensiva é uma boa opção para evitar problemas e o uso adequado dos equipamentos de segurança oferecem uma proteção maior aos motociclistas.

O uso correto dos equipamentos de segurança faz toda a diferença na hora em que um acidente acontece. Muitas vezes, infelizmente, esses apetrechos são vistos como “bugigangas” a serem carregadas, mas, na verdade, podem salvar a vida do condutor

ou minimizar os ferimentos de uma eventual batida. Veja, abaixo, como utilizar corretamente todos os equipamentos de segurança. Lembre-se que o seu bem mais valioso é a sua saúde, então, dirija com responsabilidade!

**Capacete** – Você sabia que o capacete tem prazo de validade? Sim, são três anos. Verifique se o seu está em dia. Esses equipamentos devem, obrigatoriamente, ter o selo do INMETRO. Além destes cuidados básicos, é preciso escolher um modelo adequado para a sua cabeça. O capacete deverá se encaixar de maneira justa e sem folga ao rosto do usuário. As almofadas protetoras devem tocar as maçãs do rosto, sem pressioná-las. Mantenha a viseira sempre limpa e use os adesivos reflexivos para que você seja visto pelos demais condutores.

**Roupa adequada** – Sempre dê preferência para roupas de material resistente, que oferecem maior proteção à pessoa em caso de queda. Para a prote-

ção dos pés, prefira as botas, pois elas protegem os tornozelos das pedras do caminho e das queimaduras diversas. A utilização de luvas de couro é muito importante, pois, elas ajudarão o condutor a evitar cortes e escoriações nas mãos.

**Roupa para chuva** – Um motociclista seco se sentirá mais confortável e ficará muito mais alerta do que outro que estiver molhado, por exemplo. Para isso, nada mais indicado do que o uso de roupas impermeáveis. As confeccionadas em chamativas como o amarelo e o laranja são as melhores opções para enfrentar o mau tempo, pois elas dão maior visibilidade para o condutor da moto.

Tomando essas providências e conduzindo sua moto com todo cuidado e segurança, você estará contribuindo para a redução das estatísticas de acidentes com motocicletas e, principalmente, valorizando o seu maior bem – SUA VIDA.

## Cresce procura por motofretista qualificado na capital

Empresas de motofrete querem contratar e oferecem benefícios como registro em carteira, férias, 13º salário e outros.

Um dos fatores pela procura é a alta demanda por profissionais qualificados, que estejam a dia com sua documentação e obrigações das leis que regem a categoria. Até porque o motofretista regularizado está se tornando artigo raro e muitas vezes de luxo, nas grandes cidades brasileiras. Segundo empresários que procuram profissionais qualificados, a maioria não tem sequer os cursos obrigatórios da categoria, primeiro grau escolar e cursos específicos. Outra questão relevante para a falta de profissionais é o próprio motoboy que ainda quer fazer do motofrete um bico. Não ter responsabilidades, horários e fazer o que bem “der na telha” é o pensamento de boa parte deles.

Assim, muitos motoboys passam por empresas

que não tem compromisso com o setor que, além de contribuir para muitas situações absurdas que acontecem no meio, colaboram para que os problemas proliferem, como acidentes, por exemplo. O alto índice de habilitações vencidas, documentos apreendidos, motocicletas não licenciadas entre outros fatores, também diminuem a quantidade de motofretistas que podem trabalhar, além do desconhecimento de ruas, avenidas etc.

Quando as empresas contratam, geralmente por um tempo ficam no esporádico, mas a medida que mostram conhecer à cidade, que são responsáveis e cumprem com suas obrigações, eles vão para os contratos, uma espécie de promoção por bom desempenho.

### Benefícios da CLT que as empresas oferecem

- Registro em carteira
- Recebimento de salário
- Férias + 1/3 das férias
- Seguro-desemprego
- Vale Transporte
- Aviso prévio
- Salário-Família
- Auxílio-doença
- 13º salário
- Seguro-desemprego
- Horas extras
- Adicional noturno
- Repouso semanal remunerado
- Remuneração de Faltas justificadas
- Licença maternidade ou paternidade
- Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS)
- Abono salarial (contado na carteira de trabalho)

Rua Dr. Fernão Pompeu de Camargo, 865 • Jardim Trevo • Campinas, SP

19 3272 9821 • 19 3272 1707

[www.albamoto.com.br](http://www.albamoto.com.br) • [loja.albamoto.com.br](http://loja.albamoto.com.br)

# Previsão de produção de motocicletas para 2020 poderá passar das 900 mil unidades

A indústria brasileira de motocicletas produziu em setembro 105.046 unidades no Polo Industrial de Manaus (PIM), de acordo com dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – Abraciclo. Este volume representa alta de 6,8% na comparação com agosto (98.358 unidades) e de 13,1% ante o mesmo mês de 2019 (92.894 unidades).

PROJEÇÕES PARA A INDÚSTRIA DE MOTOCICLETAS					
	Realizado 2019	1ª Projeção Jan 2020	Revisão Projeção 2020	Varição Revisão projeção 2020/ 1ª Projeção 2020	Varição Revisão projeção 2020/ Realizado 2019
Produção	1.107.758	1.175.000	937.000	-20,3% (-238.000)	-15,4% (-170.758)
Exportação	38.614	28.000	28.000	0,0% (0)	-27,5% (-10.614)
Atacado	1.084.639	1.147.000	909.000	-20,7% (-238.000)	-16,2% (-175.639)
Varejo	1.077.234	1.140.000	905.000	-20,6% (-235.000)	-16% (-172.234)

FONTE: Associadas / Renavam

No acumulado de janeiro a setembro foram produzidas 693.541 motocicletas, retração de 17,1% na comparação com o mesmo período do ano passado (836.450 unidades).

“A produção de motocicletas foi fortemente impactada no período mais crítico da pandemia, e os números comprovam isso. No entanto, desde a retomada gradual das atividades, as fábricas registram curva ascendente. Este quadro se confirmou em setembro, quando alcançamos o melhor resultado do ano”, afirma Marcos Fermanian, presidente da Abraciclo.

Até então, o melhor resultado mensal havia sido registrado em março, quando 102.865 motocicletas saíram das linhas de montagem.

Com este novo cenário, a Abraciclo revisou suas projeções para 2020. A nova estimativa é produzir ao todo em 2020, 937.000 motocicletas, que representaria retração de 15,4% na comparação com 2019 (1.107.758 unidades). A estimativa anterior, apresentada em janeiro, no período pré-pandemia, era de 1.175.000 unidades.

Fermanian explica que uma série de fatores favorecem a recuperação do segmento e, por isso, o índice de queda deverá ser menor quando comparado ao de outros setores da indústria. “Hoje a motocicleta é indicada para evitar a aglomeração natural no transporte público, representando um meio de transporte ágil, econômico e de baixo custo de manutenção. Também passou a ser um instrumento de trabalho e fonte de renda para as pessoas que passaram a atuar nos serviços de entrega.”

## Especialista da Abramet responde sobre doenças relacionadas ao mototofrete



O Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego) e gentilmente cedeu entrevista para publicação.

**Quais são os principais movimentos repetitivos que o motoprofissional executa durante o dia, que pode acarretar em lesões?**

Frenagem, mudança de marcha, manetes, movimentos para girar guidão, força muscular aplicada nesses movimentos, postura incorreta (vícios posturais).

**Quais são as principais lesões ocasionadas por movimentos repetitivos?**

Síndrome do túnel do carpo (punhos), tenosinovite de cotovelo, tendinite de supra espinhal (ombro), são os mais comuns. Lembrar que existe um fator de risco que acelera esses processos degenerativos que é a vibração segmentar (braços) e de corpo inteiro. O veículo vibra por seu molejo e nos pisos irregulares.

**Existe alguma forma de prevenir estas lesões?**

Reduzir jornada de trabalho. Quanto maior a exposição maior a possibilidade de lesões. Interromper o trabalho a cada duas horas quando em local seguro irá fazer o que chamamos de ginástica laboral. Alongar músculos, tendões, mexer com grupos musculares que não estavam sendo utilizados durante o trabalho. Fazer uma caminhada com objetivo de melhorar o processo circulatório oxigenando melhor o

tecido muscular que estava sendo usado na tarefa. Manter sempre um bom condicionamento físico.

**Depois que atingidos pela LER, qual o melhor tratamento?**

É uma doença degenerativa, progressiva e muitas vezes incapacitante. Afastar da atividade temporariamente, imobilização do local comprometido, uso de anti-inflamatórios e analgésicos, fisioterapia, infiltração de medicamento no local doente é o arsenal que temos para minimizar a queixa do paciente. Algumas vezes tem indicação cirúrgica. O tratamento é paliativo. O processo tem períodos de acalmia e outros de exacerbação. Não há cura definitiva. Caso haja melhora, voltando a utilizar com sobrecarga àquele músculo, tendão ou articulação, volta a ter queixas.

**Estas lesões são frequentes em motoprofissionais?**

Tornam-se frequentes naqueles mais suscetíveis, no que mais se expõe e nos portadores de doença pré-existente.

## Poluição no trânsito faz mais vítimas entre os motofretistas

Segundo estudo da Faculdade de Medicina da USP, dez horas de trabalho de um motofretista em cima da motocicleta equivalem a seis cigarros fumados. Pesquisas apontam as motos, que em sua grande maioria ainda são carburadas, como mais poluentes. Em média, elas poluem doze vezes mais que os carros.

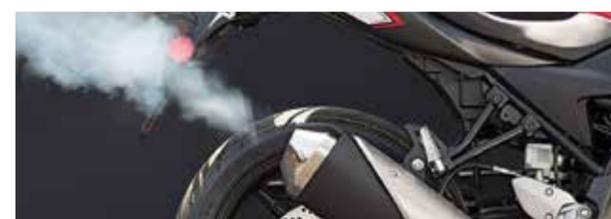
Para se ter uma ideia, um carro zero a gasolina lança no ar 0,4 gramas de monóxido de carbono por quilômetro rodado, enquanto uma moto emite 6 gramas na mesma distância.

Um aparelho desenvolvido pelo pesquisador Paulo

Saldiva, professor da Faculdade de Medicina da USP, que mede os níveis de poluição inalada pelos pulmões, detectou esse problema.

No fim do teste, o resultado indicou que um indivíduo que trabalha dez horas nesse sistema teria fumado o equivalente a cinco ou seis cigarros e o pior: terá um risco de infarto cinco a seis vezes maior que outra pessoa não exposta à poluição. Outro dado alarmante é que a redução da expectativa de vida poderá passar para quatro a cinco anos a menos do que outra pessoa fora desse ritmo.

A solução, segundo especialistas, seria incentivar as montadoras a produzir motocicletas somente com injeção eletrônica e catalisador e os motociclistas adquirirem modelos já com o novo sistema.



# Compra com sucesso é só no site do Consórcio Honda.

São milhares de contemplados  
todos os meses, e você pode  
ser o próximo.



— 2020

# BROS



[consorciohonda.com.br](http://consorciohonda.com.br)



O Consórcio Honda é o caminho mais fácil  
para você conquistar sua Honda 0 km.  
São parcelas acessíveis,  
milhares de contemplados todos os meses  
e você pode fazer tudo em poucos cliques  
pelo site [consorciohonda.com.br](http://consorciohonda.com.br)

Acesse o site ou aponte a câmera  
do celular para o QR Code.



**HONDA**  
Consórcio

publicis



Perceba o risco, proteja a vida.