

## REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE TÁXI - 28 FEV 2023

Data: **28/02/2023 (terça-feira)**

Horário: **09h29 às 11h37min (online)**

### **Participantes:**

#### **Poder Público:**

Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT

Eliana Mukoyama

Jairo - DTP

Lilian Calil - DTP

Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM

Rogério de Oliveira Ramos - SMT AT

Vanessa Gac Leal - SETRAM

#### **Membros da CT Taxi / Operadores :**

Eder Luz

Wagner Caetano

Zequinha

#### **Observadores:**

Antonio Matias

Fabio

Giovanni Romano

Luis Pellegrino

Reginaldo

### **Pautas:**

- 1- Alteração ou diminuição da taxa cobrada em mudanças de categoria, sendo o valor cobrado extremamente alto.
- 2- Estudo sobre a retirada da faixa (COMUM RADIO) das portas traseiras de veículos de Radio Taxi.
- 3- Reajuste de tarifa para o mês de maio com um percentual de 9,9% para o setor de taxi na cidade de São Paulo

**Dawton Roberto Batista Gaia** – Então vamos começar rapidamente. A palavra é sua, Jairo.

**Jairo** - Bom dia! Em nome do Dr. Roberto Cimatti, eu quero cumprimentar a todos aí. Sobre o primeiro item, a sugestão de redução no preço público, o assunto, taxa, redução, exclusão é um pouquinho delicado, porque tudo isso aí, todas aquelas taxas, todos aqueles preços públicos são estabelecidos, são determinados via decreto e não depende única e exclusivamente da gente. A colega Aline, ela pode até citar daqui a pouco, aí o número do decreto que saiu no final do ano passado, estabelecendo os valores, os preços deste ano. Mas caso alguém queira requerer que haja a redução dessa taxa em questão, eu recomendo que seja aberto um processo aí junto à CMTT e posteriormente encaminhado ao DTP para que a gente, trate, delibere e se necessário for, encaminhado ao setor responsável para que possa nos subsidiar com as informações necessárias acerca da demanda.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - É bom, acho que para efeito de encaminhamento, depende de um decreto, isso depende de mudança do decreto. E para mudar qualquer item de decreto, precisa ser deliberado em encaminhado isso oficialmente para o DTP. Quem que colocou essa pauta aí para, para poder falar um pouquinho?

**Eder Luz** - Fui eu, Bom dia, então eu estive no DTP, pessoalmente, deve ter aí, sei lá, um mês e meio aproximadamente, conversando com o doutor Roberto lá e aí sobre esse assunto, ? Porque hoje o custo para essa mudança ele é no total, são 3 taxas, que dão 616 reais, então é uma taxa bastante elevada. Acho que é o maior custo que tem lá no lá no DTP. É uma taxa de expediente de 26,30, a troca de categoria é 383, 30 e mais uma vistoria de 206,50. O doutor Roberto chamou ali uma assistente dele, que agora vai me falhar o nome dela, mas eu acho que ela até ela sempre está presente nas reuniões e ela falou que o caminho certo para isso seria a Câmara temática. Se a Câmara temática provocasse o DTP, a respeito disso, o DTP, então, pediria o estudo até de uma eventual compensação, alguma coisa para a Secretaria de transporte. Por isso que eu sugeri o tema.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Bom, então perfeito. Acho que nós vamos fazer isso, então, consideramos que fomos provocados aí por você, em cima do tema, nós vamos fazer esse encaminhamento aqui oficialmente para o DTP e posteriormente nós traremos aí alguma resposta em cima do estudo que vai ser feito. Como se trata de mudança de mudança de decreto, tem outros procedimentos aqui que internamente nós vamos verificar o que pode ser feito? Então acho que é isso. Quer falar, Jairo?

**Jairo** — O colega Éder já havia conversando com Dr. Roberto Simatti e a assistente dele lá, ? Eu acho oportuno, lembrando que, em função dos decretos de 2021 e 2022, aqueles alvarás de táxis vencidos naqueles anos 21.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Perfeito. Então está bom, então nós vamos fazer um encaminhamento aí e depois, posteriormente será dado uma resposta em cima do que a gente está... em cima dos estudos e da proposta que foi elaborada aí para vocês. O segundo tema, é o estudo sobre a retirada da faixa é comum.

**Eder Luz** - Só um, só um aparte. Existe uma taxa que ela chama troca de TC, ou seja, quando o taxista ele sai, ele troca de uma rádio para outra. Essa taxa ela custa 116 reais, então se ela substituísse essa taxa de troca de categoria de 383 reais, eu acho que já seria um grande benefício.

**Wagner Caetano** - E ainda tem a taxa de baixa de ponto, ? Se ele tiver pontos e troca de categoria, tiver que baixar o ponto, tem a taxa de placa do ponto.

**Eder Luz** - É exatamente as taxas, elas vão se somando, ? E aí, acaba gerando um custo muito alto.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Bom, alguém mais quer colocar alguma coisa em cima desse assunto? Bom, então nós vamos fazer o encaminhamento, considerando essas colocações de vocês.

**Giovanni Romano** - É um momentinho, uma questão de ordem, eu gostaria de fazer uma colocação, a respeito dessa questão. Bom, as taxas que são cobradas em todas as taxas que são cobradas do DTP, elas vêm, elas nascem com um dispositivo legal chamado lei de diretrizes orçamentárias, não é? Que é votado anualmente. DTP, na verdade, não tem gerência nessa questão, ? A prefeitura, ela vai, elabora um projeto de lei de diretrizes orçamentárias, que nada mais é que a proposta orçamentária para o exercício subsequente, isso é encaminhado para a Câmara municipal, passa pelo audiências, pelas comissões, pelas votações regimentais e é aprovada. O principal órgão que atua nessa questão é a Secretaria das finanças ou da fazenda, ? Em cada governo municipal, ora é fazendo ora é finanças. Ele tem a mesma Secretaria. Seria importante o secretário de transportes, o secretário encaminhasse isso em tempo hábil uma proposta de redução de todas as taxas que são cobradas em todos os serviços que são prestados no órgão. Porque, como foi colocado aqui, algumas delas. Elas são muito elevadas. Porque quando eu mudo de categoria, eu faço uma vistoria, a vistoria é paga e o único serviço que é prestado, nessa mudança de categoria é a emissão de um novo alvará que substitui o anterior. E a emissão de um alvará não custa o que custa essa mudança de categoria. Então não tem muita lógica de cobrar o que se cobra. Enfim, é isso. Esse encaminhamento, Dawton, teria que ser um pouco... uma coisa um pouco mais ampla, ? Nós teremos que realmente encaminhar isso pela Secretaria de Transporte, ter o compromisso da Secretaria de que ela vai acompanhar o processo de elaboração da lei de diretrizes orçamentárias, porque se quando for encaminhada a peça para a Câmara municipal, com a proposta orçamentária, do exercício de 2024 e essas reduções de taxas ou parcialmente, ou de todas as taxas, não estiver contemplada, toda essa nossa discussão aqui está sendo apenas uma perda de tempo, só pra finalizar. Eu vou começar aqui o contrário. Agora vou cumprimentar todo mundo. Companheiros, cumprimentos pessoal do Jairo, aí. Desejo saúde aí que você se recupere plenamente de seja lá o que esteja te incomodando. Você é um cara jovem aí. Bom dia para todos. É isso aí. E depois que a gente passar esse segundo item da pauta, que é a questão das faixas, eu queria fazer um novo comentário sobre o justamente a inclusão desses itens na pauta da reunião de hoje, OK?

**Dawton Roberto Batista Gaia** - É perfeito. Você quer fazer algum documento com esse resumo que você fez, Giovanni, aqui para a Câmara Temática, para gente poder fazer esse encaminhamento. Porque eu acho que vai ficar melhor se você fizer um resumo do que você está colocando e com essa sua colaboração e com essas observações aí nós fazemos o encaminhamento aqui é internamente, tudo bem.

**Giovanni Romano** – Perfeito. Vou encaminhar mais rapidamente possível.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Então ficamos aguardando aqui. Muito obrigado. Então vamos lá para o segundo item, é o estudo sobre a retirada da faixa rádio comum das portas traseiras de veículos de rádio táxi.

**Eder Luz** - Essa pauta também foi colocada por mim. Como já é de conhecimento, Hoje a gente ostenta aí o nome, Rádio táxi, Só que nenhum de nós tem mais a frequência de rádio. Inclusive, até eu, eu conversei nessa mesma conversa que eu tive com o doutor Roberto quando tratei sobre as taxas, tratei ali sobre uma modernização que a gente deveria fazer ali no decreto que trata sobre rádio táxi, Porque na verdade nós não usamos mais rádios, Hoje, hoje a gente é basicamente esse aplicativo, A nossa comunicação é toda pela internet, não é mais rádio. Só que assim é, quando eu me deparei com a legislação do comum rádio, realmente, até eu fiquei de certa forma confuso, porque se a gente não for comum rádio, a gente vai ser o quê, ? É porque a gente não tem mais

rádio, mas a gente é comum, mas a gente é uma cooperativa, então eu acho que aí demandaria de uma discussão maior, de uma participação maior das pessoas, até para a gente conseguir chegar numa modernização dessa lei, desse decreto, que trata sobre a um comum rádio. Só que aquela faixa que a gente põe na porta é escrito ali, comum rádio, ela não se faz mais necessário porque ela causa uma impressão para as pessoas que a gente é uma empresa de rádio, quando na verdade nós não temos mais rádio, então eu acho que assim a gente tem que seguir em 2 etapas. Primeiro, tenta tirar esse nome Rádio de todos os nossos táxi, porque não existe mais rádio, ? Então o nome tá ali de forma exagerado de algo que não existe mais e depois, aí numas próximas reuniões, eu queria a colaboração de todos para gente modernizar esse decreto de forma com que as cooperativas de táxi ficassem mais destacadas, ? Ali, no meio do... ao invés de ser comum rádio de sim, ser cooperativas de taxistas, porque a palavra comum rádio não cabe mais, ? Então eu realmente precisaria de ajuda nesse sentido aí, pra gente estar modernizando isso.

**Antonio Matias** – Dawton, bom dia a você. Bom dia a todos os colegas da Câmara temática. A Entidade SINTETAXI concorda com a colocação do presidente Eder da use táxi. Sobre essas duas pautas dele. É uma sugestão que a própria frota já tinha feito e foi atendida. Foi atendida também eu acho louvável ser estendido isso para as rádios, para as cooperativa. E o SINTETAXI está de apoio, está de apoio a essa pauta do Éder, também como nos valores. Hoje para você colocar um carro na cooperativa. Está sendo muito pesado para a inclusão desse carro, com um valor muito alto para a inclusão. Então o SINTETAXI vota favorável à pauta do copeiro Eder da use táxi que representa as cooperativas e as associações de táxi do município São Paulo. É motivo de você abrir a igualdade, Assim como nós conseguimos para as frota, também temos essa liberdade de votar favorável ao Éder para dar o direito igual, assim como nós sempre brigamos pela igualdade. Sempre fui muito achar de minoritário. Hoje nós estamos sendo majoritário, porque nós estamos trabalhando com a inteligência e compartilhamento com a inteligência de trabalho coletivo, com o poder público, com o poder municipal, com o poder jurídico, com o poder executivo, em favor da do modal, táxi. Então, por esse motivo, o SINTETAXI vota favorável à pauta do Eder, que seja aprovada por todos os nossos colegas, obrigado.

**Wagner Caetano** - Queria fazer um ponto nessa discussão, até dias atrás, estava até conversando com o diretor também sobre isso, Diretor Cimatti, porque eu vou dar um pouco do meu olhar, sobre isso. Hoje existe as categorias, as categorias de táxi e as subcategorias, porém, as pessoas que estão à frente dessas categorias de produto deles, pelo conceito que isso foi colocado na regra, ? Então, hoje, se você for lá ao aeroporto de Congonhas, em pontos de táxi, Aí todos os 4 pontos ali que são de táxi comum, de rádio, táxi, de híbrido, de acessível e entre outros, lá só vende o conceito de táxi comum. Então ninguém se vende mais, ninguém se vende mais pelo conceito que foi (0:16:31 trecho incompreensível) Eu acho muito antagônico essa questão do Eder ter colocado, ? Porque ele é um presidente de rádio táxi e está pedindo aqui para descaracterizar a rádio. Talvez a gente vai ter que construir uma nova lei, ? Porque é por que que tem 5 categorias diferentes ou subcategorias? Tem razão disso existir? Tem razão de um passageiro chegar lá no aeroporto de Congonhas e ter 5 pontos de táxi comum, Dawton? Sendo que todos vendem exatamente o mesmo conceito, o híbrido não oferece o híbrido, o especial não oferece como especial, o acessível não oferece como acessível, o único que se vende exatamente como de fato é, é o táxi comum e o táxi. Luxo, ? Porque de fato é táxi luxo e porque de fato, é táxi comum, as outras categorias são travestidas de outros nomes, porém não se vende como produto que foi colocado na lei, ? Então a isso me traz, a gente tem que construir uma coisa, porque se isso de fato é a como colocou, para que a gente vai ter várias categorias com vários pontos, ? Por que que a gente chega lá no aeroporto de Congonhas, o cliente chega no aeroporto de Congonhas, tem 5 pontos diferentes, então tem que unificar isso aí. Então eu acho que, até porque todas as categorias que são comuns têm a mesma tarifa, Já que ele não se vende mais pelo conceito de ser especial, de ser híbrido, de ser elétrico, de ser acessível, não há

razão de existir, então todo mundo tem que ser táxi comum. Então táxi comum e taxi luxo? Então a gente, a gente reformula a lei dentro da Câmara municipal onde for necessário para que não há mais razão de existir e, sendo até interessante que isso, vindo de um presidente de rádio táxi como o Eder, que é um cara que tem uma visão, sobre o produto e ele colocou aqui que não há mais razão de existir o nome. Então a gente tem que precisa ver, é analisar isso direitinho, porque eu acho que isso só confunde mais os clientes, ? Ele chega na rodoviária tem vários pontos, como tem vários pontos de táxi com a mesma tarifa, chega no aeroporto da mesma forma. Então vamos colocar táxi comum e Táxi luxo, um ponto de táxi luxo, um ponto de táxi comum e não vejo necessidade de ter um local de alta rotatividade, com vários pontos de táxi sendo que ninguém se vende pelo conceito que foi criado, ? O produto de ser diferenciado não é vendido. Essa é minha parte.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Não, só o que eu entendi que o Éder está colocando, na verdade é uma modernização e uma atualização da terminologia utilizada ali na porta do veículo. Eu entendi que a mudança básica que ele quer é para melhorar a compreensão, porque realmente?

**Eder Luz** - É, na verdade, eu fui Claro que assim a gente deve, eventualmente ser uma cooperativa de táxi e não uma rádio táxi, porque eu não tenho rádio, ? Eu não tenho mais rádio. Agora, eu acho que assim, a gente faz parte da categoria comum, então a categoria comum ela tem que ter a categoria comum de táxi, táxi sem ponto, a categoria comum de táxi de ponto e a categoria comum de táxi de cooperativa. Eu acho que é basicamente isso. Porque hoje nós temos táxis sem ponto, ponto livre, táxi de ponto e rádio táxi, ? A palavra rádio táxi é que eu tenho dito que ela, ela não está cabendo porque nós não temos rádio, então você tem que ter táxi comum livre, táxi comum privativo e táxi cooperativo. Então agora eu acho que a sua discussão, Wagner, até eu acho que você tem razão, ? Quando chega em Congonhas e você tem várias categorias ali, sendo que todo mundo é uma categoria única, podemos dizer assim, ? Que é especial mas pratica preços de comum. O comum é comum, mas é comum privativo. Outro comum, é comum rádio. Eu sei que é bastante complicado, mas nesse momento eu tenho, eu estou discutindo aquela palavra, simplesmente aquela palavra comum rádio, porque nós nos consideramos taxi de cooperativa e não táxi de rádio. É basicamente isso.

**Wagner Caetano** - Perfeito. Olha como eu disse, eu estou indo um pouquinho além dessa pauta, até porque eu também levantei isso com Dr. Roberto Simatti, porque acho que é uma coisa que a gente tem que pensar, ? Porque se ele se vende pelo conceito do que foi criado, ? Para que que a gente vai chegar, vai ter 5 pontos de táxi com categorias diferentes ( 21:30 trecho inaudível) da mesma forma, não há razão de existir, ? Não tem, é você, chega lá, (21:38 trecho inaudível) Rádio, táxi especial, não fala que é especial. Então, eu não vejo razão. Eu acho que tudo é... E além disso, deixar estabelecido 2 categorias, táxi comum, táxi luxo e aí, dentro do táxi comum, coloca aí a questão do táxi de cooperativa. Eu acho que acho a gente tem que simplificar as coisas, porque eu acho que está tudo muito embaralhado e acho que isso também não é legal para o usuário e não é legal que você tenha 5 pontos de táxi no mesmo local. Na mesma tarifa, sem nenhum diferencial, não vejo razão disso existir.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Vamos, vamos escutar um pouquinho, depois a gente dá continuidade para não perder o foco das colocações, das contribuições. Jairo?

**Jairo** - Beleza legal, olha, mas o assunto em questão ele é totalmente pertinente e principalmente por dias atuais, ? Eu me sinto na obrigação de começar de trás para frente, até para não deixar, é caracterizar, que o que a situação mencionada pelo colega Wagner, lá no aeroporto, sobre o ponto que tem várias categorias, ? Ela está tipo irregular, ? E não. A atual legislação ela autorizou, ela permitiu que naqueles pontos ele fosse fosse compartilhado, ? Por algumas categorias de táxi, tá

bom? É sobre a situação do Eder, , que é a situação em questão, que ele sugere, que ele requer, essa mudança, essa atualização, ? Em função dos dias atuais. Eu acho que é importante a gente dizer também que há um decreto, há uma legislação que fez com que nascesse. Essa categoria de táxi, Ela precisa ser considerada e há também um manual de identificação das categorias do táxi, também precisam ser considerados, mas também é importante dizer, que a gente observa que esse manual de identificação ele está um tanto defasado. Que era a proposta deste ano para a gente fazer uma atualização, envolver a equipe de engenharia lá do DTP e em conjunto com o pessoal da SP trans, com o engenheiro da SP trans , pra gente poder atualizar esse manual de identificação do táxi e suas categorias. E sobre a demanda?, do colega, assim como a primeira, é necessário que seja aberto um processo, ? Do SMT encaminhado ao dtp, Pra gente poder, já o quanto antes, principalmente, considerando que isso está sendo pauta dessas nossas reuniões para gente, o quanto antes já trabalhar em cima.

**Antonio Matias** - Jairo, complementando o que você está falando, concorda plenamente nos seus pontos, mas pela identificação do manual é esse é o motivo da gente está apoiando a colocação do copeiro Eder, que precisa reformular um monte de coisa no modal táxi, muito, muitas, muitas e a gente como teve essa oportunidade de cuidado com as frotas. A gente também queria que nesse manual, se possível, Claro, ? Você atendesse a solicitação do copeiro Eder, que tem uma aprovação pelo SINTETAXI nesse sentido. Trabalhar com a igualdade e no compartilhamento de todos que são todos iguais. Todos nós somos profissionais liberais, autônomos, taxista.É por esse motivo que eu volto a reforçar o pedido do copeiro Eder, em nome do SINTETAXI.

**Jairo** - Beleza, beleza, Ceará, eu entendi essa situação, mas como você pediu uma aparte, eu acabei não completando, E a parte final da minha intervenção seria o quê, ? Para essa situação do colega Eder aí, caso ele tenha um layout para a frota dele, que ele entra no dtp e peça autorização para ele usar aquilo lá, entendeu? Até que a gente resolva essa história, até que a gente resolva essa situação do manual de identificação das categorias do táxi, fui claro, Eder?

**Eder Luz** - Tranquilo da minha parte, sem problema, é porque quando eu vou insistir, Quando eu conversei isso com o doutor Roberto, porque eu não. Talvez não fosse necessário trazer o assunto para cá, mas me foi sugerido que as decisões é que partisse da Câmara temática ela tem ali um maior peso tal, isso vindo da Câmara temática facilita e outra eu estou falando em nome da use táxi, mas o efeito seria para todas as cooperativas que estão ativas no sistema, Então, se eu der entrada num documento em nome da use táxi, fica meio estranho. Seria interessante que a Câmara temática dessa entrada nessa solicitação, porque é uma palavra, é simplesmente uma palavra, Mas que vai mudar ali a comunicação visual que está no carro, mas que se vier da Câmara temática, acho que tem um peso maior.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Acho que partir da Câmara temática não é problema, é que precisa... Nós precisamos ser provocados. Como você está provocando. Para que seja feito um ponto de partida, vamos dizer assim, para essa demanda e o que assim eu entendi? Ficou muito claro que não existe nenhuma possibilidade de mudança de atividade. É apenas uma atualização da terminologia que está sendo utilizado, nesse, desenho aí, nesse layout do táxi. E aí, como o Jairo falou, só faço uma proposta já para poder ir trabalhando. Até para poder se, se for o caso, essa proposta se tem outras pessoas envolvidas, outras entidades envolvidas. Aí é bom que essa proposta seja aprovada por todos eles também, Para poder, para não ter problema depois que aprova uma parte, depois fica alguém insatisfeito, la.

**Antonio Matias** - Então, deixa facultativo. O Eder quer, o que não quer ele continua com o seu adesivo.

**Jairo** - Bom, por isso que eu sugeri até que venha a a atualização do manual de identificação dos taxis, o Éder e alguém que queira mais, que surgira lá no DTP, que abra um processo, e sugira lá.

**Eder Luz** - Da minha parte, tá ok? Da minha parte eu posso fazer sem problema nenhum.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - O Luiz Pellegrino?

**Luiz Pellegrino** - Bom dia, bom dia, pessoal. Quero sim, é fugindo um pouco. Eu queria colocar Três coisas que eu gostaria de ver o andamento e eu não consigo ver o andamento dessas coisas. Uma das coisas que eu gostaria de ver que nós iniciássemos um processo e déssemos o término desse processo, que é uma questão que a rua está pedindo demais, isso daí, a solução da aplicação do insulfilm. Eu acho que já passou da hora da gente discutir esse assunto de uma forma efetiva e direta, da gente regulamentar a utilização do insulfilm não é estética, mas é segurança, é segurança. Hoje nós estamos colocando película antivandalismo, é a proteção, não dá mais para nós deixarmos os nossos passageiros expostos, a gangue de cotovelo é e não dá mais para gente deixar. Então a gente precisa definir de uma vez por toda a utilização do insulfilm dentro do que o Contran permite, se o Contran permite que qualquer carro possa usar dentro de uma regra, o taxista precisa seguir a mesma regra. Nós não podemos ficar impedidos disso daí. A outra questão. Que eu quero colocar e ver isso de uma forma que se encaminhe e tenha começo, meio e fim é a minha solicitação que foi feita junto com o sintetáxi que colocou isso daí que foi a táxi Picape, eu não vejo isso andar. Eu não vejo isso evoluir. Eu gostaria de ter uma definição para que a gente possa construir isso de alguma forma, para que isso possa ser colocado em prática. São Paulo está ficando para trás de um Monte de coisa e nós estamos perdendo mercado. E a outra coisa que em 2018, eu através de um documento, eu protocolei e consegui uma liberação do uso do maleiro. Maleiro foi liberado em 2018. Se não foi feito da forma certa pelo antigo diretor do DTP, não foi o erro de quem pediu, mas de quem liberou e de um tempo para cá passou a ser, nós passamos ser oprimidos, multados e a não poder utilizar e no meu pedido foi baseado em cima da resolução do Contran, aonde o táxi, ele vai poder utilizar isso daí, desde que cumpra as normas e de uma hora para outra, sem o menor comunicação, levantaram um decreto com um texto muito, muito, muito mal definido. Se criou esse negócio e nós não estamos podendo usar isso daí, não é? Então eu queria essas 3 coisas, insulfilm, taxi picape e a solução da utilização do maleiro. A gente precisa resolver essa questão que nós estamos perdendo vários rapazes investir nesse tipo de serviço, principalmente, as spins e os táxis acessíveis que não tem capacidade de mala quando estão usando o 7 lugares. Nós precisamos ter essa liberação. É isso que eu gostaria de ver isso andar, tá bom?

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Bom, então eu vou colocar isso na pauta de hoje, vou colocar como uma próxima pauta para gente poder discutir.

**Jairo** - Dawton, eu acho que é extremamente necessário, até para não parecer que a gente está fugindo do assunto. Na verdade, esse assunto ele já foi bastante apresentado em outras reuniões. Eu acho que pouco discutido não é, em locais de direito de competência, mas eu acho que cabe aqui, A minha, como é que eu posso dizer, a minha intervenção a respeito desses três assuntos, sem querer subestimar a inteligência de todo mundo, Que está aqui, eu não sou mais inteligente do que ninguém, nem tenho tanto preparo assim. Tá, mas é importante dizer que uma coisa é trânsito e outra coisa é transporte, está. É rapidinho, no trânsito, tá. No trânsito, é permitido rodar, transitar um carro verde. Eu vou até aqui para o alto do prédio que eu tô aqui. Eu vou olhar as cores de alguns carros. É permitido transitar um carro verde? É. É permitido transitar um carro vermelho? É. É permitido transitar um carro rosa? É. Tá, mas no transporte, na categoria comum, não. Na categoria comum rádio não, na extinta categoria preta, não. Tá? Então existe uma regra para o transporte, para essa modalidade de táxi aqui em São Paulo. É proibido no trânsito alguém instalar um engate para rebocar

uma carretinha? Não, não é. No transporte, é proibido alguém instalar o engate para transportar para puxar um reboque também não é, mas em serviço é. Mas em serviço, é. Tá, ele permite, ele pode instalar lá o engate, mas em serviço ele não pode puxar uma carretinha. Tá, puxando só mais um pouquinho, tá? É? No trânsito é permitido alguém colocar um bagageiro sobre o teto. É, tá. Inclusive, esse equipamento que o colega Pellegrini citou aí. Mas no transporte não. E não é que nasceu essa proibição, essa restrição agora. A gente, nessa última atualização da portaria de homologação, a gente, diferente de outras épocas, a gente foi buscar a fundo mesmo o que a legislação do táxi, desde 1969, tinha estabelecido para o modal. E é Proibido. E o que foi que a gente fez? Já que o colega Pellegrini fez menção aí aos veículos de 7 lugares, a gente reduziu para esse tipo de carro, a capacidade volumétrica, ali de carga do porta-malas. Então hoje uma spin, com 160 litros ali no porta-malas ele não é mais um problema para o motorista, para o taxista transportar 7 passageiros. Sobre o insulfilm da mesma forma, é proibido transitar com insulfilm no veículo? Não, não, não é transitar, não. Desde que atenda às especificações técnicas estabelecidas lá pelo Contran, tá e pelos órgãos de trânsito, mas no transporte é, nós temos uma legislação que restringe esse tipo de acessório, se é que eu posso dizer esse tipo de película, de equipamento lá no veículo e o motorista possa ser visto principalmente nos corredores de ônibus, tá? E por fim, um colega Pellegrini falou aí da situação do táxi, do táxi carga, ? Que eu mesmo eu concordo, eu acho que a gente tem que se modernizar, a gente tem que se atualizar, a gente tem que se adequar às necessidades do dia a dia. Tá? Mas isso não é a Câmara temática, quem vai decretar isso não é a Câmara temática quem vai estabelecer a lei. Tá, precisa haver um debate, precisa haver uma discussão, precisa haver uma situação aonde leve, como já foi dito em outros momentos, para alguém que é de competência e possa fazer essa categoria nascer. Eu fui claro? e espero não ter...

**Giovanni Romano** - Bem, é uma questão. Na verdade, o insulfilm em táxi não é proibido. Tanto que ele não é proibido, quando saíram as portarias dos corredores das partes, corredores de ônibus e depois isso virou uma lei, a própria regulamentação diz que nos corredores do táxi não pode circular com insulfilm. Quando ela diz que nos corredores, o táxi não pode circular com insulfilm, está dizendo que em todo o restante da malha viária ele pode circular com isso. No passado, uma portaria do diretor, se não me engano, foi José Luiz Nakama ou foi Luiz Tadeu Meirelles, Brandão regularizou, regulamentou isso do insulfilm de táxi. Desde que atendidas as normas do contrato. Só que a questão é a seguinte, a gente tem que ir no foco da questão. A gente tem que ir no foco. Só existe um motivo para o insulfilm criar problema para o taxista. É a proibição do táxi, andar no corredor de ônibus nos horários de rush. E acho que a Câmara temática tem que propor é que essa proibição do táxi circular, com ou sem passageiros no horário do rush deva ser abolida. Por quê? Se o táxi na faixa da direita, na faixa que não é corredor não cria problema para o transporte coletivo, com ou sem passageiro, porque ele vai criar problema no corredor? Não há diferença nenhuma. Porque observem bem, se você andar na faixa de ônibus com insulfilm. A qualquer hora do dia, com ou 100 passageiros, você não vai ser autuado. Não existe autuações na faixa. As autuações ocorrem exclusivamente nos corredores. Então, o que a gente aqui tem que se empenhar é para que se libere o tráfego do táxi pelo corredor de ônibus 24 horas, com ou sem passageiros. Por quê? Porque essa exigência em relação ao insulfilm é apenas para facilitar o trabalho do agente fiscalizador que ele precisa teoricamente, enxergar se há passageiro no interior do carro. Hora, a partir do momento que não existir mais essa restrição de horário o agente não vai precisar mais ver o que está acontecendo dentro do carro e não vai haver mais atuação e a gente vai poder instalar o insulfilm dentro das especificações do conselho nacional de trânsito sim, tá. Eu queria lembrar uma coisa para todo mundo. Constituição Brasileira, ninguém é obrigado a nada se não em virtude de lei. Não existe em São Paulo uma lei. Que proíba o uso de insulfilm, tá? Não está escrito em lugar nenhum. Uma portaria, um decreto, uma ordem interna não tem força de lei. Na justiça, isso tá é brincando. Muito rapidamente. Então, na verdade, o que eu proponho aqui para todos, é que essa Câmara temática encaminhe uma manifestação a Secretaria municipal de transportes para que faça estudo urgente e

imediatamente para liberar o tráfego do táxi no corredor de ônibus, 24 horas por dia com ou sem passageiro, até porque a gente resolver essa questão, que a gente sofre, melhora muito para o usuário do táxi, porque barateia pelo menos 34% o valor das corridas, no horário de rush, Secretaria municipal de transportes, sabe disso, a CET sabe disso. Já fez esse estudo há alguns anos. Então, esse é o comentário que eu queria fazer em relação ao que o Jairo comentou aí sobre o insulfilm. É isso.

**Jairo** - Bom, eu espero que a minha intervenção tenha sido Clara, é pertinente aí a colocação, a interação também aí do colega Pellegrini, mas o que eu falei está fundamentado na legislação.

**Luiz Pellegrino** - É, mas então essa legislação, ela está muito antiga, de 69, então a gente não pode ficar amarrado a essa legislação em 2023, ? A gente precisa de uma forma, fazer que essa legislação seja modernizada. A gente não pode ficar usando isso daí, essa lei de lá de trás, para que está nos afetando agora, não é porque é lei que ela tá certa, a gente tem que modernizar isso daí. É uma coisa, o táxi precisa entender que não existe só a demanda espontânea, existe a demanda de agendamento e o maleiro se faz uso, na demanda de agendamento. Eu não quero ficar desfilando com um maleiro, mas eu não posso ser impedido de quando eu tiver levando uma capacidade de carga maior que o meu porta mala comporta, eu não poder usar um equipamento que está homologado para qualquer carro entrar. Se a nossa lei está dizendo que isso está errado, a gente tem que mudar essa lei, porque eu não vejo nenhum problema. O que eu pergunto, por que não no táxi, por que não o táxi? Porque o táxi está ficando fechado. Algumas oportunidades de negócio por causa de uma lei que é antiga e velha. Vamos modernizar essa lei. Eu acho que não existe nenhum, ninguém de nós aqui que vai ser contra isso, a população muito mais. Qualquer pessoa que a gente levar essa questão, ela vai apoiar. Então a gente tem que modificar isso daí. E gostaria que se foi liberado de uma forma errada, que não nos oprimisse e até ser debatido, modificado, deixasse que nós usássemos dentro da resolução do Contran, só isso. Okay, pessoal.

**Giovanni Romano** - Eu queria só lembrar que numa gestão passada, quando o secretário de transporte era Frederico Vitor Moreira, o corredor de ônibus foi liberado para os táxis no horário de rush e não houve problema nenhum para fluidez do transporte coletivo é, não havia essa proibição taxistas ficaram contentes, os usuários ficaram mais ainda mais ainda porque no horário de rush eles conseguiam ter um transporte mais rápido e com corridas mais baratas. E realmente é difícil de entender, porque a gente não caminha no sentido de evoluir. Luiz, eu queria te colocar uma coisa. A lei 7329, ela em momento algum ela faz qualquer obstáculo para que haja insulfilm, ou película no interior dele. Até porque todas as normas sobre configuração de veículo, são atribuição exclusiva da união somente a legislação federal pode dizer o que um veículo deve ou não deve ter. O município não tem essa competência. O estado não tem essa competência. Apenas a lei federal disciplina a questão veicular. E a lei federal, a regulamentação federal, que é expedida pelo conselho nacional de trânsito, ela permite que qualquer automóvel, qualquer veículo automotor no território brasileiro, utilize a película é escurecedora dentro de determinados limites. Inclusive, recentemente foi alterado. Essa questão precisa amadurecer mais. Recentemente, nós temos aí as as películas que são protetoras, elas são uma semi-blindagem de vidro, então elas são importantíssimas, não é? Quem assistiu sptv hoje viu o crescimento do número de roubos em São Paulo, principalmente roubos de celulares e 90% dos casos são automobilistas que sofrem, ? É ataques, os vidros são quebrados e essas, ? Então, os taxis precisam estar autorizados a instalar. Acredito porque é uma questão de segurança do usuário, é uma questão de segurança do motorista, pois isso é uma questão de segurança pública. E a segurança pública, diz a Constituição, não é obrigação da Secretaria de segurança pública. Constituição Brasileira diz que segurança pública é dever de todos. Todas as pessoas, todas as instituições tem responsabilidade sobre a questão de segurança pública. Então, não é a lei, aliás, eu vou aproveitar porque tem uma relação, fazer um comentário. Com exceção do táxi comum, isso, se

não me engano, taxi acessível. Todas as demais categorias de táxi São Paulo foram estabelecidas por decreto. Para mudar, para atualizar decreto, a prefeitura não tem dificuldade nenhuma porque não precisa passar pelo desgaste de elaborar um projeto, encaminhar para a Câmara etc, etc, etc, correr o risco de ter o seu processo, o seu projeto de lei original, alterado por interferência de interesses de (45:47 trecho incompreensível) Enfim, ? Então, a questão do rádio táxi comum. Não existe mais como um rádio, isso não existe. A gente tem um decreto aí que é obsoleto. Boletão é simplesmente, vamos supor que a gente queira hoje pedir um credenciamento, um credenciamento para criar uma nova associação cooperativa de rádiotáxi. Nós vamos ter que apresentar documento de outorga da Anatel. Nós vamos ter que apresentar uma central de rádio comunicação. Que nós não vamos usar isso é uma coisa ilógica. A modernização da regulamentação do que era rádio táxi e virou táxi comum. Não acontece porque a prefeitura não tem a vontade política de fazer. Não estou criticando a atual gestão. Estou criticando todos, porque, pelo menos desde a gestão de João Dória para cá, o equipamento rádio não é utilizado nem na categoria especial nem como rádio. Hoje é tudo aplicativo a gente sabe. Então, na verdade é, a gente está vai discutir aqui. Uma modificação no padrão de uma coisa que nem existe mais. Não seria mais produtivo já discutir de uma vez. A revogação do decreto. E cria uma série de obrigações ociosa inúteis, desnecessária para que uma cooperativa e uma associação de taxistas funcionem. Até porque a Constituição garante aos taxistas como garante a qualquer brasileiro, o direito de se organizar em associações de cooperativas. Isso não depende da vontade política da prefeitura, não depende da legislação municipal. Isso é um direito que está assegurado na Constituição Brasileira. Artigo quinto. Não seria mais lógico discutirmos, irmos ao cerne da questão, porque alguém colocou aí tudo bem, o Éder, entendeu. Que aquilo ali, aquela pintura na porta, aquilo é desnecessário. Mas será que o presidente da cooperativa Tracunhaém, vai pensar como ele ? E aí nós não vamos fazer porque o cara da cooperativa da Tracunhaém aí que está preso no passado e não enxerga o presente, que não enxerga o futuro, vai impedir que se modernize alguma coisa.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - O Giovanni é por isso que eu estou propondo, Se tiver que fazer uma discussão e, se tiver que aprofundar mais nesse assunto que a gente faça uma pauta separada para a gente poder se aprofundar e talvez uma pauta única esse assunto, ele vai longe, Se realmente esse assunto vai longe, eu vou fazer... para tomar uma decisão como essa. Ela dela não depende só. De uma instância não depende só do da prefeitura, depende de outros órgãos internos dentro da prefeitura, É claro que quem.

**Eder Luz** - Dar um aparte, até porque se se a gente for ver hoje, a gente deve ter aí pelo menos umas 40 empresas credenciadas para trabalhar como, como um rádio aqui em São Paulo, ? Só que nós e o decreto lá é muito Claro, é após o primeiro ano ou após o terceiro ano de vida. A empresa que tiver menos de 100 carros credenciados no TC, ela vai ser automaticamente descredenciada, então hoje você tem 30, 40 CNPJ aí credenciado como um rádio. Sendo que você tem 4 cooperativas de táxi atuando na cidade de São Paulo, o resto já faliu tudo já fechou tudo. E elas estão aí ativas com o termo de credenciamento ativo. Por isso que eu defendi desde o começo que haja uma modernização ou até mesmo uma nova escrita do sistema de cooperativas da cidade de São Paulo.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Bom. Eu acho, então vou voltar ao que eu falei inicialmente, faça uma proposta, encaminha para aqui, para a Câmara temática. A gente faz o encaminhamento para responder oficialmente isso que vocês estão propondo. Bom, eu acho que o Wagner quer falar, Wagner.

**Wagner Caetano** - - Mediante a fala do Giovanni e parece que tem um pouco de excesso de autoritarismo. Então, mediante aí essa questão de fiscalização sobre o insulfilm. Eu acho que isso é muito sério e precisa ver isso daí porque se tem um órgão maior, , que permite, ? Então a gente tem

que tomar esse cuidado, até porque a fiscalização ela não dispõe de dispositivos para medição. Não é? Então ela, então, como que como condena o uso do insulfilm pelo olho, não é? E eu acho que isso não dá embasamento técnico para a proibição do insulfilm, acho que nem mesmo a própria polícia militar pode condenar o insulfilm, caso ela não tenha um dispositivo de medição ali de luminosidade e tal, de então é, e isso pode caracterizar um excesso de autoritarismo. Então a gente tem que tomar um pouquinho de cuidado com isso, pra ver se a ordem de fiscalização está correndo de fato, conforme a as leis, e não simplesmente pelo olhar do município, ? Mas a gente tem um órgão máximo aí de legislação de trânsito, que é o conselho nacional de trânsito Denatran, eu acho que eles sobrepõem as questões das leis municipais. E a gente precisa ter um pouquinho de cuidado, porque hoje o isso insulfilm, é isso que eles estão dizendo, ? Um dispositivo de segurança ninguém coloca porque é quer ser mais moderno porque não quer enxergar realmente, a gente está passando por uma dificuldade de segurança pública muito grande, não é? Se você passa ali na avenida da Rio Branco, ali, o índice de você ser assaltado é enorme, ? Então, e o assalto se dá sobre aquilo que eles olham dentro do carro, ? Então a película de insulfilm, ela inibe essa situação, e caso ele quebre o vidro, essa película, agora mais moderna que o próprio Luís tem no carro dele. Ela impede que o vidro se quebre, , a película antivandalismo? Então a gente tem que olhar, para isso de outra forma, até com mais bom senso em relação a isso. Porque o município não pode decidir, sobre a vida das pessoas, ? Sobre a questão do que coloca perigo a vida das pessoas, ? Não pode deixar, não pode colocar as pessoas de forma vulnerável por uma situação meramente fiscalizatória, então isso tem que tomar um pouco de cuidado, que se não. Isso pode acarretar até ações judiciais, não é? É porque você, o município está colocando a minha vida em risco, não é isso dá para ser fundamentado em qualquer juiz, vai entender isso. Então a gente é isso, tem que ter um pouco mais de cuidado aí da parte da administração pública em relação a isso.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Bom, tudo bem, existe uma legislação federal e existe uma regulamentação dessa legislação e quem regulamenta essa legislação é o município em cima de decretos e portarias. É isso. É assim que funciona, se é necessário fazer uma discussão de técnica diferente sobre essas propostas, podemos até fazer, mas existe uma lei, essa lei tem que ser severamente aplicada, porque eu não posso aplicar uma coisa que não está na lei. Eu posso regulamentar essa lei e aplicar em cima de uma regulamentação ou uma portaria, ou um decreto, e é isso que o município faz, então eu não estou aqui defendendo ou não defendendo, estou dizendo que o papel do município é esse mesmo e ele tem que cumprir esse papel, porque se não é você falou uma palavra que me deixou um pouco assustado, ? Porque o bom senso é importantíssimo, mas quando ele funciona de uma forma errada, ele não é bom. É por isso que existe a lei, a lei ela tem que deixar Clara por porque ela tem que ser aplicada dentro daquilo que ela é estabelecida. Então eu vou insistir, o bom senso ele pode ser perigoso, se ele for mal aplicado e por isso que a gente insiste na lei.

**Wagner Caetano** - Mas olha só, olha em paralelo a tudo isso, olha, olha a situação hoje do serviço de aplicativo da na cidade. O que a prefeitura faz em relação a isso, Dawton, você vai ao aeroporto de Congonhas, você vê carro com todo tipo de insulfilm trabalhando com aplicativo, motorista de chinelo, descalço. Do jeito que você imaginar, na pior situação possível, carros abaixo da expectativa mínima de segurança. Qual é a preocupação da prefeitura em relação a isso? Por que é isso, é o que eles têm praticamente 10 vezes mais o número de táxi, ? Então é, olha, veja bem, a gente está falando de um modal e a gente tem outro em paralelo, que teoricamente oferece oferta, o mesmo tipo de serviço que é transporte de pessoas sem nenhum cuidado da prefeitura. E isso é nítidos, Esses caras fazem uma bagunça por onde eles andam, ? É ontem travaram o aeroporto de Congonhas, não é? É só a fiscalização ir lá e ver, CET e polícia militar, ? O SP, trans a fiscalização da SP trans é a única que trabalha lá, E trabalha como pode, porque não tem contingente para fiscalizar a quantidade, mas é absurdo. Então, qual que, por que que o município tem tanta responsabilidade sobre os serviços de

táxi e não tem sobre os aplicativos? Por que, que não contrapõe os aplicativos e quebram essas limitações que estão vigentes hoje há mais de 4 ou 5 anos para os aplicativos, os aplicativos não passam nem em vistoria? Então fica muito antagônico ter um posicionamento em relação a um modal e a outro não. Não que a gente quer esse tipo de liberdade, que a gente entende o que nosso serviço é um serviço diferenciado, ? A gente não quer essa liberdade, mas precisa ser fiscalizada também, Por porque é o mesmo órgão que fiscaliza o táxi, é que fiscaliza o modal de aplicativo, não é? Então é antagônico, quando se diz que o táxi precisa cumprir regras e o outro lado não sendo que são concorrentes diretos, Preciso olhar com mais cuidado isso.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Perfeito. Jairo você quer colocar alguma coisa?

**Jairo** - Rapaz, eu vou te falar uma coisa, eu estou, estou perplexo aqui, viu? Nossa? Mas deixa eu ver com quem que eu corroboro aí é nessa situação. Eu entendo que há uma necessidade, essa necessidade ela tem que ser requerida, E tem que ser fundamentada. E levado ao setor de competência para poder deliberar e vê se atende, ao que está sendo proposto aqui? Até aí tudo bem. O Wagner tem total razão, só não concordo com a expressão autoritarismo, ? Porque já há uma certa interatividade por parte do poder público. Quando ele fala sobre o tipo de fiscalização no que diz respeito ao insulfilm, porque essa fiscalização ela tem que ser estática, ? Cabe registrar que nós temos 19 organismos de inspeção hoje distribuídas na cidade de São Paulo que, quando o taxista vai lá para renovar, ? O seu alvará, Eles são submetidos lá a um equipamento chamado fotômetro. Entendeu? É importante dizer aqui que sempre que um carro é incluído ele, é necessário que ele vá no dtp e quando ele é incluído, ele vai ser incluído, quando o taxista leva ele no dtp, por incrível que pareça pessoal, vocês podem acreditar, tá? Lá ele atende, lá ele vai com carro atendendo em sua totalidade toda a legislação. Tá escrito insulfilm lá dentro do dtp, não é discutido porque nem visto, volto a dizer, o Pellegrini foi feliz agora há pouco me deixei furtar pela memória, mas ele lembrou, aqui ninguém está dizendo que o insulfilm é proibido no táxi. Que isso, fique claro, o problema do insulfilm são nas faixas exclusivas de ônibus e corredores, tá?

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Ô, gente, vamos mudar nossa pauta aqui? Nós vamos fazer esses encaminhamentos, não vai ficar, não vai ficar sem encaminhamento não. Pode deixar que nós vamos fazer os encaminhamentos aqui. Nosso terceiro e último item aqui da pauta é o reajuste de tarifa para o mês de maio, com um percentual de 9.9. Para o setor de táxi na cidade de São Paulo. Quem colocou isso? Matias, você quer falar.

**Antonio Matias** - Quero sim, e vou explicar porque a gente defende esse reajuste. É, ficamos aí 7 anos sem nenhum reajuste, tivemos o ano passado com maior dificuldade, conseguimos até com a guerra, conseguimos um reajuste. Mas todo mundo já viu que combustível já começou a subir. E não podemos ficar sem reajuste até então, para que a gente possa estar bem e conseguir, através das convenções coletivas um percentual de reajuste para os trabalhadores celetistas das empresas, das cooperativas, das associações, das rádios táxi, que tem só 2 hoje. Mas tem ainda as celetistas. Então o simtetaxi defendendo esse reajuste. Já protocolamos junto a prefeitura, ao prefeito e ao secretário Dr. Gilmar. Essa pauta/reivindicação e a gente está ouvindo os trabalhadores. Tá conversando com bastante coordenadores de ponto. Estamos fazendo bastante eleições de ponto, onde nós estamos fazendo uma conversa pessoal e aí nós preferimos mudar a data base em vez de ser de janeiro para maio, que primeiro de Maio, Dia do Trabalhador, tem um evento importante para o Brasil e a gente mudar essa data base que era antigamente, todo início de dezembro e ficava no meio de dezembro esse reajuste para janeiro, um mês ruim para a categoria, um mês ruim para todo mundo. Então a gente preferiu mudar essa data e essa data aqui, já que estamos falando de lei, está dentro da lei orgânica do município, viu o reajuste de tarifa nosso está dentro da lei orgânica do município, onde nós estamos reivindicando para essa categoria esse

percentual de reajuste 9,9%. Já teve reajuste no Rio de Janeiro. Em outros estados estão se mexendo aí, buscando reajuste também e é possível que a gente consiga esse reajuste com o apoio dos colegas e com apoio, principalmente da categoria dos motoristas. Eles que decidem no final. E nós pretendemos esse ano também, só fazer o mesmo que fizemos no ano passado, soltar uma Pesquisa, uma consulta pública ao contribuinte e ao próprio taxista para que ele vote e depois defina no conselho nosso municipal e depois que o doutor Gilmar e o Ricardo Nunes. Obrigado, Dawton.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Luiz.

**Luiz Pellegrino** - Eu concordo que temos que ter a mudança. Temos que ter uma data básica, mas a minha questão é na questão do marketing, publicidade que eu entendo tem um pouquinho de conhecimento disso daí que nós tenhamos definido qualquer percentual, mas nenhum percentual que seja alusivo ao nosso maior concorrente, 99, que seja 9.8 ou 10, mas 9,9 jamais acho que a gente não pode colocar esse 9.9 divulgar a gente chegar num consenso que vai ser. 9,9 não sabe, seja 9.8 ou 10. 99, eu acho que a gente não pode colocar nenhum tipo de alusão a esse nosso maior inimigo. Está bom? É, esse era o meu ponto, era só isso.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Giovanni, por favor.

**Giovanni Romano** - Bom doutor é o seguinte, a questão. Novembro de 2021 não é? Ingressamos com processo administrativo junto ao prefeito de São Paulo. Processo 601120212834-4, em que nós pedimos a correção das tarifas. Apresentamos um estudo, O estudo foi feito durante um período largo. Uma pesquisa de preços feita de uma forma bastante séria. Isso resultou num encaminhamento de uma proposta. E dizer o seguinte, ela requeria além do reajuste imediato das tarifas de táxi que esse reajuste acabou acontecendo em abril do ano que terminou. E nós, na oportunidade, no mesmo estudo, nós apresentamos um requerimento ao prefeito. Em que a gente reivindicava a adoção de um gatilho correção acionado automaticamente, sempre que se verificasse a alta de custos operacionais. Totais de 10%. Essa tese de ter uma data padrão para você coloca, reajustar, isso é faca de 2 Gumes? Alguns municípios experimentaram e ainda experimentam, usam esse parâmetro, estabelecendo uma data e em alguns municípios tiveram que passar alguns anos sem fazer os reajustes. Tiveram que passar por cima. Por questões econômicas, porque no momento de aplicar o índice previamente combinado. Não era viável, se tornava inviável. Então a gente propôs um mecanismo do gatilho. Porque o gatilho é o seguinte, você obriga o município a fazer o monitoramento dos custos operacionais quando esse monitoramento mostrar que houve uma variação de 10%, aí o gatilho dispara. O reajuste é automático de 10%, independente de ter passado um ano de ter passado 3 meses, de ter passado 6 meses, ter passado 5 anos, eu gostaria que levasse 5 anos para ter 10% de defasagem no táxi. Eu gostaria, seria muito bom para o usuário, para o taxista, que é um grande aumento demanda, mas a gente depende, a proposta que está no processo que é o 2834 -4 é de 2021, que é da manutenção do gatilho toda vez que se verificar a alta de custos operacionais totais de 10%. Porque a gente se preocupa muito. Quando se faz um, quando se faz um reajuste sem ter um estudo tarifário adequado, defensável. Porque a opinião pública vem em cima e nós tivemos em abril do ano passado. O maior aumento da história do serviço de táxi, quase 42%. Que se justificou devido ao largo espaço de tempo decorrido desde momento anterior, mas a opinião pública, mídia, ela não vai olhar quando é que foi o seu último reajuste? Ela vai olhar o número, o índice que está proporcionando reajuste vem para cima. Só que a gente tinha um estudo muito bem elaborado, muito defensável, e nós distribuimos esse estudo pelos jornais, pelas emissoras de TV e muitas, muitas delas. Repercutiram os sindicatos. Isso demonstrou que, na verdade, aquele reajuste de 42% até era menor do que o que deveria ter sido praticado, para repassar integralmente alta de custos naquele período de 7 anos. Então, eu vou aproveitar essa discussão. Para falar essa Câmara Temática ela não foi criada para discutir questões pontuais. Por

exemplo. Câmara temática não é para discutir o desenho da porta do carro do rádio táxi para discutir a regulamentação do rádio táxi. A Câmara temática não é para discutir, particularidade do sistema, Câmara temática é para discutir o sistema e mostrar para o município tentar mostrar para o município. Onde está a defasagem legal da legislação, da normatização. Da própria cultura com que se enxerga o serviço, para propor sugestões para que haja essa evolução. Então, eu acho o seguinte, que não cabe à Câmara Temática aprovar 50%, 1%, 100%, 9%. Acho que se a Câmara Temática tem que atuar nessa questão, ela tem que discutir. Ela tem que entender qual é o modelo que o município adota. Para estabelecer a tarifa e procurar erros e distorções e propor modificações e é o que nós fizemos em novembro de 21, com esse estudo. Nós fizemos, pegamos um estudo anterior, fizemos um comentário. Apontamos aquilo que nós julgávamos que eram distorções decorrentes da antiguidade, do modelo utilizado e as coisas tem que se atualizar. As coisas não podem ser feitas como eram feitas há 30 anos atrás. Ela tem que ser feita. Hodiernamente. Sim, segundo parâmetros que hoje a tecnologia nos permite medir. Com muita rapidez e precisão. Então eu acho que é isso. E a gente deveria, atacar isso. O luisão Pellegrino fez um comentário a respeito do legislação antiga. Olha, Legislação de taxi de São Paulo, é de 69. Ela é uma legislação perfeita, muito bem elaborada. Ela tem alguns problemas, sim, os problemas são as mudanças que foram feitas depois. Mas isso é tema para uma outra reunião. Mas é o seguinte, a gente tem que olhar a evolução da sociedade e acompanhar. Eu vou dar um exemplo bem Claro, eu vou encerrar por aqui, não vou falar mais, prometo. É, se você, taxista, for condenado por um crime doloso, você não renova o seu condutáxi e não pode trabalhar, certo? Correto. Muito bem, hoje, grande parte das condenações. O judiciário, dependendo da pouca gravidade do crime cometido, permite que haja transações de perna, penas alternativas, aplicação de penas alternativas, mas geralmente elas estão condicionadas ao apenado ter endereço fixo e uma atividade profissional regular. Mas na legislação de táxi não permite que o taxista que tenha sofrido uma condenação por um crime de pouca gravidade possa continuar exercendo a atividade. Vou dar um exemplo claro. Eu não estou defendendo a pessoa que praticou um assalto, cometeu um estupro, um homicídio, mas nós atendemos aqui um taxista que teve a renovação do táxi negada por constar a condenação por um crime doloso. Aí levantamos o processo, teve uma explicativa, o crime doloso cometido pelo coitado era vender CD pirata no calçadão de Santana. Por que quando ele estava desempregado e foi vender CD pirata no calçadão de Santana esse cidadão não pode mais exercer a atividade de taxista. Depois que ele se tornou taxista, a vida dele, é a vida de um cidadão exemplar. Mas lá atrás, quando ele era mais novo, a necessidade, crise, obrigou ele a vender CD pirata e ele não pode trabalhar porque cometeu o hediondo crime inafiançável de vender CD pirata entendeu, então, na verdade. Você falou em bom senso, Dawton? Nesse caso, não foi usado o bom senso, porque o bom senso, indica que esse cidadão deveria continuar trabalhando. Se ele não pode ser taxista, o que ele vai fazer agora não vai vender CD pirata porque ninguém mais compra CD pirata, mas vai vender qualquer outra coisa, as pessoas têm que sobreviver. Então eu estou usando isso apenas para ilustrar e a Câmara temática, ela tem que se preocupar, tem que deixar questões pontuais, pequenas, particulares, de lado e tem que se preocupar, olhar, enxergar o todo, o macro sistema, entender onde é que onde é que nós ficamos para trás, onde é que nós estamos defasados diante da evolução da sociedade e tentar consertar é isso aí. Obrigado por vocês terem me ouvido com toda essa paciência. Eu falo demais, ? Mas eu não vou falar mais não.

**Dawton Roberto Batista Gaia – Fábio?**

**FABIO** - Bom dia, Dawton, Bom dia, eu quero cumprimentar a todos aí da reunião, ? E quero parabenizar aí o trabalho com relação a esse reajuste que o Ceará sempre bate nessa tecla e o trabalho que foi feito no último reajuste, ? É, eu queria lembrar a todos que chegou a quase 45% de reajuste, porque nós ficamos quase 8 anos aí, sem reajuste, então, da mesma forma que foi falado da outra vez, eu volto a lembrar que o reajuste ele tem que ser tratado antes que chegou, no que chegou

lá no último reajuste, ? Porque se a gente for ficar batendo muito na burocracia, pensando muito é, burocratizando muito, é inventando o inventável, a gente vai ficar mais 10 anos sem reajuste de novo. Então eu acho que a gente precisa de alguma forma ajudar o poder público. Simplificar, ? Fazer o estudo que tiver que fazer, fazer levantamentos de perdas, levantamentos já de forma antecipada com relação a isso e passar a ajudar o poder público, a prefeitura de São Paulo a mostrar que essa defasagem ela, chega um certo percentual e pedisse reajuste para que isso aconteça, para que lembramos sempre que não podemos deixar acontecer o que aconteceu no passado, o táxi ficar mais 5, 6, 8 anos aí sem reajuste, sofrendo essa defasagem, aí, depois o próprio munícipe ter que aceitar um reajuste aí de 40 e poucos por cento, quando na verdade, se isso acontecer de maneira anual. Vai ser sempre entre 5 e 10% somente é equiparando aí a defasagem anual, ? E não a cada 5 ou 10 anos, como aconteceu no passado. Era só isso que eu queria lembrar e obrigado a todos e tenham todos um bom dia.

**Dawton Roberto Batista Gaia - Wagner.**

**Wagner Caetano** - - Para dizer também que eu concordo aí com o pedido de aumento e o segundo ponto aqui também, segundo e terceiro ponto aqui para finalizar, quero aproveitar aqui o Jairo e também parabenizar pela portaria que fizeram recentemente a portaria dos veículos elétricos. Foi uma portaria muito interessante, muito moderna. Então, em nome aqui do Jairo, cumprimentar o diretor, toda equipe do DTP, aí por essa portaria, achei que ficou uma portaria que vai ser exemplo aí para todo o Brasil aí de modernização do sistema de táxi. Já considerando os veículos elétricos. E houve uma flexibilização de entre eixos e muito interessante. E eu acho que até deveria ser muito mais divulgado aí essa portaria, então meus parabéns. Um outro ponto, que é o que é o terceiro e último ponto hoje saiu a listagem sobre sorteios do táxi comum, me mandaram mensagem aqui, agora a pouco eles estão tendo um pouquinho de dificuldade, porque me parece que a listagem saiu por ordem classificatória, mas colocou o nome de todos os inscritos. É, não sei se isso é verdade, então peço para vocês analisarem, aí depois uma pessoa foi ver a mas são 1500 alvarás, mas meu nome está lá, mas está na classificação 3000. Isso está levando a pessoa um pouco a ficar confusa em relação à se ela foi sorteada ou não, já que o nome dela está no diário oficial, então é depois, se pudesse depois até passar pra gente aqui uma lista só dos sorteados, ? Só dos 1500 que foram contemplados seria melhor, em um PDF para evitar essa confusão que foi de uma mensagem que eu recebi aqui de um taxista que está achando que ficou um pouquinho confuso essa questão lá no diário oficial de hoje, tá bom? Não sei se é verdade, mas gostaria que o pessoal técnico do DTP pudesse analisar. Mais uma vez aí parabéns pela portaria, aí Jairo do táxi elétrico e dá os parabéns aí para o diretor Simatti.

**Jairo** - Eu replicarei os parabéns ao Dr. Roberto Cimatti aí dado pelo colega Wagner.

**Dawton Roberto Batista Gaia - Lilian.**

**Lilian Calil** - Oi, gente, bom dia, tudo bem? É só para dar uma explicação sobre a listagem que saiu hoje, Realmente saiu à listagem completa. É porque, como é por tempo de serviço e não foi exatamente um sorteio, foi publicada a listagem total porque existe um período ainda para as pessoas entrarem com recursos, se for o caso, tá? Então assim ela verifica qual é a classificação que ela foi colocada ali na listagem e, se for o caso, se ela tiver algum tipo de verificação, se tiver outro tipo de documentação, ela ainda tem um tempo para poder fazer um recurso, então essa listagem pode até mudar. Então foi por isso que foi publicada ao total, tá bom?

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Boa gente acabou aqui as inscrições, Jairo quer falar alguma coisa?

**Jairo** - Bom sobre esse é o último assunto discutido aí apresentado pelo colega Ceará, Que aí da sugestão de reajuste de tarifa é, eu acho que cabe ao DTP só ouvir, E esperar, Que seja aberta aí um processo e formalizado esse pedido, A gente crê, eu quero crer isso aí foi fruto de um estudo, baseado aí na planilha de composição de custos e apresentado, Para que o setor responsável competente, possa estar deliberando, , e encaminhando para devido atrativa, Se se defere ou indefere aí pelo aumento ou não. Que aumenta mais, não é? Considerando outro estudo.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Bom o que eu tô? Eu vejo assim. Bom, são 2 coisas, ? Primeiro, a Câmara temática é exatamente isso, é uma Câmara técnica onde são apresentadas propostas e algumas delas são muito bem fundamentadas em cima de números, em cima de pesquisa, em cima do mercado, em cima de tudo o que é necessário para fazer a proposta, no caso aí de uma proposta de reajuste, ? E a gente espera que esses números eles venham carregados dessas leis que vem por trás para assegurar que seja cumprida, ? E é isso mesmo, a Câmara temática se propõe a escutar, ela demonstra e trata sempre de conceitos maiores. É exatamente isso que o Giovanni colocou. Ela trata de conceitos maiores, é, e essa é a proposta. A ideia de fazer essas reuniões que vocês possam trazer propostas e que as pessoas envolvidas nas Câmaras temáticas, no caso, aqui, que é o que é o DTP, SMT, a São Paulo transporte também está participando aqui da Câmara temática, representando também é SMT, ouvindo essas propostas, considera-se todas as contribuições de todos os assuntos pertinentes a cada departamento que é responsável para poder responder ou propor uma alteração, uma mudança de decreto, uma portaria nova ou como está se propondo aí alteração no texto ou no visual, no layout do táxi. É isso a Câmara técnica ela se propõe a discutir tecnicamente as coisas e que essas respostas de fato sejam respostas técnicas. E não que saiam simplesmente do nosso, da nossa cabeça, não é? Eu acho que é isso. Eu acho que aquilo, ou seja. Não se trata de bom senso, se trata de estudos técnicos, levado sempre em consideração e porque , o Geovani colocou uma coisa que eu achei muito interessante, que é: existe uma legislação. E essa legislação tem que ser cumprida rigorosamente. Existe as portarias que regulamentam e nós temos que cumprir rigorosamente, existe as portarias ou decretos. Nós temos que cumprir rigorosamente. Então, se for necessário nestes casos propostos, que se altere trecho ou parte do decreto, essa é uma discussão que pode ser colocada aqui, e ser feito um encaminhamento através da Câmara para o órgão competente, que vai legislar sobre o assunto. É isso, mais uma vez eu agradeço a todos vocês, ? Pela participação e pela paciência. É, e a oportunidade que nós tivemos aqui de estar representando o poder público. Cada um na sua, na sua instância. E que tudo que teve aqui na pauta nós vamos fazer os encaminhamentos aqui e vocês vão obter o retorno posteriormente. Uma boa tarde a todos. E bom almoço.

Todos se despedem.