

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE TÁXI

Data: **24/10/23**

Horário de início: **13h11** (online)

Duração: **2h17 m**

Participantes:

Antonio Leria

Bella simtetaxis

Claudio

Dawton Roberto Batista Gaia

Dr. Rafael Dutra

Fábio Saraiva (Convidado)

Fábio — SME

França — CET/SET

GEM/SMT-AT (Convidado)

Jairo — DTP/DIF (Convidado)

Luiz Pellegrino

Marcos Alessandro Ruiz

Michele Perea Cavinato

P1

P2

P3

P4

P5

P6

P7

P8

P9

Sandra Ramalhoso

Táxi Vip Service

Vanessa Gac. Leal

Wagner Caetano — Táxi Luxo

Pauta:

1. Atualização — Sobre Homologação de Veículos Pick-up e Vans para táxis;
2. Liberação dos Táxis em Corredores de ônibus com ou sem passageiros;
3. Fiscalização do ConduTax Digital — (Importante sabermos a adesão da categoria, e o protocolo de fiscalização por parte do DTP/SPTrans);

4. SPTaxi: Dados de adesão com a instalação do desacoplador, e prazo de lançamento para os municípios e usuários de táxi;
5. Táxis Acessíveis (pauta relacionada à matéria trazida pelo programa da TV Bandeirantes — 12min e 26seg <https://www.youtube.com/live/bn2efxogvSE?si=HdAMQ6AMEo5pvP-Z>);
 - . Quantos existem na cidade de São Paulo?;
 - . A tarifa deles é diferente dos demais táxis?;
2. Qual é o procedimento para criação de pontos de táxis em áreas de supermercados, considerando ser uma exigência legal com esse espaço reservado aos taxistas em serviço à municipalidade?;
3. Táxis de Guarulhos:
 - . Podem circular nas faixas exclusivas e corredores de ônibus?;
 - . Devem respeitar o rodízio municipal de veículos?;
 - . Quantas multas foram emitidas pelo DTP ao longo desse ano?;
2. Mototáxi:
 - . Estão regulamentados?;
 - . Quais são as medidas adotadas pelo DTP?;
2. O que o DTP tem feito sobre os casos suspeitos de formação de PA pela Guarucoop em São Paulo?

[00:00:02] Michele Perea Cavinato — Abra. Oi, pode falar. Oi, Jairo, claro.

[00:00:05] Jairo DTP/DIF (Convidado) — Me dá mais 2 minutinho. Deixa eu só me organizar aqui, 2 minutinhos.

[00:00:09] Michele Perea Cavinato — Vamos aguardar um pouquinho, dois minutos.

[00:00:24] Luiz Pellegrino — Bom dia, Dawton. Não estou te ouvindo.

[00:00:30] Dawton Roberto Batista Gaia — Bom dia, tudo bem aí?

[00:00:32] Luiz Pellegrino — Bom dia a todos, porque agora que eu estou vendo vocês aqui.

[00:00:38] Luiz Pellegrino — Tudo ótimo, tudo bem, graças a Deus.

[00:00:42] Dawton Roberto Batista Gaia — Essa pauta está longa hoje.

[00:00:43] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Oi?

[00:00:45] Dawton Roberto Batista Gaia — Essa pauta está longa hoje.

[00:01:26] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Oh, Michelle, eu até tentei convidar aqui um amigo do acessível. Seria importante ele falar sobre essa pauta que você colocou aí. Não sei quem que sugeriu, mas que foi aceita.

[00:01:36] Michele Perea Cavinato — Foi o Ceará.

[00:01:38] Wagner Caetano — Táxi Luxo — É porque eu acho interessante discutir essa pauta. Não só pelo que aconteceu. Só fazendo uma introdução aqui informalmente, até o Jairo vir. Não só pelo que aconteceu, mas como que a gente também tem que imaginar o táxi daqui para o futuro. Porque eu acredito, que a gente tem que imaginar o táxi de uma forma como um negócio de fato. E entender as viabilidades, até tarifárias. Imagina só, esses rapazes aí tem um alto investimento, tem um táxi acessível, fazem curso, tem um treinamento muito específico pela questão de acessibilidade, trabalhar com os cadeirantes. E aí tem uma solicitação, tem um agendamento, que ele vai agendar uma corrida pra mais tarde, ou pra outro dia, ou daqui a alguma semana, pra de repente fazer um deslocamento super longo pra fazer esse atendimento. Chega lá, o cliente vai fazer um percurso de dois, três quilômetros, e ele não pode precificar isso de forma diferente do taxímetro. Qual o ganho que ele tem nisso? O município não dá contrapartida pra isso, não dá subsídio pra ele fazer esse atendimento. E aí, ele coloca uma taxa para esse serviço valer a pena e ele é condenado por isso, porque a legislação não permite. Eu tô falando isso, não só sobre esse serviço, mas como outros serviços também. Porque a tarifa do táxi ela é precificada de uma forma sobre demanda espontânea. Até hoje, quando o táxi foi criado lá em 1900, a

primeira legislação é: passageiro dá sinal, ele entra, vai do ponto a ao ponto b. Nunca se considera serviços de trato especial, como serviços agendados, serviços de deslocamento. O usuário quer isso, e têm muitos usuários que pagariam por isso. Esse serviço agendado com uma taxa. Não dá para condenar, da forma que foi condenado. Até acho que a munícipe que tentou táxi, ela era de outro município, eu acho que era do ABC, querendo que o táxi vai até lá. Ela nem sabe de onde que ela está chamando, de onde o táxi vai se deslocar, não sabe se ele vai dar um ou quinze quilômetros para atendê-la, de repente ela condena o taxista na mídia de uma forma que não é legal. A gente aqui, do nosso lado, a gente tem que entender a questão do munícipe, mas tem que entender também a questão do taxista. Ele tem a obrigação de se deslocar quinze quilômetros para atender um passageiro que está querendo fazer um agendamento, e chegar lá na hora, ligar o taxímetro no ponto a, andar com ela dois quilômetros e cobrar somente por aquilo? É justo isso? Do lado do investimento, do treinamento, do deslocamento que ele teve, acho que a gente tem que aproveitar esse gancho pra gente aproveitar uma conversa aqui e ver como é. Isso não é só o táxi acessível, o táxi executivo, o táxi preto, táxi blindado, tem uma demanda especial, o taxímetro acaba não atendendo o valor desse serviço. Então a gente precisa com cuidado, com muita cautela, mas a gente precisa discutir isso como se fosse até uma modernização do próprio negócio táxi. Porque a legislação, quando contemplou o uso do taxímetro e as leis tarifárias, ela não contemplava esse tipo de serviço. Hoje a gente precisa olhar para isso de uma forma mais diferente, mais empreendedora e de um modo que vale a pena o investimento do próprio taxista em aderir a um sistema de táxi acessíveis de táxi, blindados de táxi executivo, porque é um investimento muito alto.

[00:05:58] Jairo DTP/DIF (Convidado) — Mais um minutinho, vou pedir só mais um minuto minutinho.

[00:06:01] Michele Perea Cavinato — Tranquilo, a gente está conversando aqui enquanto isso. Wagner é um ponto de vista completamente diferente do que a gente tinha pensado em abordar.

Realmente, eu acho que vale a pena discutir por essa visão. Quando eu recebi a pauta, eu convidei a Sandra Ramalho para participar. Ela é uma ativista da parte de pessoas com deficiência. Ela me ligou ontem à noite que não poderia participar porque ela está num Congresso em Brasília. Mas, talvez, é um ponto de vista que vale a pena ser discutido sim. Não sei se tem a DTP aqui, tá o Jairo por aqui, vamos ver se tem mais alguém.

[00:06:39] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Esse serviço não tem capilaridade, sabe? Não é que você vai chamar esse serviço, ele vai estar perto de você. Então, esse rapaz pode morar no extremo sul da cidade e alguém liga para ele para marcar um agendamento para ele atender no extremo norte, no extremo leste. Como é que ele anda quarenta quilômetros, trinta quilômetros, 15 e vai chegar lá, vai embarcar o cadeirante, vai ligar o taxímetro ali, vai levar num posto de saúde dois quilômetros, ele tem obrigação de fazer isso? Ele vai cobrar isso? Quem vai subsidiar isso? Esse percurso que ele teve? Eu acho que é importante ter o olhar dos dois lados, do usuário e de quem empresta o serviço.

[00:07:30] Michele Perea Cavinato — Jairo, está por aí? Já podemos? Vamos aguardar um minutinho, eu acho que a primeira pauta, aliás, a grande maioria é dele.

[00:08:19] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Agora, sim, pessoal, vamos lá.

[00:08:24] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Grande Jairo.

[00:08:27] Michele Perea Cavinato — Vamos lá, Jairo. Bom dia.

[00:08:29] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Bom dia. Muito bom dia a todos. Desejo uma boa reunião em nome do Dr. Roberto Cimatti, diretor da DTP. Quero abraçá-los, quero desejar um bom dia, uma boa reunião. Vamos lá. Primeira pauta.

[00:08:45] Michele Perea Cavinato — Vamos lá, pode seguir.

[00:08:49] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Primeira pauta. O primeiro assunto é a atualização sobre a homologação de veículos pick-up e vans para táxis, é isso?

[00:08:56] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Eu ainda estou aqui com as sugestões.

[00:08:58] Michele Perea Cavinato — O Luiz está por aqui também.

[00:09:00] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Eu ainda estou com as sugestões de pauta antiga. Eu não peguei atualizado, então, pelo que eu estou seguindo aqui, é isso: atualização sobre a homologação de veículos pick-up e vans para táxis. Bom, sempre antes da gente vir conversar aqui, discutir aqui, a gente passa pela assessoria técnica e o diretor deste DTP. Ontem, em conversa com ele, ele orientou, assim como das outras vezes, que eu informasse o número do processo, até mesmo porque ele é público, e as pessoas pudessem estar acompanhando. Mas ele já está bem encaminhado, ele já está a nível de gabinete e de secretaria de transporte. Em paralelo, assim que a gente começou esse processo, o diretor havia pedido que nós fizéssemos um estudo de mercado, vamos dizer assim, pra identificarmos e verificarmos as especificações técnicas daquele carro. A gente já está com isso pronto, até para poder o taxista ter opções, se é que isso vai, se é que esse tipo de veículo vai adentrar no sistema, até para que o taxista tenha opções de veículos para estar atendendo o município na cidade. Eu queria estar informando aqueles que ainda não têm o número desse processo, para que eles possam ter e estar consultando. O número do processo, é 602020230021387-0. Eu vou repetir: 602020230021387-0. Esse é o processo, pra aquela pessoa que puder consultar ou quiser vista dele, pode estar vindo buscar aqui, pedir aqui no DTP, esse é o processo que está tratando sobre esse assunto.

[00:11:17] Michele Perea Cavinato — Jairo, eu coloquei aqui no chat, é isso mesmo? 602020230021387-0? O Wagner Caetano tinha passado até um outro pra nós 602022.

[00:11:31] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Credo, não, eu que me equivoquei, pessoal, perdão, perdão, perdão, é 60. É esse mesmo. Não, é esse mesmo, ou vai? Qual é esse outro que tu informou aí, Wagner Caetano?

[00:11:45] Michele Perea Cavinato — Eu coloquei no chat o dele, 602020220047055–2. Esse eu não consegui, até tentei acessar, mas ele está com acesso restrito.

[00:11:57] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Pessoal, deixa eu verificar no SEI, me dá um minutinho. Deixa eu verificar no SEI aqui se o informado por mim é o processo de questão, um minutinho só.

[00:12:08] Wagner Caetano — Táxi Luxo — A princípio, Jairo, o que eu havia passado, foi encaminhado por mim pelo Nilson, ele que foi o município que deu entrada nesse processo. Mas, pelo o que o Jairo está nos dizendo, quer dizer que está bem encaminhado. Podemos contar aqui que está a nível de gabinete, então quer dizer que estamos a vias.

[00:12:45] Jairo — DTP/DIF (Convidado)

Oh, eu acabei de confirmar aqui o processo SEI que foi aberto, inclusive em função das discussões aqui na Câmara Temática sobre esse veículo para o modal táxi, é o que eu informei: 602020230021387–0

[00:13:15] Michele Perea Cavinato —

Quer falar um pouco sobre ele, Jairo? Ou deixa os meninos pesquisarem aqui? Pode até discutir em uma próxima reunião.

[00:13:22] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Eu já até falei. Ele já está a nível de gabinete do DTP, secretaria. E paralelo, o Drº Roberto Cimatti havia pedido que esta DIF, Divisão de Inspeção e Fiscalização, por conta do nosso setor que trata sobre a homologação de veículos, fizesse um estudo. Vou voltar a dizer, é pra gente pesquisar no mercado o que tínhamos de opções como veículos com a carroceria ali atrás, com a garupinha ali atrás, e estes pudessem servir de opções aos taxistas para atender os municípios na cidade. A gente já está com isso pronto, creio eu

que a qualquer instante, ou ele, ou o secretário possa estar pedindo e está adicionando ao processo para poder eles deliberarem sobre o assunto.

[00:14:13] Luiz Pellegrino — Oh, Jairo, você acha que esse ano a gente consegue?

[00:14:19] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Eu não ouvi Pellegrino.

[00:14:21] Luiz Pellegrino — Você acha que esse ano a gente consegue isso? Para a gente iniciar 2024 entrando com um plano de marketing, entrando com plano de venda desse serviço, de começar a oferecer esse nicho, dentro dos nichos específicos. A possibilidade que a gente vai ter, porque além de nós termos a ferramenta, a gente precisa criar as oportunidades e mostrar dentro dos nichos, que são os nossos contratantes, que a gente tem isso. Porque a gente fica sempre tendo essa falsa sensação que isso uma hora vai chegar, uma hora vai chegar e a gente não consegue fazer um planejamento dentro dos nossos nichos. A gente precisava ter, falar: não, nós vamos conseguir isso até o final do ano. Para 2024 a gente poder entrar dentro de um planejamento operacional, estratégia de marketing, captação de motoristas que vão aderir a esse modal, porque, você sabe, todo o nosso processo é muito burocrático na troca de carro. Não basta simplesmente a gente liberar hoje e amanhã a gente vai numa loja, compra, homologa, emplaca e vai trabalhar. A gente precisa ter um planejamento, então, vocês sinalizando para nós, quando a gente teria isso, a gente começa dentro dos nossos motoristas que têm a intenção de adquirir, pra que ele possa iniciar o seu processo de buscar o crédito, de buscar a venda do carro, vocês entenderam? Para que, quando isso tiver lançado, a gente já tenha andado paralelamente com as possibilidades de troca.

[00:16:00] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Luiz, eu entendi o que tu disseste, eu entendi o que tu quer como resposta, mas eu não posso precisar isso. Isso foge da minha competência. É um processo que eu posso te dizer que ele foi aberto no dia 28/03/2023. E já tá nesse nível, em nível de gabinete, nível do secretário, de secretaria e secretário, para que eles possam estar deliberando sobre o assunto. Os estudos já foram feitos, já está à disposição, mas eu, com o todo respeito, eu não tenho

como te dizer, se até trinta e um de dezembro esse ato administrativo.

[00:16:40] Wagner Caetano — Táxi Luxo — É interessante ressaltar — vou pedir uma parte aqui na palavra do Jairo e do Luizão — que essa questão do táxi picape, especificamente, é uma ideia que nasceu aqui de São Paulo, até do próprio Luiz Pellegrino. Essa ideia já foi disseminada pelo Brasil. Outras secretarias de transporte, outras DTPs, com nomes diferentes, mas que tem a mesma função que o nosso DTP daqui e até mesmo outras câmaras municipais, já estão se discutindo isso pelo Brasil afora. E já deve ter aí, não sei, vou chutar aqui, mas talvez o Luiz saiba falar, já deve ter aí umas quatro ou cinco cidades, cinco cidades que já estão com táxi picape de fato homologado. Nós acreditamos que isso vai ser uma tendência. A gente perdeu aqui o protagonismo da nossa ideia, porém, outras cidades estão lá já fazendo. Mas a gente não vai ter como fugir. Acho que é uma coisa que interessa a todos. E o que o Luiz falou é muito interessante, porque não basta. Quando se sai no diário oficial que a gente vai ter a oportunidade de colocar esse tipo de carro, existe uma programação do nosso lado também, que pode demorar mais alguns meses. Para fazer o pedido de homologação, o crédito, entender como é que esse mercado vai reagir a esse tipo de serviço. Por exemplo, você homologa agora, esse carro vai ser viabilizado daqui a quatro, cinco meses para entrar no mercado de fato. É bom pra gente, de repente, ter um prazo pra gente ter a ideia de como que a gente, que a categoria vai se planejar pra falar: agora eu vou trocar o carro por um tipo de carro diferente. Deixa eu analisar aqui. Eu trabalho em mercado, trabalho com produção, vou começar a perguntar aqui se, de repente, eu consigo encaixar esse veículo no meu setor, no meu nicho de trabalho. Então, tem uma programação do nosso lado aqui também que é interessante, por isso que o Luiz tá perguntando sobre o prazo. Seria importante a gente ter o prazo.

[00:18:59] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — O Luiz tem razão. Está se falando de carro. Seria um novo tipo de carro, novo tipo de automóvel. Dependendo do que vier autorizado para poder ser adquirido, e prestar concessão a municipalidade, talvez não tenha em prateleira, vamos dizer assim, e seja necessário se encomendar. Às vezes isso demora, coisa de

três meses, quatro, cinco, dependendo da disponibilidade da montadora. Mas, eu não posso. Eu queria que vocês entendessem que eu não posso aqui, de jeito nenhum, bater o martelo e dizer, garantir. A nossa reunião é séria, ela é gravada, ela é disponibilizada a sociedade. Eu não posso dizer aqui que até o dia trinta e um de dezembro de dois mil e vinte três esse ato administrativo vai ser publicado. Vai ser autorizado e publicado.

[00:19:58] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Obrigado, Jairo.

[00:20:00] Michele Perea Cavinato — Vocês conseguem consultar o SEI? Ou, eu encaminho depois por e-mail ao grupo? Wagner? Luizão?

[00:20:09] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Eu já até printei aqui o número, depois a gente vai encaminhar, dar uma olhada, como é que tá. Mas, pelas palavras do Jairo, eu acho que entendemos que está bem encaminhado. Acho que tá na mesa do diretor, do secretário. Daqui a pouco, acho que a gente tem isso sancionado por eles.

[00:20:27] Michele Perea Cavinato — Boas notícias, tomara. Vamos lá, partindo para a segunda pauta. Liberação dos táxis em corredores de ônibus com ou sem passageiros.

[00:20:39] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Bom, essa parte eu acho que o colega da SET vai colaborar com a gente, não é isso?

[00:20:49] Michele Perea Cavinato — Aqui é o França, ele é da equipe da SET, Superintendência de Engenharia de tráfego.

[00:20:56] França — CET/SET — Bom dia, gente, tudo bem? Na verdade, até porque o assunto chegou de pronto para mim. Na verdade, a informação dos táxis nos corredores exclusivos, ele tange a todos os táxis, ou vocês têm algum táxi em específico? Qual a necessidade da informação?

[00:21:16] Michele Perea Cavinato — Na verdade, são duas pautas. É a

segunda, que são os corredores de liberação dos táxis no geral, e lá no fim, também foi pedido sobre os táxis de outros municípios.

[00:21:27] França — CET/SET — Táxi no geral, é como a própria portaria 084 de 16, ainda estabelece. O táxi tem a liberação do corredor exclusivo. No corredor esquerdo, com passageiro, num determinado horário, a própria portaria já determina o horário; e sem o passageiro é também com esse horário específico e, na verdade, houve questionamento dos táxis de outros municípios, táxis de Guarulhos, aeroporto de Guarulhos. No que diz respeito a trânsito, o regramento ele é claro. O agente da CET, não importa o município do táxi, desde que ele esteja devidamente caracterizado como táxi, a portaria, ela vale pra esse veículo. Até porque a atividade, o transporte, é de responsabilidade do DTP. Hoje, a fiscalização está amparada, basicamente, nessa portaria. Nós temos um dado interessante, que foi feito recentemente, isso do táxi em geral, é da quantidade de autuações que foram feitas nos táxis de uma forma geral, circulando no corredor exclusivo, basicamente no corredor esquerdo. Até esta data, no ano de dois mil e vinte e três, nós fizemos cerca de duas mil e quatrocentas autuações que corresponderam a táxis circulando no corredor exclusivo sem o passageiro. Ou, com a película impedindo a visibilidade do passageiro, fazendo com que o agente tivesse que autuar o táxi. Se você pegar pelo número, nós temos aí quase o ano todo, não chega a ser um número tão expressivo. Até porque o táxi, ele acaba acatando o que estabelece a portaria 84. É mais ou menos nesta linha. A questão do rodízio é o de praxe. A própria lei do rodízio, a portaria e o decreto que estabelece o rodízio municipal, já estabelece que o táxi tem a prevalência. O táxi não é fiscalizado, independente, também, do município. O táxi, ele é liberado no rodízio. Nós não temos problema nessa questão de autuação de táxi em que diz respeito ao rodízio. Mais algum congestionamento?

[00:23:57] Luiz Pellegrino — Oh, França, por favor, você nos explicou como é que a regra hoje ela funciona. Qual é o anseio do taxista? O anseio do taxista é que nós possamos andar nos corredores do ônibus vinte e quatro horas, com ou sem passageiro. Porque o táxi hoje em dia mudou muito o tipo de atendimento. Nós não ficamos passeando pela

cidade sem ter uma finalidade específica. Ou nós estamos com o nosso passageiro, ou, via de regra, estamos voltando aos nossos pontos de origem para voltar a pegar um novo serviço. Um dos motivos que os pontos e bairros ficam desguarnecidos é porque nós saímos com os passageiros dos bairros, mas não conseguimos voltar com velocidade para ficar suprindo, e aí os pontos ficam desguarnecidos. Por que a gente não pode voltar vazio? Isso é muito desagradável. Vamos imaginar aqui na região de Higienópolis, descemos a avenida Rebouças com ao nosso passageiro para levá-lo até o shopping Iguatemi. Mas, a gente não consegue voltar rapidamente por Higienópolis, subindo a avenida Rebouças vazio pra gente guarnecer o nosso bairro, guarnecer a nossa região por conta desse impedimento. Tudo que nós gostaríamos, é que nós pudéssemos andar vinte e quatro horas com e sem passageiro. Tirássemos essa restrição como é hoje. E o insulfilme, com a questão do insulfilme, também é uma coisa, nós não queremos ser discriminados com os demais carros. Nós só queremos que nós possamos ter o insulfilme como permite. Hoje, não é mais estético o uso do insulfilme, é uma questão de segurança. Aonde, eu posso falar pelo meu rol de amigos, posso afirmar que cem por cento dos meus rapazes usamos película e com antivandalismo. São coisas que a gente precisa modernizar e a aplicabilidade é muito rápida. Eu acho que uma simples mudança nessa portaria resolveria uma angústia que está matando os motoristas. Mesmo você falando que foi só duas mil autuações, mas é um número, é um dinheiro, é um custo isso para nós. A gente precisa mudar isso. Não dá mais para ficar aguardando. Por favor, Wagner.

[00:26:31] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Bom dia, França. Eu acredito que essa pauta está muito mais conectada à questão do uso do insulfilme, do que qualquer outra coisa. Até houve recentemente uma reunião política com o próprio secretário, acho que Gilmar, e conversaram sobre isso. Isso foi divulgado nas mídias. Eu acho que essa liberação que está se pedindo para descaracterizar ali a questão do sem passageiro, é mais pela questão do insulfilme, para evitar essas duas mil e quatrocentas multas, porque o táxi para pegar passageiro, ele tem que estar do lado direito, de fato. Então, ele tem que estar livre do lado direito. A maioria das vezes que você usa o corredor, você está na maioria das vezes, acredito

eu, pelo menos da minha parte é assim, você está com um passageiro. O que inibe a gente às vezes de usar é porque você está a película de insulfilme. Frisando isso, a película hoje é um dispositivo de segurança, não é porque você coloca ali por uma questão de estética do veículo. Ela é um dispositivo de segurança hoje muito útil, basta a gente ver as notícias sobre a questão de quebra de vidros ali na Tiradentes, Glicério, Radial Leste. Está se quebrando muito. Como o Luizão colocou, coloca hoje uma película, não só a película que escurece, mas uma película que evita que o vidro se estilhasse até no próprio passageiro. O que está se pedindo aqui, talvez, está conectado com a película. Por que não liberar a película dentro dos moldes que o Contran permite que se use a película em qualquer outro veículo automotor? Essa é a questão, a película hoje ela dá essa proteção, não só para o taxista, como também para o passageiro, o passageiro se sente mais protegido. Hoje, há solicitações que fala: seu carro tem insulfilme? Seu carro tem película? Porque o passageiro quer usar. Hoje, todo mundo usa. Eu participei um tempo atrás de um Congresso sobre frotas, fez uma pesquisa que as pessoas usam táxi, usam carros de aplicativos, para usar mais o seu celular, o seu tablet para trabalhar nesse percurso. Todo mundo hoje depende disso pra trabalhar, então, ela não quer ficar exposta ali dentro, seja do carro de aplicativo, seja o táxi. Os carros de aplicativo são permitidos usar película, até muito mais escuras do que a gente usa. Mas, acho que vale a atenção, França, sobre essa questão da película. Eu sei que diz lá na nossa regra que é proibido usar película, mas eu acho que essa pauta está conectado com isso daí.

[00:29:33] Luiz Pellegrino — Interessante, tanto a palavra do Luiz, quanto a sua, Wagner. Na verdade, é bom estar a secretaria, o próprio DPT porque isso tudo tem a ver com o regramento. Nós aqui, representantes da área operacional, dos agentes de trânsito, a gente cumpre o que estabelece o regramento, o que está na legislação. Eu acho interessante a informação. A partir do momento que eu tenho liberada a circulação dos táxis no corredor, obviamente os agentes vão estar instruídos a isso e nós não teremos problema algum naquilo que diz respeito à fiscalização. E a película, obviamente, ela existe justamente, a fiscalização em cima da questão da película, justamente pelo fato de que

a portaria estabelece que você tem que identificar o passageiro para poder fiscalizar. Então, esse é justamente o contraponto. É óbvio que dentro de uma política de alteração deste regramento, que depende muito mais dessa questão da Secretaria, com o envolvimento do DTP, que cuida da atividade do táxi. A partir do momento que essa legislação, ela for aprofundada, eu não vejo problema algum. Tanto é que, os nossos agentes, eles até já entendem essa questão, tanto colocada como pelo Luiz por você, Wagner. Nós intensificamos a orientação no que diz respeito à fiscalização ao táxi. Nós procuramos orientar os agentes da seguinte forma: o táxi, no corredor, ele tem que ter uma visão diferenciada e não é uma fotografia. Você não pode autuar o táxi simplesmente por uma fotografia. Você tem que ter certeza, de fato, de que realmente aquele táxi está circulando sem o passageiro, está atento à questão da sinalização, se ela existe no corredor, se não tem problema algum na sinalização, se essa película realmente tá impedindo a visualização do passageiro. Ou seja, existe uma orientação muito mais reforçada nesse sentido. E é óbvio, a partir do momento que esse regramento for alterado, os agentes serão reorientados e aí eu tenho certeza que é esse tipo de situação, ela vai, ela tende a zerar. Não vejo problema algum nisso.

[00:31:41] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Essa orientação aí é ótima, França. Acho que é muito legal, porque a gente tem peculiaridades. Às vezes pode pegar passageiros que estão com doença, que às vezes vai deitado. Transporta muito crianças, crianças não dá pra visualizar mesmo sem insulfilme. Acho que é bom, é bom esse ponto de orientação. Complementando o que a Michelle falou sobre a questão de corredores, táxi de outros municípios, oh, Michelle. Teve uma polêmica semana passada aqui, que os táxis de São Paulo estavam sendo multados em Guarulhos, nos corredores de Guarulhos, eu ouvi falar aqui sobre a lei da reciprocidade. Se os táxis de Guarulhos podem andar aqui. Da parte deles também, como bons vizinhos, também permitir que os táxis de São Paulo usem lá, até porque lá o trecho é muito menor do que aqui. Se os nossos táxis estão sendo multados lá, ou qualquer outro corredor — São Bernardo, Diadema ou qualquer cidade próxima — e eles andam, talvez, eles andam aqui com mais frequência do que nós lá. Eu acho que tem que ter esse termo de ajuste entre os vizinhos, para que os táxis de São Paulo

não sejam multados lá, como houve recentemente. Acho que até o próprio simtetaxi, que deve estar aqui, parece que estão fazendo recursos para recorrer a esse tipo de multa, porque nós tivemos táxis multados na cidade de Guarulhos recentemente.

[00:33:12] Dawton Roberto Batista Gaia — Mas eles podem circular lá? Os táxis pode circular no corredor?

[00:33:16] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Podem, só que estão multando os táxis de São Paulo, pelo que eu entendi.

[00:33:18] Dawton Roberto Batista Gaia — Táxis deles?

[00:33:23] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Podem. Eles estão filtrando. Só táxis de Guarulhos não é multado em Guarulhos, mas, táxis de São Paulo são.

[00:33:28] Dawton Roberto Batista Gaia — Deve ter alguma coisa muito específica para isso, porque a legislação é bem clara, táxi é táxi.

[00:33:35] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Se o Ceará estivesse aqui, talvez ele poderia falar isso, ele recebeu essa denúncia.

[00:33:39] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Dawton, mas a legislação lida pelo França é da portaria 84, é daqui de São Paulo. O que o Wagner está levantando é a situação já em Guarulhos. Lá tem uma outra legislação. O que ele quer saber é se essa autorização que é dada a eles aqui, que eu quero pedir que o França esclareça de uma vez por todas. Visto que você nos informou que a portaria 84, de 2016, era fala de táxi. Então, quer dizer que todo e qualquer táxi de qualquer outro município com ou sem passageiro, em horários e dias autorizados, tanto no corredor, quanto nas faixas exclusivas de ônibus, eles podem estar transitando?

[00:33:44] França — CET/SET — Sim, correto, correta a sua afirmação, é isso mesmo. Para os agentes de trânsito a informação, até porque a portaria ela é clara, ela fala do táxi, ela não determina se ele tem que ser

do município de São Paulo, se tem que ser o táxi comum, luxo, ela fala do táxi.

[00:34:45] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Eu só não entendi naquele dado que você nos informou de pouco mais de duas mil e quatrocentas multas. Eu entendi você dizer que algumas delas foram lavradas por táxi estar sem passageiro, é isso mesmo?

[00:35:00] França — CET/SET — Isso, porque o horário no corredor exclusivo à esquerda, ele tem um horário para transitar sem o passageiro. No horário específico na portaria, ele tem que estar obrigatoriamente com passageiro. Se ele tiver nesse horário que tem a restrição sem o passageiro, ele é autuado. E a maioria ela é justamente atrelada a essa questão da não visualização deste passageiro. Por isso que a informação do Wagner eu concordo plenamente, a questão da segurança. Mas, é porque ela está atrelada à portaria, se eu não vejo passageiro, é por causa da película. Por isso que esse táxi é autuado, não tem nada a ver com a película em si, e sim pela não visualização do passageiro, somente por isso. Poderia ser urbano, se eu não vejo passageiro.

[00:35:54] Michele Perea Cavinato — França, se os vidros forem abaixados durante o percurso do corredor, no trajeto?

[00:36:11] França — CET/SET — No trajeto? Sem algum problema. Inclusive, é interessante essa dúvida agora aqui porque é a dúvida do taxista também, os agentes procuram tirar na rua. Na verdade, o problema não é a película em si, o problema é a visualização do passageiro. Tanto é que, outro dia, eu peguei um taxista muito simples, ele pôs um pano atrás porque o passageiro estava incomodado, ele resolveu colocar um pano atrás no para-brisa traseiro e não tinha película. Mas isso impediu que o agente pela traseira do veículo, que geralmente é lavrada a autuação pela placa traseira, ele não conseguia verificar se o passageiro realmente se encontrava no interior do veículo, ou seja, ele acabou autuando. Esse taxista questionou pelo que ele teve que colocar o pano, na verdade, ele acabou impedindo a visualização do passageiro, por isso que ele foi autuado. Não é o fato de existir a película, e sim o entendimento da

visualização do passageiro, se ele tiver com o vidro aberto, mesmo com a película, obviamente o agente vai ver o passageiro, vida normal, sem problema algum, ele não vai ser autuado.

[00:37:11] Luiz Pellegrino — Permitirmos no corredor sem passageiro.

[00:37:14] França — CET/SET — Sim.

[00:37:15] Michele Perea Cavinato — Luizão, deu uma falhada, o que foi? Se você pode repetir.

[00:37:19] Luiz Pellegrino — Nós temos que permitir o uso do corredor com ou sem passageiro, a gente tem que agilizar o nosso deslocamento. Nós temos quarenta mil táxis, não acredito que nós tenhamos vinte e oito mil rodando. Esse estudo de movimento nos corredores está em cima de quarenta mil. Olha, talvez vocês tenham muito mais número do que eu para falar, não devemos ter trinta mil táxis rodando e esses trinta mil táxis não andam vinte quatro horas por dia. Eu acho que não é super lotação do corredor com o táxi que vai ser um problema nesse entrave de permitir o nosso deslocamento com ou sem passageiros, e mata a questão muda essa portaria.

[00:38:05] Michele Perea Cavinato — Jairo, você quer fazer algum complemento, porque é o que o França falou, eles são da equipe operacional, eles cumprem o que diz a portaria.

[00:38:13] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Bom, foi esclarecedor o que o França diz. E, se for para se ter o que o Pellegrino, o Luiz deseja, que de fato é uma necessidade pra categoria na cidade, tem que mudar a legislação. Hoje, o França, a CET, faz aquilo que tá regulamentado hoje na cidade. Tem aquelas condições que é permitida por passageiros e aquelas situações claras, inclusive, está no site da própria CET, em que é permitida pelo passageiro.

[00:38:46] Dawton Roberto Batista Gaia — Acho que nós não podemos esquecer, Luiz e Jairo, é que os corredores foram implantados com o

objetivo de dar prioridade ao transporte coletivo sobre pneus e para os ônibus. Quando você fala esse número, vamos colocar o menor número que você colocou, vinte oito mil táxis, se uma boa parte desses táxis resolverem entrar nos corredores, com certeza vai prejudicar o fluxo de ônibus no corredor. Eu estou falando se liberar todos os táxis, inclusive sem passageiro. Eu acho que é muito importante que se busque o equilíbrio em cima disso daí. Porque se todos os táxis forem pro corredor. Na verdade, quem deve opinar de fato sobre isso é a própria São Paulo Transporte com relação ao táxi circulando no corredor. Porque, a ideia é você ter o menor tempo possível do tempo de percurso nesse transporte coletivo. Lógico que quando a gente fala de corredores, a gente está tentando priorizar o transporte coletivo. Embora o táxi carregue passageiros, quatro ou cinco passageiros, dependendo da categoria, isso também vira transporte de passageiro. Mas, ele concorrer com o transporte coletivo de ônibus, eu acho que nós precisamos estudar melhor isso para poder atender essa demanda do uso do corredor com o táxi sem passageiro. Acho que com o passageiro está correto, é isso mesmo, está dando prioridade para quem está sendo transportado. Eu estou dando aqui uma opinião, e a opinião é pessoal mesmo, não representa a Secretaria. Eu estou falando que é necessário buscar o equilíbrio nesses dois modais. Sem dúvida nenhuma, a prioridade é do transporte coletivo no corredor. Precisa fazer um estudo? Acho que precisa fazer um estudo. Precisamos nos aprofundar? Acho que sim.

Aí, nós dependemos mesmo. O França está colocando a questão da fiscalização, é a CET que fiscaliza e é exatamente, tem uma regra, tem uma legislação específica para isso e ele cumpre legislação e autua os veículos que estão lá. Precisa realmente levar isso mais adiante. E a São Paulo Transporte poder se manifestar com relação a isso. É um grupo, na verdade, não é só São Paulo Transportes, nós estamos falando de SMT, CET, DTP e São Paulo Transporte, é isso.

[00:41:42] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Oh, Dawson. Eu concordo muito com o que você disse, acho que a prioridade sempre é o transporte coletivo. Mas, voltando aqui a falar. Por exemplo, hoje já se anda no corredor, na faixa exclusiva, com ou sem passageiro, né França? E se convive bem ali, desse lado. E é o lado de embarque. Hoje o táxi embarca

pela direita, o táxi nem é permitido embarcar pelo corredor e as pessoas também nem pegam o táxi também no corredor de ônibus, eles pegam sempre na faixa da direita. Eu acredito que as multas, essas duas mil e quatrocentas multas, que não são muitas, mas são relevantes, são mais condicionadas ao insulfilme do que a estar sem passageiro. Acho que esses veículos, muitos desses veículos, passaram pelo corredor, estavam com passageiros, mas o insulfilme impossibilitou que o agente visualizasse. Eu acho que, porque não é prático, do modo de vista financeiro, o táxi andar na esquerda, na esquerda não embarca ninguém, não vai pegar ninguém ali. Ele só vai ali ganhar mobilidade, ele não está fazendo, praticando a função dele que é embarcar pessoas. Se ele andar na esquerda, ele vai perder inúmeras oportunidades, os passageiros estão à direita. Mas acho que as multas estão mais conectadas. Acho que nem se liberasse com ou sem passageiro, talvez não teria um fluxo tão grande porque pela questão do embarque, o táxi não poderia embarcar, acho que não mudaria em nada. Eu mesmo não andaria na esquerda, se eu precisar precisasse pegar passageiro ou se tivesse vazio. Mas eu acho que faz todo o sentido que o Dawson disse. Acho que a prioridade sempre vai ser do coletivo, é o transporte de massa, é o que a cidade necessita mais. Mas acho que a gente, no decorrer de desses anos todos, está tendo uma boa convivência entre táxi e ônibus ali. No passado já deu um pouco mais de confusão, mas hoje acho que já está mais pacificada essa convivência entre taxistas e motoristas de ônibus, os dois modais ali.

[00:43:59] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Eu quero fazer um gancho e, creio eu, já caminhar para encerrar esse assunto. Eu concordo com o Wagner Caetano. Considerando a suspeita de não reciprocidade desta liberação, dessa autorização dos veículos de táxis nas cidades que nos circundam, nas cidades vizinhas para com os táxis daqui da cidade de São Paulo. Visto que aqui em São Paulo, considerando o que o França está dizendo, que todos os táxis, de todo e qualquer outro município, pode estar transitando, desde que obedecendo ao procedimento, desde que obedecendo aos horários e dias autorizados com, sem passageiro podem estar transitando aqui nas faixas e corredores de ônibus. Se é que isso é fato, a gente espera que, politicamente, isso seja conversado e acertado para que haja essa reciprocidade.

[00:45:03] Luiz Pellegrino — Toda mudança de portaria, vocês sempre falam em estudo. Obviamente, é isso que a gente tem que defender, o estudo técnico. Nós não poderíamos fazer um teste pra que vocês possam medir, através de uma fiscalização, a liberação do uso com e sem passageiro do táxi, durante um período de 6 meses? Ver qual o impacto real, na prática, por um teste de seis meses? Fazemos uma comunicação, isso é um teste piloto pra estudo, levantamento e com subsídios técnico, nós podemos ter uma análise profunda e definitiva. Olha, nesses seis meses, virou um caos a cidade. Não tem jeito, vamos continuar com a regra velha. Não, não houve nenhum impacto, então, a gente vai homologar essa decisão, enquanto nós tivermos esse número. Colocar regras definidas para que a gente possa ter coisas concretas, não ficar nessa coisa subjetiva: ah, vai causar, não vai. Vamos pegar, liberar plano piloto, teste, essa é a forma que gente, tem que seguir.

[00:46:20] Dawton Roberto Batista Gaia — Não é tão simples assim Luiz. Fazer um teste como esse. Imagina o que envolve você fazer a liberação de tudo isso, com toda a sinalização lá existente proibindo, horários específicos e tal. É uma proposta para se colocar em pauta, mas não é, realmente, simples fazer uma experiência como essa. Não é simplesmente uma portaria e falar: agora está valendo por seis meses. Envolve muito mais providências legislativas, vamos dizer assim, para a gente poder fazer um teste.

[00:47:00] Luiz Pellegrino — Concordo com você, Dawton. Eu concordo com você, mas a gente ficar sempre defendendo teses. Os contrários vão ficar defendendo tese sem a gente ter a materialização do que é bom, ou, do que é ruim dessas teses. Por quê? Porque nós não temos a comprovação de fato. Quem é que ganha essa luta? Quem tem mais voz e mais poder ou quem vai mostrar tecnicamente quem está certo? Essa é a questão. A gente precisa colocar na mesa. Você entendeu? A materialidade das coisas, só que nós, para mostrarmos isso daí, a gente precisa ser permitido o trânsito. Se não eu, eu tenho que aceitar ou não, sem eu poder buscar o sim, mostrar o sim para vocês. É mais ou menos por aí. O não a gente já tem há muito tempo, a gente está correndo atrás

do sim. Esse ponto que eu queria colocar para poder encerrar esse tema aqui.

[00:47:59] Dawton Roberto Batista Gaia — Tá bom, então vamos lá, vamos no próximo.

[00:48:08] Michele Perea Cavinato — Vamos seguir para a próxima aqui. Fiscalização com o ConduTax digital.

[00:48:14] França — **CET/SET** — Michele, desculpa eu te atrapalhar, eu tenho uma outra reunião com a operação, posso me despedir de você?

[00:48:21] Dawton Roberto Batista Gaia — Os dois temas que ele, era o oitavo. Não, era o outro dos mototáxis.

[00:48:31] Michele Perea Cavinato — Não, não, é perfeito. É o dos corredores, que ele já abordou, e acabou entrando na fiscalização de Guarulhos de táxis de outros municípios. Ah, perfeito que a portaria nossa autoriza, teria que checar com as portaria. Eu, enquanto a gente estava conversando, até passei uma mensagem para o secretário de Guarulhos para ver se ele confirma essa informação.

[00:48:34] Dawton Roberto Batista Gaia — E sete? Perfeito. Então está bom.

[00:48:56] Wagner Caetano — **Táxi Luxo** — Obrigado, França.

[00:48:57] França — **CET/SET** — Obrigado, gente. Estou à disposição. Um abraço.

[00:48:57] Dawton Roberto Batista Gaia — Obrigado, França.

[00:48:59] Jairo — **DTP/DIF (Convidado)** — Obrigado, França.

[00:49:02] Michele Perea Cavinato — Obrigada.

[00:49:07] Michele Perea Cavinato — Seguindo aqui, terceira pauta, Fiscalização do Condutox digital.

[00:49:14] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Bom, essa pauta ficou sobre responsabilidade do Dr. Rafael.

[00:49:17] Michele Perea Cavinato — Dr. Rafael. Ele está por aqui, primeiro a chegar na reunião, Dr. Rafael.

[00:49:21] Dr. Rafael Dutra — Estou sim. Novamente, um bom dia a todos. Referente ao item 3 da pauta, o DTP tem tratado essa questão com uns olhos bem atento para o taxista, porque nós sabemos que existe essa mudança do físico para o digital e isso sempre está sendo conversado aqui dentro com os taxistas. Nós estamos prestando atenção, atualmente, a aceitação dos taxistas está sendo muito boa. A princípio, nós não vislumbramos agir com um rigor excessivo quanto a esse ponto. Até porque o acesso ao Condutox Digital, é muito simples. Inclusive, uma pauta do simtetaxi. Quando eu entrei aqui no Departamento de Transporte Público, em 2019, cujo eles tiveram um grande êxito, foi eles brigarem pelo fim do mapa físico. O argumento do sindicato, à época, foi de que era um absurdo a fiscalização exigir o mapa físico quando o mapa podia ser consultado, de forma digital, por todos os taxistas. O sindicato teve êxito na prefeitura e a prefeitura mudou esse posicionamento e passou a aceitar o mapa digital. Então, acredito que é uma questão de adaptação, que vai ser superado. Já está sendo superado, porque do mesmo jeito que o taxista, eu acredito, do mesmo jeito que o taxista consegue abrir o mapa digital, não vai ter dificuldade nenhuma para abrir o Condutox Digital no aplicativo. E essa questão ainda, inclusive, está sendo tratada aqui internamente. Mas, a princípio, ninguém vai encarar isso com um grande rigor na fiscalização. Essa evolução é algo natural, é uma conquista natural da categoria e em breve, vai ser aceito por todos. Não, não vejo como isso vai causar um impacto na vida dos taxistas.

[00:52:21] Michele Perea Cavinato — Dr. Rafael, posso passar a palavra para o Luiz?

[00:52:22] Dr. Rafael Dutra — Pode, claro.

[00:52:23] Michele Perea Cavinato — Vamos lá.

[00:52:24] Luiz Pellegrino — Dr., o Sr. me permite discordar, o Sr. estava fazendo duas comparações que não podem ser comparadas, estamos falando de um documento de identificação e de um guia de rua. Obviamente, que são coisas totalmente distintas e a aplicação delas na forma digital, se faz extremamente necessária, quando nós falamos de guias de rua, pela tecnologia, facilidade e conexão com as coisas. Não estou pleiteando, inclusive, eu falei na audiência pública, o direito que vocês estão nos tirando de nós termos, talvez, a única identificação profissional que esse taxista pode exercer. Eu não quero que nós não tenhamos o ConduTax Digital. Eu só quero ter a permissão de eu ter o documento digital, o meu documento físico, para que eu possa me identificar quando eu for em algum lugar. Eu tenho orgulho de pegar o meu ConduTax e mostrar. Eu sou do táxi luxo e muitas vezes, entrando dentro de alguns condomínios, por o meu carro não ser a cor padrão.

[00:53:26] Dr. Rafael Dutra — Bom dia, gente. Eu voltei, agora. Caiu a internet aqui, eu tive que sair da reunião. Eu peço, por gentileza, Sr. Luiz, por gentileza, o Sr. puder repetir porque caiu a minha conexão e eu estou entrando novamente.

[00:53:45] Luiz Pellegrino — Perfeito. O que eu estava defendendo aqui, que são duas coisas que não podem ser comparadas, o mapa digital e uma carteira de identificação digital. O mapa se faz totalmente necessário ele ser digital pela facilidade de uso e aplicação. O que eu questiono é nos tirar o direito da nossa identificação profissional com uma carteira física para que nós possamos apresentar isso quando nós nos identificamos como sendo o taxista entrando em condomínio. Eu não tenho que dar o meu celular, colocar o meu celular numa gaveta para o cara verificar quem eu sou. Eu quero ter um orgulho de mostrar a minha identificação profissional. Não estou querendo que nós não tenhamos o digital. E lembrando, ainda, a adesão está sendo por conta da obrigatoriedade. Não é uma adesão espontânea, é uma adesão obrigatória. Então, a única coisa que eu quero é que eu tenha o direito de ter a opção de usar o

digital, quando eu quiser e se eu quiser, e eu ter o meu físico para quando eu quiser, a minha disponibilidade. Vocês não podem tirar esse nosso direito. Pergunte para algum advogado, se ele quer acabar com a carteirinha da OAB dele e passar por um decreto, por uma imposição, por uma lei, que ele só tem o digital. Ou qualquer categoria de classe profissional que exista a sua carteira física, que você, por um decreto, por uma vontade de alguém, você acabe com isso. Não podemos aceitar isso de forma calada e aceitar esse discurso de que a adesão está sendo total. Está sendo pela imposição. Essa é minha colocação nisso daí. Obrigado, pessoal.

[00:55:33] Michele Perea Cavinato — Dr. Rafael.

[00:55:37] Dr. Rafael Dutra — Entendi, mas, da forma como o Sr. Luiz ele se expressa, parece que vai ser extinta essa forma física. Mas, a forma física pode ser facilmente impressa por qualquer taxista, se o taxista quiser a forma física, ele pode entrar no aplicativo, entrar no site da prefeitura e imprimir. Ele vai ter esse Condutox de forma física. Isso não vai ser um impeditivo.

[00:56:17] Michele Perea Cavinato — Está sem som, Luiz.

[00:56:19] Dawton Roberto Batista Gaia — Luiz, você tá sem o som.

[00:56:21] Luiz Pellegrino — Perdão.

[00:56:22] Dawton Roberto Batista Gaia — Luiz, só um minutinho, eu vou te pedir um favor, para você encostar o veículo para poder falar, por favor. Você está numa temática. Você não pode dirigir e participar de uma reunião como essa dirigindo. Encosta rapidinho, nós aguardamos.

[00:56:44] Luiz Pellegrino — Ok. Então, eu vou ter que me ausentar, eu vou ter que me desligar da reunião, porque eu estou indo cumprir um compromisso. Tá bom, mas então vocês entenderam a minha questão? O meu Condutox hoje é uma coisa que não tem fotografia, não tem nada. É um papel que não tem validade. Eu queria que ele voltasse a ser como ele

era antes, só isso, tá bom, pessoal. Obrigado. Até mais.

[00:57:07] Dawton Roberto Batista Gaia — Muito obrigado, até mais. Vamos lá.

[00:57:17] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Me dá uma parte nessa conversa, por gentileza?

[00:57:20] Michele Perea Cavinato — Claro, claro.

[00:57:17] Dawton Roberto Batista Gaia — Claro.

[00:57:29] Wagner Caetano — Táxi Luxo Essa parte do Condutox, Dawton, está muito ligada também ao saudosismo do taxista. É o documento dele, com foto, dizendo ali: eu sou taxista. Eu lembro que antigamente a gente tinha o nosso alvará, era um papel amarelo. Ele era compridinho assim. Lembro do meu pai, tinha um orgulho de mostrar aquilo pra todo mundo, aquilo ali era como se fosse um diploma. O Condutox também passou por isso, o Condutox era um documento azul, lembro que plastificava. Se você for fazer um levantamento hoje, eu acho que tem taxista que tem quarenta anos de profissão, que tem todos seus Condutox guardados. Ele guarda aquilo ali com carinho mesmo, pelo amor que ele tem da profissão dele, porque é um documento que você tira em decorrência das certidões negativas, mostra a idoneidade dele perante a justiça. Um pouco do que o Luiz está colocando é isso, faz voz a outros taxistas que têm o receio de perder esse documento, essa identidade, com a minha foto. Esse papel, esse documento, hoje, da forma impressa, como o Dr. Rafael colocou, é um documento muito mais simples do que foi no passado. Ele já não tem mais a foto, é uma folha de sulfite, um modelo muito mais simples do que se colocou no passado. E o documento atual digital, ele coloca em condições a outros documentos. Lógico que precisa de uma evolução, ainda está um pouco fora de esquadro. O Condutox Digital está um pouquinho fora de esquadro, acho que ele pode melhorar. Mas eu acho que, também como o Dr. Rafael, colocou, acho que vai ser uma coisa gradativa, daqui a pouco todo mundo vai ter. Eu mesmo não uso mais identidade de papel, está tudo hoje no meu celular. Acho que é

uma coisa assim. De repente, de uma forma mais maleável, acho que todo mundo com o tempo vai aderir. Do jeito que o Dr. Rafael colocou, acho que também não vai haver assim, por parte da fiscalização, falar: Ah, se você não tiver o digital, eu vou te multar. Ele ainda pode mostrar o seu documento físico e sendo assim, eu acho que fica bom.

[00:59:51] Dawton Roberto Batista Gaia — Ah, sim. Isso que eu queria retomar. Realmente, como existe a possibilidade de imprimir o documento, está resolvido o problema. Tudo bem, vai ficar sem a carteirinha que parece a identidade. Mas, eu acho que tudo isso faz parte da evolução. Cada vez mais, essa história do papel vai desaparecer. O documento único tá chegando, quando chegar o documento único, é todo mundo o único documento. Você encosta o QR Code ali e tem todas as suas informações. Nós estamos nessa direção, não adianta, isso é irreversível. Isso já existe em outros países. Tem lugar que você vai em outros países, se você não tiver aquilo no celular, em algum lugar, você não entra, ele só aceita esse formato. Acho que o mundo inteiro está caminhando para isso. Eu até acho muito legal essa história da identidade, da história e tal. Tem algumas pessoas que guardam todas as carteirinhas, da identidade do trabalho que fez isso na empresa, quando muda de cargo, vai guardando todo aquela identidade, é uma história, realmente uma história. Mas, nós não podemos fazer isso fazer parte de um processo digital que está sendo implantado, e ficar com um problema como esse, né? Acho que realmente.

[01:01:35] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Bom, só para esclarecer o que o colega Luiz Pellegrino colocou ainda agora sobre a quantidade de carros na cidade. Eu levantei há pouco no SGBT, nós temos hoje, na cidade de São Paulo trinta e sete mil e quinhentos alvarás de táxi ativos. Entre eles, nós temos trinta e dois mil quinhentos e sessenta e sete veículos, ou melhor, trinta e dois mil quinhentos e sessenta e sete alvarás com veículos, e não vinte e oito como imaginado.

[01:02:06] Dawton Roberto Batista Gaia — Agora, imagina isso, Jairo, você colocando mais trinta e oito municípios no entorno da cidade de São Paulo, chegando taxista, para poder adentrar a esses corredores. Eu não tenho o número do restante, mas, ele vai somar a esse número. Ele

realmente é significativo.

[01:02:25] Jairo — DTP/DIF (Convidado) -

Eu me senti na obrigação de informar, até para não transparecer que a categoria está desmotivada. Porque ele cogitou coisa de quarenta mil alvarás, vinte e oito mil carros. Dá a impressão de que a categoria pudesse estar desmotivada e não querendo mais continuar com o alvará. Pelo contrário, a turma está motivada, a turma está aquecida e estão trabalhando para poder colocar carne em todos os alvarás e esperando por mais sorteio de alvará.

[01:02:57] Dawton Roberto Batista Gaia — Isso aí, vamos lá pro próximo.

[01:03:05] Michele Perea Cavinato — A próxima entra o Rafael também. SPTaxi: Dados de adesão com a instalação do desacoplador, e prazo de lançamento para os munícipes e usuários de táxi;

[01:03:17] Dr. Rafael Dutra — Vamos lá. Os veículos com desacoplador instalado hoje são seis mil duzentos e setenta e sete. Os taxistas que têm, já estão com o aplicativo, deixa eu pegar aqui, com o pré-cadastro verificado, já são quarenta mil quatrocentos e quarenta e seis taxistas. E os taxistas que foram reprovados, por alguma irregularidade no seu cadastro, foram quinhentos e dez 510. Mais alguma coisa, mais uma informação, Michelle?

[01:04:12] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Eu preciso complementar, até para não parecer: pera aí, o Jairo acabou de nos trazer uma informação e o Rafael tá dando outra. Tá falando que são trinta e sete mil táxis, pouco mais de trinta e sete mil táxis ativos, trinta e dois mil veículos. E por que e o Dr. Rafael tá falando quarenta mil? Porque uma coisa é alvará, outra coisa é ConduTax. Nós temos hoje quase oitenta mil ConduTax ativos na cidade de São Paulo. Eu ainda acho que a aderência não está tão boa, são pouco mais de quarenta mil, mas o próprio Dr. Rafael está falando de um outro tanto que foi reprovado, porque o negócio é sério. O pessoal está verificando o cadastro, está sabendo se as

informações atendem os requisitos estabelecidos, estão vendo se é verais, se essas informações são verais, se há veracidade na informação. Então, só para ficar claro, uma coisa é a aderência ao aplicativo, outra coisa é o alvará. E o aplicativo está diretamente relacionado às pessoas que têm ConduTax.

[01:05:11] Dawton Roberto Batista Gaia — Só uma dúvida. Eu acho que ficou uma dúvida, Jairo. Isso significa que outros municípios estão aderindo, é isso Dr.?

[01:05:20] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Não. ConduTax é de São Paulo.

[01:05:26] Dawton Roberto Batista Gaia — Do estado, que você tá falando?

[01:05:28] Jairo — DTP/DIF (Convidado) -
ConduTax da cidade de São Paulo. O SPTaxi é pra atender aqui a cidade de São Paulo. Dr. Rafael, é isso?

[01:05:37] Dr. Rafael Dutra — Exatamente, apenas o nosso município aqui.

[01:05:41] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Isso, os ConduTaxistas. O ConduTax, o documento ConduTax é um documento exigido, requisitado ao profissional credenciado na cidade de São Paulo.

[01:05:50] Dawton Roberto Batista Gaia — Entendi

[01:06:03] Michele Perea Cavinato — Wagner, segue.

[01:06:05] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Eu estava vendo os números aqui, que o Dr. Rafael nos passou de seis mil táxis com desacoplador. Quer dizer que nós temos seis mil táxis aptos a usar o aplicativo SPTaxi com a finalidade de pegar passageiros. É um número baixo, mediante aos trinta mil e pouco colocado pelo Jairo. Eu acredito

que ainda um fator que inibe essa adesão é a questão do desacoplador. Eu entendo que já explicou, já passamos aqui pela Câmara Temática, já explicamos a finalidade do desacoplador, mas os números mostram que a grande maioria da categoria ainda tem dúvida. Eu acho que isso vai colocar em xeque a questão do desenvolvimento do próprio aplicativo com a finalidade para a qual ele foi criada, que é ser um aplicativo de táxi para os munícipes e pessoas que vêm a São Paulo. Não sei, eu ainda imagino que se não tivesse, eu sei que está no edital, eu sei que faz parte de todo o escopo que foi colocado a questão dos desacoplador, eu sei que o desacoplador está associado à questão de uma portaria do Inmetro. Mas, ainda somos a única cidade, a única cidade do Brasil que está exigindo um desacoplador hoje para ter um aplicativo de táxi. Tendo em vista que um dos maiores aplicativos, que é o Taxi.Rio, que foi o que espelhou o SPTáxi não exige o desacoplador, e está sendo um sucesso, tem uma boa adesão por parte dos taxistas e não faz a exigência do desacoplador. Então não sei se isso ainda pode ser revisto. Não estou falando aqui por mim, mas por toda a categoria. Eu acho que se não tivesse o desacoplador, teria mais adesão. Esses números hoje que o Dr. Rafael colocou, não seriam somente seis mil, seria esse número total aí de inscritos, porque todos estariam aptos de uma maneira muito mais suavizada. É uma coisa para vocês analisarem, não é da minha competência aqui, mas eu acho que teria mais taxistas aptos caso o desacoplador não fizesse parte dessa exigência.

[01:08:38] Michele Perea Cavinato — O desacoplador, ele monitora as viagens?

[01:08:42] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Na verdade, o desacoplador transfere o valor do taxímetro para o aplicativo, o valor real. Ele tem uma conexão com o aplicativo SPTaxi, ele passa aquele valor que está no táxi para finalizar a corrida exatamente com o valor. É uma garantia o desacoplador, é uma garantia que a corrida será finalizada pelo valor exatamente do taxímetro aferido pelo Inmetro. Praticamente é isso.

[01:09:16] Michele Perea Cavinato — Ele é burocrático para a obtenção? Ou tem algum custo para o taxista?

[01:09:21] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Teria um custo, mas eu acredito que se criou teorias em cima do desacoplador, por mais que se já te se tirou as dúvidas em relação a isso, de todas as partes. Acho que ela continua, os números mostram. Seis mil em referência a trinta e poucos mil é um número baixo. Ainda tem a dúvida por parte do taxista. Eu acho que se não fosse o aparelho teríamos mais adesão. E vai chegar um ponto que a gente vai ter que analisar: o projeto SPTaxi com o desacoplador, ele vai conseguir atingir a finalidade para qual ele foi criada pela prefeitura? Com todo esse investimento que está tendo por trás, com a concessão dessa empresa Taksim que entrou, vai se alcançar os objetivos exigindo o uso do desacoplador com esse número tão baixo? Se você pegar seis mil taxistas hoje que são aptos, num turno de vinte quatro horas, considerando que todos trabalham em média oito horas por dia, vai cair mais esse número, vai ter dois mil e poucos taxistas por turno. Será que vale a pena continuar? Pela finalidade proposta pelo aplicativo, esse aplicativo tem a promessa que vai atender contratos com as próprias secretarias municipais. Ele vai conseguir atender com esse número de taxistas? É uma coisa para vocês analisarem internamente, para discutir, se tem como modificar isso, com a própria Taksim porque tem muitos que estão querendo colocar. Por mais que se tentou, ainda não conseguiu disseminar.

[01:11:18] Michele Perea Cavinato — Wagner, deu uma falhada no fim, não sei se foi pra mim só.

[01:11:22] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Eu digo que por mais que se tentou tirar a dúvida do taxista sobre o desacoplador, ainda não conseguiu de fato. Até se o rapaz da Taksim tivesse aqui. Eu gostaria de saber desses seis mil quantos estão online. Porque aí de fato a gente ia entender a adesão, porque talvez estão com o desacoplador, mas talvez ainda não estão online e talvez seria um número aí bem baixo, que é incapaz de atender a demanda que está que se cogitando.

[01:11:53] Dawton Roberto Batista Gaia — Mas nós já temos a resposta, por que não tem essa adesão maciça, se tem algum motivo específico?

Essa que é a pergunta que tem que ser feita. O processo e o objetivo é único, que seja, que atenda todo município de São Paulo.

[01:12:26] Rafael Dutra — É que se criou, no início dos trabalhos, criou-se um certo mito dentro da categoria de que o desacoplador estaria fiscalizando o taxista, pegando as informações sensíveis à sua rotina, para que a prefeitura, um dia, futuramente, pudesse se beneficiar com essas informações. Foi feito um trabalho que acredito que desgastou bastante, algo que é se quer bem simples. O desacoplador somente tem essa finalidade, de pegar a tarifa pública e converter ela para o aplicativo, porque o único método, hoje, para aferir os quilômetros rodado é por meio do taxímetro. Eu entendo o Wagner Caetano quando ele fala, mas ele também tem que entender o quadro no geral, não só a parte dos taxistas, eles têm que entender a parte do munícipe também, do usuário. Porque eu, sinceramente, eu sou totalmente reacionário quando compara São Paulo com o Rio de Janeiro. Eu não gosto dessa comparação. Eu não vejo como que São Paulo pode ser comparado com o Rio. Aqui o valor é aferido pelo Inmetro. Ah, vamos desobrigar a utilização do desacoplador. Tá bom, e qual seria a solução para essa transmissão de selo de autenticidade, dessa declaração de autenticidade, de cobrança correta do taxímetro, porque isso pode ser até prejudicial, a pensando num termo assim de possibilidades. O munícipe pode se sentir prejudicado. Ah, eu pego o táxi, daqui na minha casa cobraram vinte reais, no outro dia, no mesmo horário, até minha casa cobraram trinta. Como é que funciona isso? Porque ninguém sabe, vira uma cobrança de uma tarifa dinâmica. Essa tarifa dinâmica quem faz são os outros aplicativos. A prefeitura não. A prefeitura, ela tem um objetivo de facilitar a vida do munícipe, assim como criar uma boa ferramenta de trabalho para o taxista. O desacoplador não é algo que prejudica, pelo contrário, é algo que dá confiabilidade para os usuários, era motivo para se considerar confiável. Não, aqui tenho certeza de que o valor cobrado será aquele aferido pelo Inmetro.

[01:15:47] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — É verdade. Em complemento ao que o Dr. Rafael falou aí, é o aplicativo não tira proveito daquela situação regional. É o que ele quis dizer aqui sobre a história da precificação dinâmica por outros aplicativos. Eu creio que o projeto. A

finalidade do projeto inicial do SPTaxi é de interesse público. O Dr. Rafael está sendo super feliz em trazer isso na reunião. Porque a gente não pode pensar, o taxista não pode se dar o direito de pensar só nele, e o munícipe? E o usuário? É um interesse público de uma forma geral. Eu creio que o Dr. Rafael tem toda razão. A categoria ficou um tanto ressabiada, vamos dizer assim, por conta de alguns, no meio deles, que fez com que eles imaginassem que eles seriam vigiados, seriam medidos. Que o aplicativo ia onerar, ia diminuir o resultado financeiro dele, diário, mensal. Pelo contrário, a ideia do legislador da cidade, da prefeitura, da municipalidade, com o SPTaxi, é deixar, justamente, a categoria viva, é deixar a categoria mais visível e acessível ao usuário. E, claro, a tendência é aproveitarmos a tecnologia para integrarmos eles digitalmente nesse mundo que está a nossa volta. Então, essa é a razão, no meu ponto de vista, esse é o motivo do SPTaxi está hoje aí com a categoria taxista. Agora, é entristecedor sabemos que a aderência ainda não é aquilo que a gente imaginava e que a gente entende ser necessário para que a categoria esteja visível, esteja acessível ao munícipe da cidade?

[01:17:59] Dawton Roberto Batista Gaia -

Acho foi bastante esclarecedor tanto o que o Rafael, quanto o Jairo colocaram . Eu volto a minha pergunta: por que será que as pessoas não estão aderindo? Porque eu só vejo vantagens. Eu, como munícipe, só vejo vantagens. Eu não imagino que nenhum munícipe teria, acharia alguma desvantagem nisso. Realmente, é preciso entender.

[01:18:34] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Dr., aqui, sim, eu concordo em gênero, número, e grau com aquilo que o colega Luiz, antes deixar a câmera, ele sugeriu, que fosse feito o teste, que faça a categoria um teste. Instale o desacoplador, faça o teste, vê como a coisa vai se comportar comigo. Eu não sei falar com propriedade, mas o Dr. Rafael tá aqui, de repente ele pode dizer. Dr., o taxista que aderir ao desacoplador, ele pode a qualquer instante se desfazer do desacoplador?

[01:19:08] Dr. Rafael Dutra — Não. Não há essa necessidade de se desfazer do desacoplador, basta apenas ele não usar. Ah, não quero. Não quero usar o aplicativo, não vai usar. Quero usar, vamos ver se isso aqui

dá certo, é bom mesmo. Vamos experimentar. Vamos ver se esse trabalho todo vai ter bons frutos, eu vou ligar aqui, vou deixar apitar, vou deixar chamar, vou fazer umas corridas, deixa eu saber se realmente isso aqui funciona. O caminho é esse, o não querer usar não tem problema. Mas, quando você quiser usar, vai estar lá. É uma ferramenta de trabalho. É fácil da gente visualizar isso, quando a gente pensar que o desacoplador, ele é uma ferramenta do trabalho. Imagine que você faça um trabalho específico. Não, para esse caso aqui, eu preciso de uma chave Philips. Ah, a chave Philips, eu tenho? Tenho, eu tenho uma chave Philips aqui. Não, não, aqui é uma chave I, uma chave de boca, aqui uma chave fenda. É uma ferramenta, quando surgir a oportunidade do taxista usar aquela ferramenta, vai estar disponível na mão dele. O que eu acredito que seja prejudicial para a categoria é ele deixar de aderir a essa ferramenta. A ter mais um objeto, mais uma força para somar com o seu serviço, com o seu trabalho. Eu, que nem o Sr. Dawton falou, eu não consigo enxergar quais são os pontos negativo para o consumidor. O munícipe, ele vai ver isso com bons olhos. E se essa ferramenta ela estiver disponível, o pessoal vai querer acionar aquela ferramenta, porque todo mundo sabe, pode fazer uma pesquisa com família, amigo, quem quer que seja, o problema é sempre a tarefa dinâmica. Ah, deu tal hora, cobra tanto, deu tal hora, se cobra tanto, mas quando eu precisei foi um absurdo, daqui até ali tanto. Essa é a garantia de que isso jamais vai ocorrer quando se optar por pegar um táxi. Eu tenho certeza que, daqui ali, o valor é tanto, porque eu já fui, daqui ali, e daqui ali é tanto e vai ser tanto, porque a prefeitura me garante a cobrança do preço público.

[01:22:07] Dawton Roberto Batista Gaia — É, tudo bem, vamos lá. Dúvidas aqui? Quantos existem na cidade e São Paulo e a tarifa deles é diferente dos demais? Acho que foi respondido.

[01:22:19] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Nossa Senhora, esse tema aí. Oh, Dawton, ele é polêmico. Até mesmo porque um veículo de comunicação, veiculou uma reportagem e acabou estigmatizando muito a imagem da categoria, principalmente, daqueles que operam com esse tipo de veículo.

[01:22:39] Dawton Roberto Batista Gaia — Você está falando do táxi acessível?

[01:22:43] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Táxi acessível.

[01:22:44] Michele Perea Cavinato — Jairo, eu tô com um vídeo no ponto aqui, eu posso tentar compartilhar?

[01:22:47] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Claro, por favor.

[01:22:49] Michele Perea Cavinato — É rapidinho.

[01:23:32] Reprodução de reportagem — P1 — A gente vem mostrando isso aqui. Parabéns, pelo dia do gaúcho. Bom trabalho para você e vai para.

[01:23:32] Reprodução de reportagem — P2 — (...) conversou com usuários dos veículos adaptados e também com empresas de táxi e confirmou os valores totalmente absurdos. Vamos conferir?

[01:23:45] Reprodução de reportagem — P3 — Fala, Glenda, Zeca. Pois é, são empresas especializadas em táxi acessível que estão cobrando até cinco vezes mais para transportar cadeirantes. E só para a gente explicar para o pessoal que está nos acompanhando, o táxi acessível é um veículo adaptado que tem um espaço para que a pessoa possa entrar sem precisar sair da cadeira de rodas. Segundo a lei brasileira de inclusão, é proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência. A gente recebeu essa denúncia através de ouvintes da Rádio Bandeirantes. Uma delas, cadeirante, disse que precisa ir à fisioterapia algumas vezes por semana e não está conseguindo arcar com os custos.

[01:24:38] — Reprodução de reportagem — P4 — Uma corrida pra cadeirante, fica, no mínimo, cento e cinquenta reais¹. Você pede a volta, você vai pagar trezentos, ou dependendo do lugar, quatrocentos reais para ir e voltar com táxi. E ninguém faz nada.

[01:24:45] Reprodução de reportagem — P5 — Outros disseram que estão deixando de sair de casa, de ter momentos de lazer por causa do preço do transporte para pessoas com deficiência.

[01:24:55] Reprodução de reportagem — P3 — A gente tem um grupo de cadeirante e acabe, às vezes, deixando de sair, deixando de se divertir, porque é um preço muito absurdo.

[01:25:04] Reprodução de reportagem — P3 — O que a gente foi apurar, para o trajeto entre duas avenidas importantes de São Paulo, a Pacaembu e a Paulista, de quatro quilômetros e meio, o preço pela tarifa comum de táxi tabelado pela prefeitura, daria menos de vinte e cinco reais. Mas as empresas especializadas em táxi acessível, consultadas pela reportagem, cobram mais de cem. Uma delas, cento e vinte reais por esse mesmo trajeto.

[01:25:22] Reprodução de reportagem — P6 — Fica cento e cinquenta reais.

[01:25:31] Reprodução de reportagem — P6 — E só para levar?

[01:25:33] Reprodução de reportagem — P7 — Olha, só para levar, a gente nem faz. Porque é o seguinte, ficaria uma tarifa mínima de cem reais. Acho que nem compensa.

—
[01:25:39] Reprodução de reportagem — P3 — Também entramos em contato com empresas gerais de táxi e muitas delas, não tem carro acessível. Sendo que, pela lei, elas deveriam ter, pelo menos, dez por cento da frota com esses veículos adaptados.

[01:25:56] Reprodução de reportagem — P8 Você tem táxi acessível?.

[01:25:59] Reprodução de reportagem — P9 — A gente tem um veículo maior para transportar cadeira de roda.

[01:26:01] Reprodução de reportagem — P8 — Nossa, mas a empresa não tem nenhum veículo acessível?.

[01:26:02] Reprodução de reportagem — P9 — Não.

[01:26:03] Reprodução de reportagem — P3 — A prefeitura disse que instaurou processo administrativo público para apuração desta denúncia por causa da reportagem, através do Departamento de Transportes Públicos. Disse ainda que o taxista que foi flagrado cobrando preços distintos da tabela tarifária está sujeito a uma multa de duzentos e seis reais e retenção do veículo, Zeca e Glenda.

[01:26:27] Reprodução de reportagem — P2 — Reforçando, obrigado, Mayra. Reforçando o que você mesma disse, é lei. É, lei. Então a gente vai brigar por isso.

[01:26:34] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Nossa, o assunto é delicadíssimo. Só pra esclarecer, a lei em questão, citada pelo veículo de comunicação, é o decreto 9.762, de 2019. E de fato, lá diz o seguinte a lei federal, ou melhor, é um decreto federal e lá diz o seguinte¹: As empresas de táxi garantirão que, no mínimo, dez por cento de sua frota sejam acessíveis ao transporte de pessoa em cadeira de rodas, sem prejuízo de outras adaptações necessárias ao transporte de pessoas com outras deficiências. É bem simples, é bem sucinto, mas garantidora. Eu entendo, a DTP entende, a municipalidade entende que esse tipo de usuário, ele precisa desse veículo com essa característica, para poder estar fazendo o transporte dele. Porém, eu entendo, que fizeram mau uso, vamos dizer assim, da situação ao veicular. Eu suspeito que, em alguns desses casos, o que eles querem mesmo é, é audiência que eles querem mesmo é divulgar coisas e deixar a municipalidade depois apurar e tratar. É o que a gente está fazendo. Deixa eu explicar uma coisa. O decreto, ele faz menção a frotas de empresas. Hoje, nós temos aqui na cidade cinquenta e oito frotas regularmente cadastradas. Dessas frotas, aí vou baixar um

¹ [Art. 3º do Decreto 9.762, de 11 de abril de 2019.](#)

pouco a cabeça pra fazer a leitura aqui do minha coluna. Dessas frotas, nós temos três mil quatrocentos e setenta e cinco alvarás. Desses alvarás, nós temos mil setecentos e noventa e seis veículos com carro. É importante informar também, que a categoria, eu não estou sendo parcial, mas é importante informar que a categoria levou um baque muito grande por conta da pandemia. Diga-se de passagem, esse decreto de 2019, ele previa a regularização, parte da regularização, um ano depois. E ele diz aqui, no parágrafo primeiro do artigo quinto: Decorridos doze meses, contados da data de entrada em vigor deste Decreto, que foi em onze de julho de dois mil e dezenove, a microempresa ou a empresa de pequeno porte locadora de veículos automotores disponibilizará, no mínimo, um veículo automotor adaptado ao uso da pessoa com deficiência. E o que acontece hoje? Nós estamos temos aqui a cidade um percentual próximo de quarenta por cento de veículos acessíveis. Ainda não atende, ou melhor, o que eu quero dizer. Precisaríamos ter dez por cento, ou seja, dessa quantidade de alvarás que nós temos aí. Eu vou ser até mais objetivo. Nós temos mil setecentos e noventa e seis veículos hoje nas frotas com carros. Dez por cento desses veículos dariam em torno de cento e oitenta veículos adaptados. Hoje, nós temos em torno de cem veículos adaptados na cidade, não atende os dez por cento. A gente sabe, isso é fato, mas a gente está trabalhando para regularizar isso. Inclusive há, segundo informação do Dr. Roberto Cimatti, que antes de eu adentrar na reunião com vocês aqui. Há um decreto desde 2020, posterior ao decreto federal. Há um decreto municipal posterior a esse decreto federal, cinquenta e nove mil quinhentos e seis, de dois mil e vinte², que ele prevê o sorteio de mais quatrocentos outros alvarás destinados a veículos ao transporte de pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, com certeza, isso sanaria esse problema. Mas, o que mais feriu na reportagem e deixa as pessoas empáticas àquela situação. É o quê? É a história de um preço, é a questão do preço. Cobrar, por exemplo, cento e cinquenta reais de uma pessoa, pelo menos que eles contaram lá, da coisa de quatro quilômetros. A gente está apurando aquilo lá, mas observa bem só, para vocês entenderem como é a logística da coisa, às vezes eu estou aqui no DTP, só um exemplo, a gente também está procurando assessoria técnica aqui do DTP. A gente está procurando, esclarecer, é verificar,

² [DECRETO Nº 59.506 DE 8 DE JUNHO DE 2020 « Catálogo de Legislação Municipal \(prefeitura.sp.gov.br\)](#)

analisar a moralidade, vamos dizer assim, disso. Se um cliente deficiente, se o usuário deficiente, ele liga ali do Brás. Só pra vocês entenderem, então ele liga ali do Brás e chama e ele sabe na porta do DTP, é só um exemplo, e sabe que na porta do DTP tem um ponto de táxi, nesse ponto de táxi, tem um veículo acessível, ele liga aqui e contrata o serviço dele. Lá no Brás, essa pessoa, vamos imaginar, ela quer ir lá pra zona sul. Nada impede do usuário quando ligar nesse ponto, que está na porta do DTP, esse taxista sair daqui e já ligar, de imediato, o taxímetro, porque ele já está à disposição daquele usuário. Deu para entender? Importante a gente entender o cenário do porquê que foi dito aquele cento e cinquenta reais. Nossa, mas é muito caro, cento e cinquenta reais. A gente precisava entender da onde foi que aquele usuário daquela denúncia, com aquela naquela reportagem, ela solicitou aquele carro, para que aquela pessoa pudesse informar dá em torno de cento e cinquenta reais. Deu pra entender o que eu tô dizendo? E o que acontece, uma outra coisa, inclusive, a assessoria técnica, junto com a assessoria de imprensa da prefeitura, estão apurando, ou melhor, em tempo, buscaram o veículo de comunicação e procuraram saber: vem cá, essa reportagem, essas imagens, esse vídeo que vocês mostraram é de quando? Porque eles mostraram um veículo doblô. E a gente aqui, pela fiscalização, eu de imediato, assim que eu soube daquela reportagem. e aquela reportagem foi veiculada, se não me falha a memória, no dia vinte de setembro de dois mil e vinte três, aquele veículo que eles mostraram lá, ele foi baixado por esse DTP desde 2021. Eu vou falar de novo. A reportagem foi divulgada no dia vinte de setembro de dois mil e vinte três e o veículo mostrado, apresentado, veiculado pela emissora, ele tinha sido baixado aqui por nós no DTP desde 2021. A gente em tempo, envolveu a fiscalização, procurou saber porque a gente tem como saber o endereço daquele carro, com aquela placa, a qual rádio ele era vinculado, ao qual frota, se fosse frota. E a gente aqui, internamente, procurou saber, e ele não está na ativa. Esse carro já está em outro lugar. É um pouco do que eu tinha a dizer por conta daquela reportagem. E aqui na demanda, diz: quantos existem hoje na cidade? Aproximadamente, cem carros acessíveis. A tarifa deles é diferente dos demais táxis? Sim, eu posso dizer que sim, no sentido de quê, não é para ser cobrado igual ao do luxo de jeito nenhum, a tarifa deles para ser cobrado é aquela que é tabelada,

é aquela que é estipulada pela prefeitura, é a de táxi comum, comum rádio. Por que eu falo comum e comum rádio? Em outras épocas, quando a gente fala de acessível, a gente tinha que associar só a rádio, mas hoje o preto, aqueles adaptados do preto, eles são comuns e no preto hoje, inclusive, eu tive a informação há pouco, nós temos trinta e três veículos adaptados, acessíveis. Hoje atenderam diretamente. Eles ainda são pretos, mas outros são da categoria comum. Tá bom? Essa era a informação que eu tinha pra trazer de fato. A reportagem causou um alvoroço geral causou um, vamos dizer assim, um solidarismo, um sentimento de tristeza por parte de muitos em saber, que o usuário deficiente, ele está passando por essa situação daquele jeito. E tendo o transporte dele, dando a impressão de que ele tem o transporte dele onerado.

[01:36:04] Michele Perea Cavinato — Jairo, só tira uma dúvida, você comentou a tarefa deles é diferente dos demais táxis? Você falou que sim e depois falou que era a tarifa de um táxi comum, comum rádio.

[01:36:13] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Não, é assim, ele não pode cobrar a luxo, a luxo é cinquenta por cento da tarifa comum. A dele é comum, ele não pode cobrar do luxo. É comum, então, não é diferente. Ela é diferenciada no sentido, ela é mais barato do que o luxo. Entendeu?

[01:36:36] Michele Perea Cavinato — Quando falou diferente dos demais táxis, eu imaginei que fosse alguma coisa a mais.

[01:36:42] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Não, é a menor, na verdade, do luxo. Hoje a diferença é do luxo, porque o comum e o comum rádio é a mesma tarifa.

[01:36:53] Michele Perea Cavinato — Certo. Wagner, segue aí.

[01:36:56] Wagner Caetano — Táxi Luxo — O Jairo colocou umas coisas, uns números muito interessante. A gente tem pouco carro para atender toda a demanda, que, de repente, se faz necessário de fato. Uma

outra coisa, é interessante que o Jairo colocou, esse taxista, ele pode ligar o taxímetro de onde? Eu acho o que está conectado. Eu estou vendo aqui, eu me comovo com a questão da usuária, acho que é uma pena que isso tenha acontecido, mas o meu contraponto aqui pro lado do taxista, já que essa é a minha função aqui. De onde que ele estava e para onde ela pediu? Eu, tenho notícias de que ela estava numa região do ABC. Até tentei convidar um rapaz aqui para explicar melhor, mas ele está ocupado. Ela estava na região do ABC, esse deslocamento dele, de onde ele estava para lá, ele pode cobrar? Eu acho que isso. A gente tem que colocar essas regras para a gente entender. Porque o usuário, talvez, liga imaginando que o táxi está do lado, como se fosse um aplicativo. Hoje, o aplicativo te dá essa facilidade. Hoje, se você chamar um carro de aplicativo, um táxi, você sabe que o aplicativo vai fazer uma geolocalização e vai chamar esse táxi que estiver mais próximo de você, do seu ponto a, da origem. Mas, neste caso, não é assim. Ela ligou para uma central. E, de repente caiu, ela, talvez, ela não tenha essa informação, de repente ela estava lá no ABC e essa central é lá em Santo Amaro, no Aeroporto de Congonhas. Ela está querendo marcar um agendamento para um horário. Como se precifica isso? Não é que ela deu sinal para um táxi, na rua, ou alguém deu sinal para ela na rua, ela entrou no táxi e cobrou cem reais dela. Não foi isso que aconteceu. Ela estava querendo fazer um agendamento de um serviço para um determinado endereço, sem saber de onde esse serviço sairia. Então, é como eu disse lá atrás, Michele. A gente precisa fazer um planejamento do táxi, do táxi do futuro. Como é que o táxi vai precificar esses serviços especiais, que está tendo demanda por parte dos municípios? Serviço com hora marcada, agendamento para atender em outro município, como se desloca até lá para pegar esse passageiro. Acho que a gente tem que entender como a gente vai deixar isso claro, para o taxista e para o próprio município, para não acontecer o que aconteceu aí que. Desde já a nossa solidariedade à usuária, deve ser uma coisa muito chata. Faltou o cara explicar. Oh, estou aqui num determinado local, se eu sair daqui agora e ligar o taxímetro e ir buscar a senhora, vai dar mais ou menos cem reais. Aí ela fala: ah, mas você não pode ligar aqui? Não, porque não vai valer a pena, eu tô do outro lado da cidade, a senhora tá no outro município. Faltou um pouco de explicação por parte do taxista que atendeu. Mas eu acho que o nosso

dever aqui é tentar equacionar essas questões. Michele, eu não sei se você lembra que eu coloquei um assunto de táxi acessível, talvez o ano passado, que tinha uma relação até com o ponto de Congonhas, que tinha pessoas ali que estavam inviabilizando que o táxi acessível trabalhasse no aeroporto de Congonhas. E pra você ter ideia, o ponto de Congonhas foi criado, eu tô falando do táxi acessível, por uma demanda do Ministério Público que pediu as vagas e tinha alguém explorando essas vagas, cobrando pra eles estacionarem ali. Até hoje, em Congonhas, esse ponto de acessível, que tem lá duas vagas na porta do desembarque, às vezes ele é guarnecido por táxi que não são acessíveis, vale atenção sobre isso. E entender por que estão inibindo esses táxis de trabalhar aonde que eles deveriam estar, aeroporto de Congonhas, hospitais. Tem empresas de táxi acessível que cobram taxa desses motoristas. Acho que tem que entender todo esse ecossistema que envolve esse trabalho. Chamar esse pessoal, entender o que está acontecendo. Estão cobrando de você? Entender também quais são as taxas que são cobradas do motorista por essas cooperativas e pontos de táxi. Uma outra coisa, é caro você fazer um táxi acessível. Eu acho que hoje tem uma única empresa que faz esse serviço e é uma coisa assim que passa de trinta mil reais essa adaptação. Ainda assim, o carro perde um valor enorme de mercado. Então, de repente, discutir também se esses táxis não deveriam ter uma tarifa diferenciada. Porque, se ele tem um investimento muito maior que um táxi comum pra ser adaptado para a cadeira de rodas. Isso, logicamente, depende da vontade deles, dessa categoria, mas talvez vale discutir, se tem espaço para ter uma tarifa diferenciada para esse tipo de serviço, em virtude, ou, se isso é de interesse público, de fato, com os cadeirantes, pessoas que tem questão de acessibilidade. É de interesse do município também participar de alguma forma pra aumentar o número de táxis, ajudando, criando crédito pra colocar esse tipo de adaptação nesses táxis. Viabilizando algum tipo de estrutura pra viabilizar que a gente tenha mais condições de atender a seus usuários e que vale a pena, pelo ponto de vista do negócio, pra esses taxistas aderirem a essa modalidade.

[01:43:18] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Michele, em complemento, ainda sobre o assunto. Posso ou tinha alguma coisa?

[01:43:21] Michele Perea Cavinato —
Segue, Jairo.

[01:43:31] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Em dois mil e quinze, com o decreto 56489, do táxi preto, foi previsto um sorteio de duzentos e cinquenta alvarás só pra esse tipo de veículo. Em dois mil e oito, ou melhor, lá em dois mil e oito, oitenta alvarás foram sorteados por conta do decreto 49812. Lá em dois mil e doze, foram sorteados cinquenta e oito alvarás por conta do decreto 53223. A prefeitura municipalidade, ela fez uma parte dela nesse sentido de ter esse veículo disponibilizado ao usuário deficiente e com mobilidade reduzida. Alguém poderia perguntar: mas, e aquele valor que foi dito no áudio apresentado pela emissora? De onde é que ele tirou aquele valor? Ainda ontem, não sei se foi ontem, ou, antes de ontem, saiu a portaria vinte e quatro de dois mil e vinte três, que traz a tarifa do táxi. Se vocês observarem, lá tem uma tabela naquela tabela, ela tem lá uma orientação quilométrica. A partir do momento que o atendente, ele prevê quantos quilômetros vai dar pra poder atender aquele usuário, ele tem como prever, ele tem como informar, mais ou menos, quanto é que vai dar aquela viagem. Agora, é claro que é necessário também dizer que, independentemente do valor que ele pode informar por telefone, o usuário vai pagar aquilo que tá lá mostrando no taxímetro. Ele tem que estar com o taxímetro ligado, ele tem que mostrar ao usuário o valor da viagem.

[01:45:23] Dawton Roberto Batista Gaia
— **Eu acho que a Sandra Ramalhos entrou na reunião.**

[01:45:29] Sandra Ramalhos — Entrei.

[01:45:31] Dawton Roberto Batista Gaia — Oh, Sandra. Bom dia, Sandra.

[01:45:36] Sandra Ramalhos — Oh, vou ligar a câmera só um pouquinho para vocês.

[01:45:48] Dawton Roberto Batista Gaia — Tá bom.

[01:45:40] Dawton Roberto Batista Gaia

- Estou em Brasília, no aeroporto de Brasília.

[01:45:48] Dawton Roberto Batista Gaia — Que legal.

[01:45:50] Sandra Ramalho — Hoje é o dia mundial de combate à pólio e amanhã vai ter um evento aqui de combate à pólio. Eu cheguei agora. Então, gente, esse negócio do táxi para nós é bastante complicado, porque a demanda está aumentando muito. Porque os cadeirantes, porque a gente está tendo mais acesso à cadeira de roda e a cadeira de roda motorizada. A demanda vai ficar cada vez maior para isso, a gente precisa realmente ter um transporte. É claro, que eu adoraria chegar na porta da minha casa e esticar o braço e parar um táxi. Isso é o sonho da minha vida. Acho que para todo cadeirante, seria isso o ideal. E aí a gente se vê obrigado a agendar com antecedência, a gente pagar uma tarifa maior, quer dizer, realmente fica bastante complicado. Eu sei de alguns abusos. Eu compreendo tudo que o Wagner falou, eu sei que a distância realmente é complicado, mas eu sei que também está havendo abuso, infelizmente. Eu compreendo que o taxista tem que ganhar um pouco mais, ele investe num carro que depois ele não vai poder revender, é um carro que fica fora de mercado, então ele vai ter que comprar um outro novo, com taxações, com um monte de coisa. Então eu entendo tudo isso. Mas eu acho que o DTP, o transporte no município de São Paulo tem que dar uma olhada para isso, porque vai ficar cada vez pior. O ideal para nós, eu acho que, claro que não cabe a nós aí São Paulo, mas é a nível federal que houvesse a universalização dos táxis, que todos os táxis fossem acessíveis. Há cidades em que isso acontece. Há um modelo de carro que ele já sai de fábrica já acessível e aí as pessoas conseguem utilizar, todas as pessoas conseguem. Esse seria o ideal. Seria um sonho ideal. Mas aí, a gente tem que convencer as fábricas que tem demanda. Que isso pode acontecer, então é uma coisa que a gente precisa trabalhar. Mas enquanto isso não acontece, a gente tem que juntar a necessidade do taxista com a necessidade do cadeirante desse transporte. Aí, acho que tem que ter facilidade para vocês em termos de subsídio. Mas eu acho que vocês também, de contrapartida, nos prover o transporte de maneira também

acessível em termos financeiros, porque realmente o táxi, porque está sendo inviável por causa do valor. Não sei se deu para vocês me escutarem. Mas eu acho que tem que ser estudado, tem que ser pensado uma maneira de a gente agradar tanto ao taxista como a pessoa em cadeira de roda motorizada, principalmente. E somos muitos e a demanda, aí falta táxi. Então a gente está sempre com falta de táxi, então é porque a gente sabe que tem demanda. É isso aí. Obrigada, gente.

[01:49:10] Dawton Roberto Batista Gaia — Acho que todo mundo escutou muito bem, ficou alto e, claro. Acho que o caminho, talvez, seja subsídio. Porque se lhe custa mais alguém, que se ganhe o incentivo da compra desse veículo, precisa ser subsidiado ou da transformação desse veículo, precisa ser subsidiado. Acho que talvez subsidiar mais, subsidiar, inclusive.

[01:50:13] Sandra Ramalhão — O subsídio e que eles tenham mais tempo com o carro, porque é um investimento muito grande para eles ficarem com pouco tempo de uso. Eu acho que tinha que dar. Um taxista falou para mim que uso de carro. Você vai investir uma grana grande e vai usar o carro por pouco tempo, logo tem que trocar. Então acho que tem que ter um subsídio e um aumento do tempo de uso desse carro.

[01:50:52] Dawton Roberto Batista Gaia -

Acho que tem que ser o subsídio, inclusive, para o usuário, para poder facilitar isso, porque muitas pessoas, com certeza, não tem poder aquisitivo. Já fica mais caro por conta de tudo isso, e ainda vai ter que pagar uma tarifa diferenciada. O Wagner deu um exemplo muito bom. A pessoa está em São Bernardo, em outro município, pede o veículo, o veículo está aqui em São Paulo. Tem um custo operacional para esse motorista está indo até São Bernardo, ou, até esse local para buscar a pessoa com deficiência física, com compromisso de mobilidade. É claro que isso tem um custo operacional maior. É lógico que não é tão simples, eu estou colocando assim. Mas isso deveria ser subsidiado também. E se quiser estabelecer um equilíbrio entre as tarifas, tem que ter subsídio também. Senão, você vai ter sempre uma concorrência desleal. De certa

forma é uma concorrência desleal. O táxi é mais caro, tem que pagar trinta mil reais para poder fazer adaptação e depois desse veículo é perdido porque ele perde o valor no mercado, não tem nenhum incentivo a um motorista de táxi adquirir um veículo como esse. Então, a solução está no subsídio de todas as questões para poder resolver. E é lógico que isso não é tão simples, é uma coisa que tem que ir aos nossos representantes. Tem que ir pra Câmara dos Vereadores, não tenha dúvida, tem que ter um representante capaz de apresentar uma proposta e defender essa proposta de tal forma que passe na legislação.

[01:52:35] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Eu gostaria de cumprimentar a Sandra, parece ser uma pessoa de muito bom. Mesmo tendo sido vítima de um de uma questão. Sandra, eu te agradeço a participação aqui conosco. Eu acho que é muito importante, quero te convidar aqui para participar mais vezes conosco, até mesmo do Conselho Municipal de trânsito. Acho que é importante ter pessoas como você, que falam com propriedade.

[01:53:09] Dawton Roberto Batista Gaia -
Wagner, caiu a sua fala, travou.

[01:53:13] Wagner Caetano — Táxi Luxo — É uma questão de política pública, está me ouvindo?

[01:53:17] Dawton Roberto Batista Gaia -
Agora está bom.

[01:53:17] Wagner Caetano — Táxi Luxo — É uma questão de política pública. Tem que se ter um entendimento, que isso é uma questão de política pública. E como a Sandra disse, hoje os cadeirantes estão tendo mais acesso a tudo quanto é lugar, cultural, a shoppings. Hoje, a acessibilidade está muito melhor do que já foi no passado. Ainda não é a ideal, não é Sandra? Mas tá melhorando muito, isso faz com que as pessoas com dificuldade de acessibilidade, cadeirantes tenham mais acesso a outros lugares e precisam se locomover. E eu acho que se faz necessário, sim, ter mais carros. A gente tem uma deficiência de carro

para atender essa demanda. Faz parte também ter um incentivo. Eu acho que isso tudo é uma construção que eu acho que todos nós aqui, junto com a Sandra, agora que se tornou um componente da nossa Câmara Temática. Ela vai nos ajudar bastante. Acho que ela poderia participar até participar do Conselho Municipal de trânsito para colocar suas opiniões pelo bom senso que ela teve mesmo tendo passado por uma situação estrangedora.

[01:54:18] Dawton Roberto Batista Gaia — Ela já participa.

[01:54:20] Michele Perea Cavinato — Sandra é a nossa Conselheira fiel.

[01:54:27] Sandra Ramalhão — Eu sou conselheira lá, eles estão cansados de me ouvir.

[01:54:28] Michele Perea Cavinato — Ela é originalmente da mobilidade a pé, mas da última vez ela participou, acho que foi de bicicleta, não foi? Também foi muito boa a participação, agora conosco no táxi. Sandra, seu e-mail já está em todas as câmaras.

[01:54:53] Dawton Roberto Batista Gaia -
É isso aí. Vamos lá, Michele.

[01:54:58] Michele Perea Cavinato — Seguindo aqui. Qual é o procedimento para criação de pontos de táxis em áreas de supermercados, considerando ser uma exigência legal com esse espaço reservado aos taxistas em serviço à municipalidade?

[01:55:08] Dawton Roberto Batista Gaia — Antes disso, eu queria agradecer à Sandra. Não sei se você vai conseguir continuar conosco aqui, porque você está no aeroporto, mas muito obrigado pela sua participação aí.

[01:55:19] Michele Perea Cavinato — Obrigada, Sandra.

[01:55:23] Jairo — **DTP/DIF (Convidado)** — Sobre o item, eu trouxe a lei

12823, de 99, que ela diz o seguinte: ficam obrigados todos os estabelecimentos comerciais, supermercado, hipermercado, shopping center, centro comercial ou assemelhados oferecer gratuitamente espaço para instalação, a critério do poder público, de um ponto de táxi e providenciar, quando necessária, a construção de baia para esta mesma finalidade. Posteriormente, em dois mil, veio o Decreto regulamentando aquela lei, o decreto 39708. Ele diz o seguinte: todos os projetos que visem aprovação, bem como os que estejam atualmente em andamento de estabelecimentos comerciais de supermercado, hipermercado, shopping center, centro comercial ou assemelhados deverão receber análise de manifestação determinante da comissão de polos geradores a fim de estabelecer as vagas obrigatórias para estacionamento de táxis, de forma a cumprir ou estabelecer. De fato, isso é um direito dever. O taxista tem o direito de ter esse espaço lá, dentro do supermercado. E o supermercado tem o dever de disponibilizar esse espaço. O procedimento, segundo o colega Valdeci Maranhão, responsável pelo departamento de estudos, que trata sobre isso. Ele me orientou a orientar aqui, que quando o taxista tiver esse interesse, ele souber de algum supermercado que não tem esse espaço e ele tiver esse interesse em ter naquele supermercado aquele ponto regulamentado pelo DTP, que ele venha no DTP. Ele se informe no bloco b, b de bola, que é o bloco que trata sobre isso, para saber se já não tem um protocolo em andamento sobre aquele supermercado. E se não tiver, ele vai orientar aquele credenciado taxista, aquele munícipe interessado a ir no protocolo, abrir um processo para que possamos estar regulamentando aquele ponto lá naquele supermercado informado pelo requerente. Mas cabe informar também, que não é só requerente, DTP, há necessidade de se envolver parte da equipe de um setor dentro da CET para poder ratificar, para poder ajudar a consolidar esse ponto lá dentro daquele supermercado. Fui claro?

[01:58:12] Michele Perea Cavinato — Foi. Essa pauta tinha vindo pelo simtetaxi, tinha a Bela aqui, deixa eu dar uma olhada se ela continua.

[01:58:20] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Oh, Michelle.

[01:58:21] Michele Perea Cavinato — Wagner, quer complementar?

[01:58:23] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Eu acredito que todo o planejamento de engenharia, quando vai se criar um shopping, um supermercado, ele tem que seguir algumas diretrizes e alguns protocolos do zoneamento, de questões peculiares ali, sobre aquela obra. Essa lei, citada aí pelo Jairo, que é do saudoso Natalício Bezerra, que já foi presidente do sindicato por muitos anos aqui. Ela já não deveria contemplar em todo o projeto dessa magnitude, em shoppings, supermercados já não deveria contemplar a vaga do táxi? De uma forma que o DTP só fosse ali pra regulamentar, mas dentro do escopo do projeto essa vaga já não deveria existir contemplada no projeto, Jairo?

[01:59:24] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Sim, Wagner. É o que se espera, visto que é uma lei, está regulamentada pelo decreto. A gente imagina que isso já era para efetivamente o que está sendo realizado. Mas, quando não for, e o credenciado taxista, requerente, ele tiver interesse que aconteça aquilo naquele supermercado ou também o requerente pode ser um preposto do próprio supermercado e queira que aquilo aconteça, venha aqui no DTP. Conversem aqui com o pessoal, com o Valdeci Maranhão no bloco b e a gente vai procurar fazer esse ponto acontecer, se materializar naquele local requerido. Você tem razão, visto que já é uma lei, já está regulamentado, desde a inicial já não era para existir isso lá? Do meu ponto de vista, e acho que de todos aqui, a gente está enxugando gelo. Mas, quando isso não acontecer e a pessoa tiver interesse que assim seja feito, está bom?

[02:00:21] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Perfeito, Jairo. Obrigado.

[02:00:24] Michele Perea Cavinato — Obrigada, Jairo. Podemos seguir? Então, vamos lá. A outra pauta é táxi de Guarulhos, já foi esclarecida pelo França, mas eu estou com uma nota aqui encaminhada pelo secretário de transportes de Guarulhos. Posso ler?

[02:00:44] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Por gentileza.

[02:00:47] Michele Perea Cavinato — Vamos lá. Aqui no município de

Guarulhos, existe uma legislação que permite táxis a transitarem nos corredores e faixas exclusivas de ônibus mediante o cadastro de condutor e alvará vigente, devidamente cadastrados na Secretaria de Transporte de Mobilidade Urbana. No entanto, para táxi de outros municípios, se faz necessária a comparação de documentos de operação supracitados, tendo em vista não termos como comprovar tais informações em nosso sistema. O requerimento é simples, pode ser realizado por defesa prévia, no período da notificação de autuação ou recurso juri, no período da notificação de penalidade. Enfim, esse é o procedimento.

[02:01:34] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Quer dizer que a gente vai ser multado.

[02:01:36] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — É, porque ele está dizendo que, depois de uma multa, a pessoa, pode ir lá recorrer fazendo uso. Desta, desta ação, comprovando, com documentação, de que ele é taxista regular em São Paulo.

[02:00:47] Michele Perea Cavinato — Exatamente. É isso que eu entendi.

[02:01:50] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Jairo, é fácil isso resolver. Acho que hoje Guarulhos deve ter um pouco mais de mil táxis, talvez, sei lá, dois mil táxis. Vamos mandar o nosso arquivo pra eles, de trinta mil táxis cadastrados, eles incorporam no arquivo deles. É isso que eles estão pedindo. Porque fazer isso de forma individual, após ser multado, não é de bom senso. Acho que poderia ter uma comunicação entre as secretarias, entre os órgãos que fiscaliza táxis e fica fácil. Da mesma forma que a gente fez aquele cadastro lá para federal para receber aquele auxílio e vamos mandar para eles lá, falar pra eles: são esses os nossos carros e por diante não se multa mais. Aqui eles não são multados. E de repente, como o próprio França.

[02:02:37] Michele Perea Cavinato — Portaria municipal.

[02:02:40] Wagner Caetano — Táxi Luxo — A nossa portaria abrange

todos os táxis. Independente de qual município ele é, qual cidade. Aí Guarulhos não está exercendo a reciprocidade, apesar de termos amigos lá, taxistas faz parte da política, mas acho que é uma questão de conversar, mandar um arquivo para ele lá e resolve isso.

[02:03:01] Michele Perea Cavinato — Wagner, o que podia ser feito? Acho que até um pedido de vocês, nós temos um bom relacionamento com eles, de propor que, mediante um cadastro prévio, e não após ser autuado. Essas placas entrassem num sistema, o que vocês acham? E quem poderia fazer?

[02:03:23] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Oh, Michele. Eu creio que teria que ser. Eu acho que eles tinham que redesenhar essa legislação deles e deixar algo genérico, assim como a de São Paulo. Se é que o entendimento é conforme o França nos informou ainda agora há pouco. Porque ele está bem genético. A portaria, a lei também, o nosso bloco do é perdão, a lei do nosso nobre Prefeito Ricardo Nunes, eu acho que é de dois mil e vinte e um, se não me falha a memória, né? Deixa bem genérico na legislação: táxi.

[02:04:04] Michele Perea Cavinato — Qual é a portaria, repete para mim, Jairo?

[02:04:06] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — oitenta e quatro, de dois mil e dezesseis.

[02:04:11] Wagner Caetano — Táxi Luxo — E eu me permito dizer, Jairo. Antes da entrada de vocês aqui, mas isso, estou te falando de muito tempo atrás, quando começou a implementar os corredores aqui em São Paulo. E tinha uma legislação para táxis do município de São Paulo. E eu acho que essa portaria que temos hoje, salvo engano, ela foi provocada, exatamente, por Guarulhos. Porque lá atrás, os táxis de Guarulhos acabavam sendo muitos autuados, porque maioria de corrida de Guarulhos, do aeroporto de Guarulhos, vem pra São Paulo. São Paulo é o polo. Eu acho que houve uma intermediação, um termo de conduta entre a Câmara de Vereadores, com o vereador, que também era taxista

lá em Guarulhos, que é o Americano, um amigo nosso. Ele, acho que fez contato aqui, ajustou isso para que não fosse multado. Então eu acho que hoje a lei está adaptada dessa forma, como o França colocou, em virtude de uma provocação de Guarulhos. Que não está havendo agora do nosso lado, pelo pela própria nota aí colocada.

[02:05:17] Michele Perea Cavinato — Wagner, vocês não poderiam fazer o mesmo? Nós, nos comprometemos a encaminhar pela Câmara Temática. Esse é um pedido, é uma solicitação dos taxistas da Câmara Temática.

[02:05:30] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Como o Jairo falou, seria mais fácil adaptar a lei da forma que é aqui, mas se, caso não, acho que a gente poderia aí concordar.

[02:05:38] Michele Perea Cavinato — Inclusive, propondo isso, propondo que eles adaptem a lei.

[02:05:41] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Olha só, é porque na própria lei, ou melhor, na própria portaria oitenta e quatro. Eu não quero arrumar confusão e eu acho que a gente tem que resolver Isso politicamente, numa boa. Mas se vocês lerem a portaria oitenta e quatro, o colega Franca deixou claro para a gente que a coisa é genérica: olha na legislação, está escrito táxi. Mas, se vocês observarem lá no terceiro considerando dessa portaria oitenta e quatro, lá tá dizendo: considerando que o serviço de táxi nas suas diferentes modalidades, são considerados transporte de passageiros de interesse público, regulamentados pela lei municipal. Municipal de São Paulo, ele tá falando de uma lei de São Paulo. Mas, bora deixar isso pro Dr. Rafael, bora deixar isso pra assessoria jurídica, pra SMP, com o procurador-geral do município esclarecer isso pra gente junto com o França.

[02:06:34] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Mas eu acho que lá atrás, houve esse ajuste de conduta, sabe. Isso que eu estou querendo.

[02:06:39] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Pode até ter esse ajuste de

conduta, eu não tenho esse documento. O que eu tenho é a legislação que França nos fez menção, foi essa legislação e eu já tinha ela aqui, é o que eu estou usando pra gente poder estar conversando aqui. Me fazer entender que a situação é genética, beleza, eu entendi. Agora eu estou aqui em conflito com as minhas ideias, porque o terceiro, considerando da portaria oitenta e quatro, está fazendo menção à lei municipal de táxi de mil novecentos e sessenta e nove.

[02:07:14] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Perfeito. Da minha parte, está tudo bem.

[02:07:16] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Belezinha? Eita, a gente vai arrumar confusão com isso aqui. Se o Ceará tivesse aqui, nosso senhor.

[02:07:28] Michele Perea Cavinato —

Como ele não está, então, a incumbência é sua de fazer o pedido oficial, tá?

[02:07:33] Wagner Caetano — Táxi Luxo — O Ceará, está recorrendo umas multas que foram. Parece que ele colocou isso no site dele essa semana, que teve taxistas que foram autuados e ele se propôs aos sindicatos que pudesse passar lá no sindicato dele e recorrer dessas multas e não sei se ele, acho que ele soube dessa informação, que a Michele nos colocou aí também, que mediante recurso provando que o carro é táxi, a multa será.

[02:08:00] Michele Perea Cavinato — O ideal era fazer um pedido por vocês, sugerindo o uso da portaria de forma genérica, até com o cadastro prévio, se eles quisessem ser um pouco mais restritivo. Você pode fazer esse ofício e a gente encaminha via Câmara Temática de táxi?

[02:08:16] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Vou falar com o Ceará sobre isso e a gente dá um retorno, tá bom?

[02:08:18] Michele Perea Cavinato — Combinado, perfeito. Seguindo,

mototáxi. Quando você acha que vai vir um assunto pouco polêmico, aí vai aumentando.

[02:08:30] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Esse aqui é outro assunto polêmico. Fizeram um questionamento aqui: estão regulamentados? Na cidade de São Paulo, não. Não há legislação que regulamente esse modal na cidade. Mas, a nível federal, há um documento que cria essa modalidade. Mas, a cidade de São Paulo ainda não regulamentou essa modalidade. Então, respondendo a esse item aí. Quais são as medidas adotadas pelo DTP? O que temos feito aqui, é fiscalizado. Inclusive, temos intensificado a fiscalização naquela região de Luz. E, por onde a fiscalização passa e flagra e observa um estacionamento, um agrupamento de motos, e observa nesse sentido de finalidade de intenção de prestar um serviço, como se táxi fosse com aquela moto. Eles têm entrado num circuito. Inclusive temos o registro de algumas motos, de alguns veículos de duas rodas apreendidas aqui no DTP. E quando são apreendidas, elas são vinculadas, elas são tratadas conforme a lei do táxi. A gente tem um enquadramento aqui, não é comum vocês estarem escutando, é 8877, está relacionado a um veículo prestando um serviço de transporte de passageiro sem autorização da municipalidade. Então, é nisso que eles estão enquadrados. Então, respondendo, outra vez: não estão regulamentados e o DTP tem fiscalizado, junto com a SPTrans.

[02:10:24] Michele Perea Cavinato — Ótimo, bem esclarecedor. Wagner quer fazer algum?

[02:10:28] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Não, eu estou com o posicionamento do Jairo. Já tem um posicionamento da própria prefeitura em relação a isso da Secretaria. Tá feito. Posicionamento claro.

[02:10:43] Michele Perea Cavinato — E a última pauta, Jairo?

[02:10:45] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — O que o DTP tem feito sobre os suspeitos de formação de criação de PA, pela Guarucoop em São Paulo? Já direcionaram a Guarucoop. A gente tem recebido algumas informações nesse sentido, a gente tem encaminhado à fiscalização. E a

fiscalização nos reporta que em todos os casos, quando observam, principalmente, em portas de hotéis, os carros da Guarucoop estacionados, eles têm um voucher, eles apresentam o voucher, apresentam o documento evidenciando que, estão justamente, aguardando o usuário, ou, o cliente. A pedido, muitas das redes de companhia aérea, porque fez aquele acerto ou fez aquele contrato com eles. Mas, até hoje, a fiscalização não tem flagrado, não tem registrado, uma formação de PA na cidade de São Paulo por esses veículos da Guarucoop. Nem deles, nem uma outra municipalidade. E a Guarucoop, quando se fala, é de Guarulhos.

[02:11:46] Wagner Caetano — Táxi Luxo -

Essa questão, Jairo, acho que a gente deve ter a oportunidade de conversar sobre essa questão. É muito mais fácil para eles vir pra cá ficar embarcando passageiro que é do município de São Paulo, do que a gente ir pra lá, e ser fiscalizado. O que eu posso dizer, que a fiscalização de Guarulhos e a fiscalização de Barueri, que contempla Alphaville ali, são muito rígidas com táxis de outros municípios, muito rígidas. Pra ter ideia. Se você for abordado por uma fiscalização. Se você tiver em solo de Barueri e for tomar um café ali, estacionar e tomar o café, se você não tiver com o taxímetro ligado, para considerar que você foi até lá como passageiro, eles levam seu carro e é seis mil reais de multa. Não tem, falando na gíria, não tem ideia. Eles são assim, criteriosos demais, coisas que é mais difícil. E tá tendo uma recorrência agora, recentemente, de abordagem também no aeroporto de Guarulhos. Se o taxista não provar que conhece o passageiro. Está difícil para ele sair da situação. Aí a gente se depara com isso, que em Guarulhos parece que está. Quando você compra, porque lá tem um balcão que você paga para o táxi. Ah, quero vir para São Paulo e aí vai, você vai pagar tal valor. Ah, mas se você voltar com a gente, você tem um cupom de vinte por cento. Acho que tem esse cupom, tem a foto desse cupom, Jairo?. Está desligado, Jairo.

[02:13:31] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Perdão. Não, eu não tenho essa cópia de cupom colocar para vocês. Mas é o meu setor, inclusive, foi o setor aqui no DTP que abriu o processo Sei denunciando essa situação ao diretor, ao diretor do DTP, de que o pessoal de Guarulhos propõe esse

serviço com uma diferença de valor. Eu acho desleal isso, mas tá lá, pra conhecimento e deliberação diretor.

[02:14:01] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Principalmente no aeroporto, tem um rodízio entre os táxis. Parece que eles trabalham vinte e quatro horas e descansam vinte quatro horas. Então esses que estão descansando acabam vindo para São Paulo e se beneficia desse voucher com desconto para voltar para o aeroporto. É lógico que o usuário vai querer, diminui o preço ali. Não dá nem pra culpar o usuário, mas pela questão da lei municipal, isso não é permitido, porque ele fez uma venda casada. Em contrapartida, estão sendo muito rígidos com os táxis de São Paulo, mesmo que comprove que o táxi e o usuário tem vínculo. Barueri Guarulhos pega muito pesado, com táxi de outros municípios. É uma multa altíssima, é guincho e uma multa de seis mil reais, para vocês terem ideia.

[02:15:01] Michele Perea Cavinato — Eu nem imaginei, pensei que a regra fosse a mesma para todos os municípios.

[02:15:07] Wagner Caetano — Táxi Luxo — Tem essa peculiaridade, é muito chato. Eu mesmo, se eu for para algum lugar desses. Por exemplo, o passageiro pede para ficar esperando em Alphaville, eu coloco o carro no estacionamento privado, para não ser abordado. Porque, se você parar na rua, eles quer que você baixe o vidro e vão perguntar, o que você está fazendo ali. Você não pode nem ficar estacionado. É constrangedor para ser sincero.

[02:15:45] Michele Perea Cavinato — Jairo, eu acho que as pautas estão esclarecidas. Alguém quer colocar mais alguma coisa?

[02:15:52] Wagner Caetano — Táxi Luxo — É isso. Até atropelamos o nosso horário em uma hora.

[02:15:55] Michele Perea Cavinato — Ah, foi boa demais. A reunião foi ótima, esclarecedora. Passar a palavra para o Dawton, nosso secretário executivo.

[02:16:04] Dawton Roberto Batista Gaia — A reunião realmente foi muito boa, muito esclarecedora. Tranquila, foi tranquila. Eu queria agradecer a presença de todos. A participação de todos e as pessoas que se dispuseram a debater o assunto, os assuntos que estiveram, É isso, muito obrigado a todos e uma boa tarde. Realmente, ultrapassamos uma hora, mas nem percebemos de tão boa que foi a reunião.

[02:16:35] Michele Perea Cavinato — Exato, obrigada. Boa tarde a todos.

[02:16:36] Jairo — DTP/DIF (Convidado) — Boa tarde.

[02:16:38] Wagner Caetano — Táxi Luxo -

Todos, obrigado, até a próxima. Ainda temos uma antes do final do ano?

02:16:47 **Michele Perea Cavinato** — Acho que sim, dezembro. Temos, sim, dezembro, Wagner.