

## REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE TÁXI

**Data:** 23/4/2024

**Duração:** 2h06m

### **Participantes:**

Adriano

Alexandre (Guest)

Ana Carolina Jacob — CET (Convidado)

Antonio Matias Ceará

Dawton Roberto Batista Gaia

Dr. Rafael

Éder Caetano Frennataxi

Fabio Nigro Gonzalez — SME

Falcão

Flavio

Frennataxi

Grazielle — DR/CET (Convidado)

Jairo — DTP/DIF (Convidado)

Jackeline Morena de Oliveira Melo

Jefferson TÁXI PRIME

Léa (Convidado)

Luiz Pellegrino

Marcelo

Mário

Marta Fabiola

Michele Perea Cavinato

Nilson Carvalho

Paulo Matias (SETRAM)

Ricardo Airut Pradas

Rafael Oliveira

Rodrigo Rodrigues de Lima

Sandra Ramalhão (Convidada)

Toninho (Convidado)

Vanessa Gac Leal

Vinícius (Na rota do táxi)

Vitor Baqueta

Wagner Caetano — Táxi Luxo

Wilson Pena

**Pauta:**

1. Reavaliação dos Táxis Van 1+7: Proposta de liberar a utilização de vans 1+7 exclusivamente para táxis de luxo, mesmo que possuam motores com potência abaixo das normas vigentes. Esta medida visa atender à demanda sem que a potência do motor seja um fator determinante para a qualidade do serviço;
2. Devolutiva do Decreto que limita a expansão do Táxi Luxo;
3. Reconsideração dos Processos Indeferidos de novos Pontos de Táxi Luxo;
4. Devolutiva dos pedidos de novas categorias: Táxi Pick-up e Táxi Van;
5. SPTáxi — atualização e status de operação do aplicativo;
6. Câmara Temática e suas diretrizes;

**Legenda:**

... → pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss] → incerteza da palavra transcrita / ouvida.

---

**00:00:03 Dawton Roberto Batista Gaia:** Temos 5, 6 pautas. Reavaliação, acho que vou começar direto. Vou ler as pautas. Reavaliação dos status.

**00:00:11 Michele Perea Cavinato:** Foi pedido uma inversão de pautas, o Doutor Rafael tem uma reunião logo em seguida, pudermos começar pela quinta, que é a SP Taxi.

**00:00:24 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sem problema.

**00:00:25 Michele Perea Cavinato:** Atualização e status de operação do aplicativo.

**00:00:29 Dawton Roberto Batista Gaia:** Doutor Rafael, a palavra é sua, podemos começar. Bom dia, bom dia a todos os participantes.

**00:00:36 Doutor Rafael:** Bom dia, Doutora Michele, senhor Luiz. Vamos lá. Vocês me ouvem bem?

**00:00:44 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sim.

**00:00:45 Michele Perea Cavinato:** Perfeito.

**00:00:48 Doutor Rafael:** Quem que sugeriu a pauta? Qual o questionamento?

**00:00:53 Dawton Roberto Batista Gaia:** Atualização e status de operação do aplicativo.

**00:01:02 Doutor Rafael:** Tudo bem.

**00:01:03 Dawton Roberto Batista Gaia:** Alguém está falando? Está com o microfone fechado, é isso? Quem sugeriu a pauta, por favor? Bom, vamos lá.

**00:01:24 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Essa pauta fui eu que sugeri. Porque há uma dúvida muito grande dos taxistas em relação ao aplicativo SPTáxi. A gente precisa saber o

que vai acontecer de fato, porque já tem inúmeras promessas. A gente, na verdade, os taxistas têm nos procurado, os membros da câmara temática, para saber se o município tem alguma outra solução, porque dá a entender que o SPTáxi não vai caminhar. É necessário que os taxistas e os munícipes tenham um aplicativo. A gente não sabe se já está vencendo os prazos da SPTáxi, tem muita envolvida, mas a empresa simplesmente não se pronuncia em relação a nada. Por isso seria bom escutar o doutor Rafael, ao qual já dou bom dia, para saber: Doutor, o que o senhor pode falar para a gente para repassamos para os taxistas em relação ao aplicativo, por gentileza.

**00:02:28 Doutor Rafael:** Senhor Wagner, bom dia, tudo bem? Não entendi a sua pergunta. Não entendi qual é a dúvida.

**00:02:43 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Então está bom, doutor. Se o senhor não entendeu, está respondido então.

**00:02:48 Doutor Rafael:** Não, porque eles querem saber do aplicativo. O que do aplicativo? O aplicativo está em funcionamento. Igual à gente havia falado na reunião anterior, os taxistas não aderem ao aplicativo. Eles não querem utilizar. Na data de ontem, ficaram logados 73 taxistas. Os taxistas não querem trabalhar no SPTáxi por conta daquilo que já foi divulgado, que o taxista rastreia, quem usar o SPTáxi vai pagar imposto no futuro, que é para vigiar quem trabalha. Tudo isso dito anteriormente, desmotivou a classe a se interessar pelo aplicativo. O aplicativo está aí, está funcionando. Se houvesse alguma coisa no aplicativo que não estivesse funcionando, eu agiria de imediato, porque essa é a minha responsabilidade como gestor do contrato. Mas não vi ninguém falar para mim: Dr. Rafael, o aplicativo não está logando na plataforma iOS. O aplicativo não está funcionando no Android. Tal hora o aplicativo parou de funcionar. Nunca ouvi uma reclamação dessa. Não tem. Não tem uma reclamação sobre o funcionamento da plataforma. O que tem, são os taxistas, a classe, que decidiram não aderir à plataforma. Ninguém é obrigado a aderir à plataforma. Isso já foi discutido anteriormente. Qual a dúvida? Falo de coração. Não entendo qual seria a dúvida que o senhor quer que eu explique.

**00:04:50 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Doutor, com todo o respeito, não é o que a categoria está passando para a gente.

**00:04:56 Doutor Rafael:** Foi o que te perguntei. O que a categoria quer saber? Foi o que te perguntei no começo. Essa foi a pergunta.

**00:05:07 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Um dos motivos que a gente já relatou aqui é que querem que tire o desacoplador. Vocês pensam em tirar o desacoplador, desvincular o desacoplador do aplicativo?

**00:05:22 Doutor Rafael:** Wagner, isso já foi falado anteriormente, Wagner. O desacoplador, ele imprime. Isso é uma informação que o aplicativo está relacionando a isso. Ele imprime a informação do taxímetro físico e passa para o aplicativo. Não existe, hoje, nenhuma tecnologia que faça isso a não ser o desacoplador. Se você conhece, fala para mim. Qual é a tecnologia que transfere a informação aferida pelo INMETRO para o aplicativo? Me diga, se o senhor conhece essa tecnologia, me fala, porque ... o desacoplador, isso já foi dito anteriormente, várias vezes, é um requisito do município, da própria prefeitura, para que a informação que está passando no aplicativo seja igual a que está no taxímetro. É para isso que existe o aparelho, para ser fiel à informação do taxímetro para o aplicativo. Agora, qual é a outra tecnologia que passa isso?

**00:06:40 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Doutor, me permite complementar. Hoje, existem alguns aplicativos que trabalham na cidade de São Paulo.

**00:06:49 Doutor Rafael:**

Isso.

**00:06:49 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Tirando o SPTáxi, qual deles exige desacoplador? Quais deles estão parados pela função do desacoplador?

**00:07:01 Doutor Rafael:** Qual deles são aferidos pelo INMETRO?

**00:07:07 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** O Uber é um aplicativo homologado pela prefeitura. O 99 é um aplicativo homologado pela prefeitura. Funciona, é o que os usuários mais usam. Talvez tenha pessoas nessa sala que usam o aplicativo e não tem tal exigência. Vocês acabaram de ... vocês que digo, o CMUV acabou de homologar outro aplicativo agora recentemente chamado Rino, que é um aplicativo estabelecido em Alphaville, que vem por uma demanda de blindados, que a gente nem sabe. O CMUV se reuniu extraordinariamente para homologar um aplicativo que não tem nenhuma, que ninguém está falando nem como ele vai funcionar. O que estou querendo dizer para vocês é o seguinte, que isso é uma coisa de interesse de vocês, junto com seus munícipes, é uma responsabilidade sua. Se vocês, vocês que digo prefeitura, não se atentarem a algumas coisas que estão impedindo e mantendo simplesmente esse discurso do qual o senhor acabou de dizer agora, que é repetitivo e não é eficiente, o aplicativo vai morrer. Vai morrer e perder sua funcionalidade.

**00:08:23 Doutor Rafael:** A impressão que dá é que tem que valer o que você está falando. Vocês parecem que não estão escutando o que nós estamos dizendo.

**00:08:32 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Estou falando aqui, Wagner Caetano representando a categoria. Eu represento a categoria, não é pessoa física.

**00:08:40 Doutor Rafael:** Por isso que estou me dirigindo a você. Você está conversando comigo.

**00:08:44 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Se você não quiser que eu fale pela categoria, a gente acaba a câmara temática.

**00:08:51 Doutor Rafael:** Wagner, quero saber qual é a dúvida, porque a tarifa do táxi é cobrada por um preço público. O preço público é aferido pelo taxímetro.

**00:09:08 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Mas, Doutor, o 99 trabalha com táxi, doutor. Por que o 99 trabalha com táxi?

**00:09:14 Doutor Rafael:** A tarifa da 99 é dinâmica.

**00:09:19 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Então, mas ele trabalha com táxi. Então está irregular? O 99 está irregular? O Uber é irregular?

**00:09:28 Doutor Rafael:** Você tem que perguntar para você mesmo.

**00:09:30 Doutor Rafael:** Pelo amor de Deus, Doutor. O senhor está querendo ir para um lado que todo mundo aqui está vendo que o senhor está errado. Não sei por que o senhor está defendendo tanto uma coisa que se a prefeitura tem 99 Uber homologado para táxis, não usa desacoplador. O senhor acabou de falar que eles exercem tarifa dinâmica, então quer dizer que a prefeitura homologou dois aplicativos irregulares para trabalhar com táxis? Isso é uma pergunta que faço para o senhor agora, de forma objetiva.

**00:09:59 Doutor Rafael:** De forma objetiva, falo para você que a minha responsabilidade é o SPTáxi.

**00:10:03 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Vamos passar para a outra, Michele, porque já está respondido.

**00:10:07 Michele Perea Cavinato:** Vamos só passar para a Sandra agora. Por favor, Sandra.

**00:10:10 Sandra Ramalho (Convidada):** Oi, pronto. A posição aqui que está é dos taxistas e da prefeitura. Queria colocar o que eu escuto das pessoas que utilizam o táxi normal. Não estou falando aqui agora do táxi nível. Estou falando de todos os táxis, inclusive esses que o Wagner representa. O que me dizem as pessoas que tentam usar o aplicativo, que não conseguem. Que não conseguem, que não têm carro. Eles acabam indo para outro tipo de aplicativo, que eles têm, baixaram esse aplicativo, mas que não conseguem táxi, então eles acabam indo para outras alternativas. Acho que a prefeitura, se ela quiser

realmente fazer esse tipo de serviço, de estar com o aplicativo, que inclusive sugeria nas reuniões do CMTT que fosse utilizado para transportar as pessoas autistas. Que tivesse um direcionamento através do aplicativo, acho que tem que dar uma facilidade. O que falo, gente, esse pessoal que é do táxi, a gente tem que pensar diferente, porque eles trabalham legalmente. A gente vê como eles funcionam. Não é igual ao Uber, não é igual à 399, não é igual a nada. Acho que a gente tem que dar um apoio, dar uma posição melhor, uma condição melhor e de mais certeza para os taxistas. Acho que a prefeitura tem que tomar conta disso, mas de uma maneira que ela respeite o taxista e que ela ofereça mobilidade na cidade de São Paulo, que é o que não acontece. Não tem mobilidade aqui. Todos nós sabemos. Quem anda, quem não anda, quem está numa cadeira de rodas, quem usa o seu sapatinho sabe da dificuldade que é a mobilidade dentro da cidade de São Paulo. Acho que é um setor que a prefeitura abandonou completamente, seja o ônibus, sejam as calçadas, seja o táxi, mototáxi, seja tudo que seja de transporte, está completamente abandonado aqui na cidade de São Paulo.

**00:12:48 Dawton Roberto Batista Gaia:** Só uma dúvida, Wagner. Desculpa, agora é dúvida mesmo. Qual o prejuízo em colocar o acoplador? É dúvida mesmo. Qual é a dificuldade de colocar o comprador? Só para entender por que um tem e outro não tem. Só para entender mesmo. Prejuízo para o taxista que eu estou falando.

**00:13:13 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sim, mas é uma coisa que não ficou na cabeça do taxista, não ficou bem explicado, não adianta repetir as explicações. Tem uma questão que está conectada a esse desacoplador que não querem usar. Eu acho que o Alexandre pode falar melhor sobre isso, porque o Alexandre é especialista em tecnologia. Ele pode colocar isso, até o ponto de vista do taxista porque ele já trabalhou com um aplicativo. Mas o que quero dizer para vocês o que está inviabilizando o aplicativo. E sabe o que acontece, Dawton? Quando a prefeitura coloca outros aplicativos, homologa outros aplicativos para trabalhar com táxi, que são aplicativos privados e não tem a mesma exigência, ela faz com que aderem aos outros aplicativos, porque não se aderem ao SPTáxi, que deveria ser? Porque todo mundo quer o bem do SPTáxi, só que o SPTáxi simplesmente não está se adequando aos taxistas. Se você não se adequa, os taxistas são clientes do SPTáxi. É a



parte que fornece a mão de obra. Se você não se adequa a ela, vai ficar todo mundo divulgando que o aplicativo que é ineficiente. Ficam usando a 99, a Uber. Está inviabilizando a operacionalidade do aplicativo. É isso que quero dizer para vocês. Enquanto não houver uma discussão séria sobre isso e só vir com discursos já passados, não vai resolver o SPTáxi.

**00:14:49 Dawton Roberto Batista Gaia:** Tirar o acoplador desse, ou colocar o acoplador nos outros? A pergunta que queria fazer era essa.

**00:15:00 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** É uma prerrogativa do município. Por critério de isonomia, ou exige para todos, ou não exige para nenhum. Gostaria de ouvir o Alexandre.

**00:15:14 Dawton Roberto Batista Gaia:** Vamos passar a palavra para o Alexandre e depois a gente. Bom, deixa todo mundo falar agora. Vamos lá. Alexandre, você é o próximo ... Está sem voz ... Alexandre? Acho que saiu.

**00:15:42 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Bom, na verdade, acho que ele nem tinha pedido a palavra.

**00:15:45 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Não, ele pediu sim. Ele era o próximo.

**00:15:54 Alexandre (Guest):** Se quiserem passar alguém na frente não tem problema nenhum. Vou ser bastante sintético. Quem não me conhece, sou conselheiro eleito da Zona Sul, atuo há muitos anos no táxi. Fui parte da empresa Original Software, que é o principal fornecedor de soluções para táxi do Brasil todo. Inclusive, fornecia para o ATENDI lá no passado. A base tecnológica do ATENDI era o sistema do Original Software também, a gente tem bastante experiência, tanto dos requisitos jurídicos, quanto das questões técnicas. A dúvida que o Senhor Rafael comentou, existem, sim, tecnologias que substituem o desacoplador. O desacoplador é uma ferramenta, tem outros métodos que podem ser aplicados. Acho que a adoção de ferramentas que são díspares entre fornecedores de tecnologia — como aplicativos A, B, C — tem que ser regulamentado, porque você tem um

desequilíbrio no sistema. O táxi é por causa do taxímetro e não vice-versa. O taxímetro é a base, deve permanecer assim. Acho que o que maculou o projeto, o nasceu errado. Volta um pouquinho ao passado. Ele trouxe uma base tecnológica do Taxi Hill, que é um produto que não funciona tecnicamente, isso é fato, pode funcionar como um quebra galho, mas não é um produto que condiz com o que São Paulo se propõe a ser referência no Brasil no mundo do táxi. Primeiro ponto. É um produto que nasceu errado, foi redesenhado, está na terceira licitação. A adoção do acoplador é uma solução jabuticaba, na minha opinião, simplesmente poderia ter adotado um produto em que pede-se o aplicativo e imputa o valor da corrida ao final com o taxímetro ligado. Isso seria o sistema mais simples, mais inteligente. Existe um sistema rodando em cima que monitora a quilometragem, o tempo, e ele compara o valor imputado versus o valor da corrida. Isso é simples de fazer, com qualidade, obviamente. Seria muito simples e seria uma adoção, uma tecnologia simples a se adotar que talvez desse uma sobrevida ao SPTáxi. Não vi o código inteiro, então não posso opinar sobre a qualidade do produto, mas posso dizer que a empresa, segundo ela me foi apresentada. Conversei com o Sr. Carlos na época, ele me mostrou parte do código, o trabalho que foi feito, mas acho que o modelo de negócio é equivocados, ponto. Essa é uma opinião em relação ao modelo de negócio. Com relação à licitação, minha pergunta que fica é quando termina? Porque o que estragou o projeto foram as sucessivas mudanças por decreto para tentar dar sobrevida ao produto e tentar encaixar, que é o erro da origem. Qual é o erro da origem? Alguém perguntou o que os taxistas esperavam, o formato do produto, o que ele contemplava, e por aí vai. Então, se você tem erro de origem, pau que nasce torto, morre torto. É um projeto que, infelizmente, se não tiver uma parada, repaginada, repensar o projeto e ser lançado novamente, eu não vejo ... 73 corridas é uma vergonha, qualquer aplicativo do interior do estado de São Paulo, com 30 táxis faz 70 corridas. Vou te dar um exemplo. Um aplicativo que dá o original software...

**00:19:20 Doutor Rafael:** Perdão, só uma correção. Foram 73 veículos logados.

**00:19:25 Alexandre (Guest):** Quantas corridas foram?

**00:19:28 Doutor Rafael:** As corridas, não vou tirar o relatório agora, porque não foi isso que

disse, só para corrigir.

**00:19:39 Alexandre (Guest):** Falha minha ... vou dar como comparativo.

**00:19:43 Doutor Rafael:** Sim.

**00:19:47 Alexandre (Guest):** Vou dar um comparativo. Uma cooperativa, pode ser de São Paulo, mas vou dar um exemplo de Belo Horizonte, que vale pela volumetria. Uma cooperativa com 700 carros logados, faz ... chega a fazer 9 mil corridas por dia. Se fôssemos extrapolar isso pelo tamanho da frota de São Paulo, considerando que 10% fizessem a adoção, que é um número mágico para atender uma cidade do tamanho de São Paulo, 3 mil táxis, teríamos talvez umas 30 mil, 40 mil corridas por dia, que seria um número muito bom. Mas também é o ponto que a gente testa a capacidade do sistema em sustentar. A gente só consegue testar um sistema se ele é bom na volumetria. Se ele trava, se ele não trava, se ele consegue atender a demanda, se ele acha o veículo por geolocalização de forma correta etc. Gostaria de fazer esses comentários, porque seria inclusive dar credibilidade ao produto, ter publicidade, que me parece que hoje não tem. Não me lembro se isso é uma prerrogativa, ou um requisito obrigatório do processo licitatório. Com que frequência é feita a publicidade? Qual o investimento em publicidade? Não há obrigatoriedade de publicidade? Isso tudo conta a favor ou contra a visibilidade do produto. A questão técnica é algo a ser avaliado com o tempo e ser validado. Mas a obrigatoriedade do desacoplador é algo que joga contra. Existem outras tecnologias que podem ser adotadas. O fato, minha opinião muito sincera, houve um erro de mandar produzir um produto na China. Isso me parece que poderia não dar transparência e sugeriu dúvida. Por que mandar produzir um produto na China? Tecnicamente somos capazes de produzir essa caixinha aqui no Brasil. O desacoplador ótico é um produto ... o que é o desacoplador ótico na tradução? No Brasil, o taxímetro não é bidirecional, ele só pode cuspir informação, ele não pode receber informação. Na Europa não, tem os dois caminhos. Isso é para evitar fraude no Brasil, que antigamente tinha aquele botãozinho que apertava e ia mudando a tarifa. Então se criou essa regra de não permitir, então ele só pode cuspir. Essa informação é elétrica. O desacoplador converte isso em códigos ópticos, que nem é o nosso controle remoto, vamos dizer assim, guardados. Isso

evitaria alguém tentar fraudar um taxímetro ao longo de uma corrida. Isso, tecnicamente, é barato de fazer. Os projetos, inclusive, dos próprios fabricantes, homologaram seus desacopladores, o INMETRO homologou, aprovou, só que em vez de ser produzido no Brasil, mandaram produzir fora. O argumento é volumetria, preço etc. Só que você não monitora o produto quando voltou e voltou lacrado. Que eu saiba, o INMETRO não foi lá e validou se aquele produto que voltou da importação é igual ao projeto que foi aprovado aqui. Para mim, isso é basilar. Tenho um produto, uma máquina de lavar feita no Brasil. Aí eu digo, vou reduzir o custo e vou mandar produzir lá na China. Ela chega, o que o fabricante faz? Tem que estar igual ao que eu produzi aqui. Faz o mesmo ciclo, consumo de água, temperatura etc. Foi feito isso? Não, na minha opinião, não. Se foi feito, ótimo, torna público e peço desculpa. Mas que eu saiba, não foi feito. Então, isso é um dos pontos que eu levantaria. E a gente pode elencar vários. Para não tumultuar, eu encerro aqui. A minha sugestão é que esses dados de corridas e motoristas logados fiquem públicos. Isso é um dashboard. É um painel que não precisa nem tirar relatório. Você loga lá, isso é padrão em qualquer sistema que a gente compra na Índia, por exemplo, nem faz no Brasil. Você loga num painel, ele diz quantos carros estão logados, a região que está logada, os prefixos do veículo, quantas corridas foram feitas naquele momento a partir da meia-noite. Quantas foram feitas no mês, na semana. Você configura o painel. Isso dá visibilidade, transparência e facilita a gestão. Paro por aqui e se alguém eventualmente queira tirar uma dúvida, posso responder com prazer ...

**00:24:19 Doutor Rafael:** Eu estou buscando quantas corridas foram feitas ontem, mas pode continuar com as perguntas.

**00:24:30 Nilson Carvalho:** Bom dia a todos. Gostaria de deixar claro que os taxistas, na sua totalidade, são a favor de um aplicativo de táxi para dizer é meu, é nosso.

**00:24:48 Doutor Rafael:** Desculpa Nilson, desculpa. Só interromper para concluir o pedido do Alexandre. Alexandre, ontem logaram 73 veículos, só foram feitas 28 corridas. Pode continuar Sr. Nilson.

**00:25:11 Nilson Carvalho:** Obrigado. O que acontece é que nós taxistas queremos um aplicativo para dizer que é nosso, que a gente possa divulgar, que a gente possa indicar para clientes de demandas localizadas. Ninguém é contra o APP, ninguém é contra. Pelo contrário, todos nós torcemos para que dê certo. Mas a minha pergunta é, será que uma única empresa sem concorrência é a melhor solução? Se abrisse esse leque para mais empresas para fazer esse trabalho junto à prefeitura? O que a prefeitura está fazendo para a negativa desses motoristas? Se não tem adesão, está tendo alguma coisa errada. O que é? O que se está fazendo para resolver isso? Porque a sugestão é minha. Convocar, por exemplo, coordenadores de grandes pontos da cidade, levá-los até o DTP, explicar: o aplicativo é assim, funciona desse jeito. Porque hoje não temos ninguém explicando pontual o que é o aplicativo de verdade. Eu fiz essa sugestão, inclusive, para o Carlos. Pegamos um ponto, por exemplo, do Shopping Cidade Jardim. Tem 150 pessoas lá, que poderiam atender um raio de dois quilômetros. O motorista sai para levar um cliente e no retorno ele tem uma chamada. Isso não existe, não está sendo feito um trabalho nem próximo aos pontos de táxi, ainda mais num setor de marketing. Acredito que a prefeitura deve fazer alguma coisa para não cair no descrédito, e trazer os motoristas de volta com o aplicativo. Porque eu tenho um aplicativo que uso, eu chamo 99, porque ainda uso o táxi quando estou na rua, mas os próprios taxistas acham estranho. Mas você está usando 99? O outro não funciona. Acho que a prefeitura tem que fazer alguma coisa, tirar esse estigma, porque associar o APP com o Cadastro Digital, com a Alvará Digital, isso está ficando desgastante. Acho que o maior problema está aí. Tenho dito.

**00:27:40 Michele Perea Cavinato:** Obrigada, Nilson. Dr. Rafael, quer comentar?

**00:27:47 Doutor Rafael:** Sim. Quando foi feita a licitação, seguimos um contrato. Anotei aqui, mas esqueci de responder ao senhor Alexandre. A data que finaliza o contrato é 14 de março de 2027. O contrato foi assinado por 60 meses. Estou agora, no mesmo momento que falo com vocês, encaminhando uma notificação para que a gestora da plataforma apresente as evidências das propagandas realizadas nos últimos seis meses, a fim de fomentar a utilização da plataforma SPTáxi. Pode continuar, por favor.

**00:28:44 Michele Perea Cavinato:** Ceará, você é o próximo.

**00:28:48 Antonio Matias Ceará:** Bom dia a você, Michele. Em seu nome, cumprimento todas as mulheres. Em nome do companheiro Luizão Pelegrini, cumprimento a todos os presentes. Esse assunto do SPTáxi é um assunto que virou a novela Rock Santeiro. Vi agora o Nilson falando que chama 99 para andar sendo o Nilson um permissionado de táxi luxo, Nilson. Como que a gente vai querer apostar no modal táxi se nós estamos dando, andando, dando credibilidade para o nosso concorrente?

**00:29:27 Luiz Pellegrino:** Ele mentiu, ele contrata táxi luxo.

**00:29:32 Antonio Matias Ceará:** Agora o Doutor Rafael me fala que o contrato vai até dia 14 de junho de 2027. O contrato está sob jurisprudência para ser cancelado. Porque eu não aguento mais falar de SPTáxi e nem de Taksim. Não aguento mais. Eu me mudei muito quando eu levei todos os processos da Uber, vou falar aqui o nome, recebi toda a responsabilidade nas minhas costas e respondo até hoje. O meu taxista foi prejudicado do que andaram comigo, mas eu fui e continuo hoje de pé. Então, senhoras e senhores, como sou representante de uma categoria legítima, sou presidente de um sindicato que é legítimo representante em São Paulo, vou ter que fazer uma consulta pública aos taxistas, aos munícipes, através do nosso site, e vou pedir o cancelamento e a extinção desse aplicativo. Não dá para a gente enxugar gelo no sertão do Ceará. Porque a gente não vamos mais insistir com coisas que não dão certo. A Taksim foi a empresa que chegou querendo mudar todo o sistema. Quantas vezes já a chamamos aqui na câmara temática? Quantas vezes já pedimos no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte? Fica até chato para os conselheiros ouvirem que a gente está falando a mesma coisa. E a Taksim nunca se posiciona de acordo com o munícipe. Será que eles acham que nós, taxistas, não somos munícipes? Será que eles confundem que nós somos o bobo da costa? Não, nós somos o contribuinte mais efetivo dos municípios do Brasil. Nós somos o cartão-postal das prefeituras, tanto da parte das pessoas de turista, turista de negócio, e dos munícipes que estão na sua cidade. Somos nós essa confiabilidade. Não estou mais querendo falar dessa empresa. A minha proposta aqui, Wagner Caetano, é fazer uma audiência pública com os munícipes,

com os taxistas. O que der na audiência, pedir ao prefeito Ricardo Nunes a extinção dessa palavra SPTáxi. Meter um processo nessa empresa Taksim, porque chegou aqui falando uma coisa que não era para ter falado, que não estava no contrato. Jogou a responsabilidade toda nas costas do prefeito. Todo mundo sabe que o prefeito não tem nada a ver com isso. Depois tentou jogar a responsabilidade na Secretaria de Transporte, no DTP, sendo que a única responsável aqui, Michele e Dawton, é a Taksim. Eles se escondem. Sabe, agora teve um evento maravilhoso no DTP, eu notifique-os através de e-mail, com cópia para o vereador Adilson Amadeu, que está lá no gabinete dele, e eles não tiveram presente, nem apareceram. Eles estão ... vamos seguir a nossa regra. Acho que vou colocar isso em pauta, ver o que nossos conselheiros da câmara temática acham, e seguir a vida, porque não adianta ficar insistindo numa terra onde não nasce capim. Obrigado.

**00:32:54 Antonio Matias Ceará:** Obrigada, Ceará. Rafael Oliveira.

**00:33:07 Dawton Roberto Batista Gaia:** Oi, bom dia a todos. Todos me ouvem?

**00:33:11 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sim.

**00:33:14 Rafael Oliveira:** Bom dia a todos. Meu nome é Rafael, sou taxista aqui na cidade de São Paulo desde 2015. Referente ao SPTáxi, concordo com tudo que o Wagner Caetano falou. É um verdadeiro absurdo esse aplicativo. O Dr. Rafael citou a respeito de tecnologia para poder transferir a informação do taxímetro para o aplicativo. A tecnologia que uso para fazer isso com o aplicativo que trabalho é a minha mão aqui. O taxímetro deu R\$ 6,00. É o valor que eu ou colocar no aplicativo. A partir do momento que se cria um aparelho para substituir essa função do taxista, a meu ver, estou entendendo que vocês estão dizendo que o taxista é desonesto. Porque todos os aplicativos que têm no mercado, que trabalham com táxi, tem essa opção de você chamar o táxi e no final da corrida você inserir o valor do taxímetro no aplicativo. O taxista mesmo faz isso e nunca teve problema. Mas a Taksim chegou com essa novidade. Para mim é por esse motivo exclusivamente, o desacoplador, que o aplicativo não decola e a categoria não vai abraçar. É simplesmente por isso. Está bom? É apenas a minha opinião e o entendimento que tive. Concordo com o que o Wagner

Caetano falou.

**00:34:49 Michele Perea Cavinato:** Obrigada, Rafael. Doutor Rafael, acho melhor, já ouvir o Eder e o senhor responde o pacote? Pode ser? Pode ser.

**00:34:57 Doutor Rafael:** Pode ser.

**00:34:58 Michele Perea Cavinato:** Então vamos lá, Eder, siga.

**00:35:00 Doutor Rafael:** Acabei de notificar a empresa Taksim por meio do processo administrativo e copiei a Doutora Michele para que você tome ciência através da câmara temática, somente para ciência da notificação, está bom? Permaneço à disposição de todos vocês. Estou aqui para ajudar, é só vocês dizerem para mim qual o problema que vou atrás. Mas preciso que vocês direcionem corretamente para que possa ir para cima. Vou fazer isso, conforme o Alexandre acabou de perguntar aqui sobre a propaganda, a propaganda acabei de encaminhar a notificação. Eles têm que responder por escrito como está sendo realizada essa propaganda para que haja adesão à plataforma SPTáxi. Por favor, continue.

**00:36:08 Éder Caetano Frennataxi:** Bom dia a todos. Meu nome é Éder Caetano, faço parte da diretoria da Frente Nacional do Táxi. Geralmente acompanho a câmara temática, mas não participo, porque realmente a gente apenas vem na condição de ouvinte. Nessa questão do SPTáxi, somos bastante atuantes contra algumas imposições que vinham sendo feitas em desfavor do taxista. Por isso, Doutor Rafael, me sinto na liberdade de mencioná-lo aqui. A questão do desacoplador foi muito além do que um simples aparelho que faria essa comunicação de valores. Chegamos a sugerir, na reunião, na Câmara, na Comissão de Trânsito e Transporte, que se criasse uma lei protegendo o taxista do fornecimento de dados de forma compulsória através do desacoplador. Isso não foi acatado, nem pelo vereador Adilson Amadeu, nem pela Taksim, nem por ninguém. O receio do taxista é que o equipamento seja usado contra o próprio taxista. Se você tem esse receio e a prefeitura, a Câmara de vereadores, enfim, o DTP, não entrega uma segurança, uma garantia de que esses medos, esses receios são vãos, isso fez que esse volume contra o desacoplador



ganhasse força. Na condição de taxista, na condição de representante da categoria de taxista, a nível nacional, assim como os colegas que estão trabalhando, representando o taxista a nível municipal, a gente tem esse medo, esse receio de que todas as informações coletadas pelo desacoplador sejam revertidas contra o próprio taxista. Por isso que o aplicativo SPTáxi não decolou. Ele não conquistou a confiança de quem iria dar operacionalidade ao aplicativo. E, automaticamente, se não conquista a confiança de quem faz a operação acontecer, não vai ter passageiro, não vai ter corridas, não vai ter nada que faça, ou seja, um projeto morto. Infelizmente, enquanto vocês não trabalharem para recuperar a confiança do taxista, para falar assim: não, fiquem tranquilos. Temos um projeto de lei sugerido pelo nosso representante vice-presidente da Frennataxi, o Alessandro Fattioli. Ele falou isso lá na reunião da Comissão de Trânsito e Transporte, que se criasse uma lei que colocasse uma marra ao desacoplador, que ele fosse somente para transferir o valor da corrida do SPTáxi para o aplicativo. Isso não foi acatado, não foi aceito. Enquanto não houver essa segurança, na condição de representante dos taxistas, não vou apoiar nenhum tipo de desacoplador, porque ele realmente transfere muito mais informações do que as necessárias. E essa é a minha participação por hoje. Muito obrigado.

**00:38:59 Michele Perea Cavinato:** Obrigada, Eder. Doutor Rafael, quer fazer? Recebi o e-mail, vou compartilhar com o grupo, assim que terminar a reunião.

**00:39:08 Doutor Rafael:** Bom, Sr. Eder, esse receio, esse medo que a categoria tem de usar o desacoplador, quem criou isso foi a própria categoria. Como já disse, exaustivamente, o desacoplador pega a informação do taxímetro e passa para o aplicativo. A categoria decidiu, isso foi uma decisão da categoria, de que o desacoplador tem informação. O desacoplador não tem informação. Quem tem informação é o aplicativo. Qualquer aplicativo que você utiliza tem informação. Vou dar um exemplo. Sou advogado, tenho escritório, já atuei em diversas áreas. Se, por exemplo, você tiver uma filha sequestrada. Sequestraram a minha filha. Você vai à polícia e você fala: sequestraram a minha filha. A polícia vai perguntar qual é o Facebook dela. Porque a polícia tem um contato direto com o Facebook e o Facebook informa qual é o sinal e onde está o celular da pessoa. E a polícia vai de acordo com o que o Facebook fala. O Facebook vai falar: Joaquim Carlos 655. É o sinal. A polícia chega aonde

está. Qualquer aplicativo tem informação. Todos os aplicativos têm informação. É natural que a prefeitura, ao disponibilizar uma tecnologia de gerenciamento do táxi, vá querer saber quantos táxi, igual agora, vocês perguntaram. qual a quantidade de carros conectados? Só vou saber se tem carro conectado, se alguém utilizou o aplicativo. Utilizou o aplicativo? 73 veículos conectados. Quantas corridas foram feitas ontem? Ontem foram feitas 28 corridas. A prefeitura só consegue gerenciar se utilizar o aplicativo. Não tem como. Acredito que seja humanamente impossível você criar um aplicativo que não tem informação. O que está acontecendo, e a categoria precisa amadurecer, é que o desacoplador pega a informação do taxímetro e passa para o aplicativo. Por que a prefeitura exige isso? Porque é preço público. É um preço público. Ah, mas a Uber não aceita. Mas a Uber não é a prefeitura. A Uber é uma empresa privada. A prefeitura é um órgão público, de interesse público. É do interesse da prefeitura que essa informação seja fiel. Para essa informação ser fiel, atualmente, a tecnologia que é utilizada é a do desacoplador.

**00:42:27 Dawton Roberto Batista Gaia:** A pauta está se estendendo bastante. Vamos...

**00:42:30 Dawton Roberto Batista Gaia:** Doutor Rafael, só mais uma ... a prefeitura pode exigir das outras de usar o comprador?

**00:42:36 Doutor Rafael:** Essa pergunta tem que ser feita pelo CMUV, que é ele que gerencia os aplicativos, não é o DTP.

**00:42:42 Dawton Roberto Batista Gaia:** Entendi.

**00:42:44 Dawton Roberto Batista Gaia:** Então está bom, então vamos lá.

**00:42:47 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Oh, Dawton. a gente pode convocar o CMUV aqui, quem aprova esses aplicativos? Porque volto a dizer ...

**00:42:57 Dawton Roberto Batista Gaia:** Acho que ainda não. Vou conversar com o CMUV, vou tirar todas essas dúvidas, que realmente tenho dúvidas também. Depois a gente volta a

falar sobre isso, está bom? Acho melhor, a gente ... vamos avançar nessa pauta, depois vou te responder sobre isso daqui. Eu preciso conversar com o CMUV antes, só para poder entender essa história do desacoplador, porque realmente é isso mesmo. Preciso falar com o CMUV para poder saber se é possível ou não. Está bom?

**00:43:36 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Obrigado.

**00:43:37 Dawton Roberto Batista Gaia:** Tem 3 pessoas aqui. O Eder. Oh, Jairo, pode falar, acho que é ...

**00:43:42 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Oi, queridos. Bom dia. Estão me ouvindo bem?

**00:43:45 Michele Perea Cavinato:** Sim.

**00:43:45 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pode falar, Jairo.

**00:43:47 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Como já percebido, essa pauta está se estendendo para caramba. A gente sabe o quanto essa atual situação incomoda, mas a gente precisa reconhecer uma coisa. O resultado hoje da SPTáxi, no meu ponto de vista, é uma opinião, como o Alexandre e muitos outros. É consequência, é fruto de uma conjunção de falhas, de erros, por parte da Taksim, por parte da categoria. Falando da categoria. Percebo, observo, diga-se de passagem, em outras épocas a gente discutiu isso aqui. Percebemos que a categoria estava acovardada, acomodada, desmotivada por conta de um monte de, se assim posso dizer, fake news que foram distribuídas e divulgadas nos meios de comunicação, acerca principalmente do desacoplador. Sei que o Doutor Rafael não falou o que muitos gostariam de ouvir, mas, senhores, se estivesse na posição dele, também teria falado do jeito que ele fala. Ele está fazendo uso da técnica, considerando o contrato que hoje existe com a prefeitura e o serviço que precisa ser realizado. Hoje, considerando que o táxi precisa ter um equipamento obrigatório, ele precisa do taxímetro. O taxímetro, aquele valor que é mensurado, que é mostrado ali naquele aparelho, ele precisa ser confirmado, ele precisa ser, como posso dizer, homologado, ratificado, com o aparelho, com o aplicativo, ele

precisa desse acoplador. Poderia ser outro equipamento? Poderia. O Alexandre disse isso. Acho também que poderia. Não sei se na época foram disponibilizadas outras opções. Mas é importante a gente saber distinguir, diferenciar as modalidades de transporte. O táxi é uma e os veículos de aplicativos de transporte são outra, estão sob outra legislação. O taxímetro com o táxi não é muito diferente de uma catraca dentro de um ônibus. Não é. Se um dia quisesse fazer algo parecido com o que foi feito com o táxi, acho que deveria ter um equipamento ali na catraca para poder conversar com o aplicativo. Com todo o respeito, sem querer ofender ninguém. Acho, meu ponto de vista, na câmara temática a gente tem falado de problemas, de muitos problemas e só problemas. O objetivo da câmara temática do Táxi, se a gente parar para ler e entender o estatuto da câmara temática do Táxi, a ideia dele foi, o objetivo dele foi fazer a gente se reunir, discutir e propor ideias, de orientar a categoria do taxista. Queria registrar duas soluções que observei, do início ao fim, falando sobre o SPTáxi. Uma foi do Nilson, quando ele propôs a possibilidade de se abrir para mais outra operadora, outra empresa para ajudar na gestão do SPTáxi. A outra foi do colega Rafael Oliveira. Achei fenomenal a sugestão que ele deu. Está bom, acaba com o desacoplador. Aquilo que é visto lá no taxímetro é inserido no aplicativo. Pode ser uma opção? Pode. Legal, eu gostei. Sinceramente, eu gostei. Mas foram as duas únicas propostas de solução que ouvi, que presenciei nesta reunião. E tem uma pergunta que não quer calar, que o Dawton sempre bate. Qual é o problema com o desacoplador? Que mal ele ficar ali dentro? Se a ideia, se o objetivo do desacoplador é informar o aplicativo aquele valor que foi mostrado, que foi mensurado pelo taxista, não haveria problema nenhum nisso. Por essa desmotivação e pela categoria estar enganada, ter sido manipulada de forma negativa por um sistema, por uma tecnologia que poderia trazer muitas melhorias, muitas benesses para ela, quase ninguém aderiu e, por isso, o SPTáxi apresenta o resultado que apresenta. É estarrecedor a gente saber que no ontem, como o Dr. Rafael falou, tínhamos 73 logados e somente 20 e poucas viagens realizadas. Nossa Senhora!

**00:49:08 Doutor Rafael:** Vinte e oito viagens.

**00:49:09 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Vinte e oito viagens. Se a gente parar para observar, principalmente a categoria, principalmente os credenciados taxistas, se eles

pararem para observar a vantagem que esse aplicativo poderia proporcionar, principalmente para aqueles que não têm ponto fixo, que ficam orbitando na cidade, rodando para um lado, rodando para o outro. Principalmente para esses, esse aplicativo, essa tecnologia poderia trazer muitas vantagens. Gostaria de convidar todos os colegas participantes da câmara temática do Táxi para a gente refazer alguns conceitos, falar de problema. Continuaremos falando de problema, mas vamos assumir o compromisso de, assim que se apresentar o problema, já sugerir uma solução. Sempre, condicionado mesmo, compulsoriamente, que a gente abra um processo administrativo, hoje o SEI, para a gente poder propor à entidade responsável essa solução que a Câmara está apresentando. Porque se não a gente vai fazer dessa oportunidade, que é bimestral, com todo respeito, volta a dizer, é uma perda ... como alguém pode chamar pelo SP Taxi se o munícipe, o cliente usuário, não baixou o aplicativo? Creio, porque não há uma divulgação nas mídias, nos veículos de comunicação que apresentem essa tecnologia e suas vantagens. Como que o munícipe pode contar com um taxista para poder prestar um serviço para ele, se quando ele abre o aplicativo, o aplicativo diz que não tem ninguém logado nas proximidades? A gente não pode querer que algo dê certo se a gente não faz por onde para ele dar certo. Espero não ter mexido com o brio de ninguém. A ideia foi agregar a essa nossa discussão, esse nosso debate acerca desse assunto.

**00:51:35 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito bem. Acho que o Rafael Oliveira está inscrito novamente, ou esqueceu de baixar a mão? Tem o Wagner Caetano.

**00:51:44 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Para mim é coisa rápida, Dawton.

**00:51:46 Dawton Roberto Batista Gaia:** Então, rapidinho, Wagner, para a gente mudar de ...

**00:51:51 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Eu gostaria muito que, tanto o Jairo, quanto o Doutor Rafael, entre outros aqui, pudessem rever as falas do vereador Adilson Amadeu, quem representa a categoria na Câmara Municipal sobre o aplicativo. Porque dá a entender que quem está colocando questões sobre o aplicativo não tem tanta credibilidade assim. O

vereador Adilson Amadeu fez duras críticas sobre o aplicativo, inclusive deu prazo e acho que até o próprio Éder Caetano deve ter esse arquivo. Se quiser ele pode compartilhar depois no e-mail da câmara temática para ver o que foi colocado pelo vereador Adilson Amadeu em audiência na Câmara Municipal sobre o aplicativo. Porque o vereador, o que ele disse lá, está sendo endossado aqui pelos taxistas. Então, se os taxistas estão equivocados, o vereador também está. Então, a gente, de repente, precisa alinhar mais as informações.

**00:52:56 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito. Rafael?

**00:53:01 Doutor Rafael:** Sou eu, ou o outro Rafael?

**00:53:03 Dawton Roberto Batista Gaia:** O Rafael Oliveira, não é?

**00:53:05 Doutor Rafael:** Ah, então é o outro. Ok.

**00:53:09 Rafael Oliveira:** Oi, bom dia. Referente ao desacoplador mais uma vez, não lembro quem foi a pessoa que perguntou falando qual que seria o medo do taxista, não é? Qual seria o prejuízo do taxista em questão do desacoplador? O que me preocupa, por exemplo, como taxista, que acredito que não foi barato desenvolver esse desacoplador. Acredito que não foi uma coisa que se gastou mil reais, por exemplo. Acho que foi gasto muita grana para se construir esse aparelho. Você gasta tanta grana assim por um aparelho que só vai ter essa única função, sinceramente, só vai ter essa única função que é passar o valor do taxímetro para o aplicativo. Será que é só isso? Por que estou fazendo essa pergunta? Porque existe um aplicativo, acho que é no Sul, se não me engano, no Rio Grande do Sul, que chama Féria. Esse aplicativo, ele é conectado ao desacoplador, quando ele é conectado ao desacoplador, ele consegue pegar várias informações fora o valor da corrida. Ele consegue saber quantas pessoas estão sentadas no carro. Porque eles instalam junto sensores nos bancos, que é que você consegue saber quantas pessoas estão dentro do carro. Ele é usado, por exemplo, em frota. A frota quer saber se realmente o cara que alugou o carro na frota lá, se ele realmente está trabalhando, quantas corridas ele fez. O desacoplador ele abre portas para outras coisas. Entendeu? Está sendo apresentado para a

gente como, ah não, ele só vai pegar o valor da corrida, mas ele abre porta para outras coisas. Entendeu?

**00:55:06 Rafael Oliveira:** Sinceramente, não entendo o receio. Que problema isso tem, Doutor Rafael? Nos responda por gentileza. O desacoplador tem algum custo para o taxista? Para instalar? Tem algum custo? Estou falando isso por causa do valor, como é que eu posso dizer, deduzido pelo colega Rafael.

**00:55:34 Doutor Rafael:** O desacoplador é um custo assumido pela contratada e mais nada. Esse custo é dela. Para o taxista não foi revertido nada.

**00:55:44 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Outra coisa, o carro pode transportar 4 passageiros. O transporte no táxi é individual, a cobrança no táxi é individual. A pessoa pode transportar outros três. A pessoa pode transportar um carro, outros 3 colegas, outros 3 passageiros, mas somente um é que vai pagar aquela passagem, aquela tarifa. Ela não é compartilhada com os outros. Por isso que, inclusive, esse é um dos motivos da modalidade de ser transporte individual de passageiros. Porque somente um paga, e pode transportar 2, 3 pessoas ali, ou uma outra pessoa, não tem problema nenhum. Vamos para a outra pauta.

**00:56:30 Dawton Roberto Batista Gaia:** Acho que tem só mais uma pessoa, e nós vamos encerrar, porque já são 11h13, e a previsão do término da nossa reunião seria às 11h30. Eder, Vou pedir que seja breve e a gente vai encerrar a pauta.

**00:56:48 Éder Caetano Frennataxi:** Vamos lá, vamos para encerrar essa pauta aqui. Doutor Rafael, vamos lá. Fica uma coisa como se a gente estivesse de mi mi mi ou reclamando de coisa assim. O Rafael falou uma coisa que é simples. O taxista digita. Tem a câmera. Hoje tem câmera com reconhecimento facial. Você pode colocar a câmera lá para reconhecer o valor do taxímetro. Tem tantas tecnologias que poderiam substituir o desacoplador. Porque o principal medo do taxista é o controle de jornada. O vereador Adilson Amadeu, na véspera do Natal, do dia de 2021, se eu não me engano, tem tudo catalogado, registrado, ele falou que estava desenvolvendo um equipamento que iria controlar que o taxista trabalhasse no

mínimo oito horas por dia. A nossa função é autônoma, por mais que o táxi seja um serviço de interesse público, nós somos prestadores de serviço privado. Isso já foi reconhecido pelo STF. Então, o que acontece? Se o vereador solta às vésperas da obrigatoriedade do uso do desacoplador, ele solta a frase de que está desenvolvendo um equipamento que vai fazer controle de jornada de uma profissão que é autônoma. Por favor, doutor, o senhor entende da sua área de trabalho que é advocacia, eu entendo da minha área de trabalho que é dirigir um táxi. Imagine a OAB lançando um aplicativo que vai controlar a hora de trabalho do advogado, ou seja, o advogado tem que trabalhar no mínimo 8 horas por dia. Estou falando isso porque não tiramos da nossa caixola que há suposições. Temos tudo devidamente catalogado, as falas, as coisas ditas, que foram amedrontando a categoria e eu, na condição de autônomo, não aceito que ninguém imponha quantas horas mínimas ou máximas eu tenho que trabalhar. Vou trabalhar de acordo com a minha necessidade. Se eu preciso trabalhar 10 horas, 15 horas para manter meu ar, vou trabalhar 10, 15, se eu achar que deu 6 horas de trabalho e está suficiente para mim, OK. Mas um vereador vir a público falar que vai colocar um equipamento para controlar que o taxista trabalhe no mínimo 8 horas, esse foi o estopim de toda essa confusão que se deu envolvendo o desacoplador. Para mim, o desacoplador tinha, sim, essa função de controlar quantas horas o taxista iria trabalhar. Começou aí a confusão. Está bom, gente? Acho que já deu essa questão do desacoplador, mas para vocês entenderem que não estamos de mi mi mi, que não estamos sem embasamento daquilo que a gente está falando.

**00:59:36 Dawton Roberto Batista Gaia:** Doutor Rafael, vou te passar a palavra no final para a gente fechar a pauta. Se o senhor quiser responder alguma questão.

**00:59:44 Doutor Rafael:** Eu respondo, respondo ao senhor Éder, eu ouvi atentamente o que ele disse. Conforme havia falado anteriormente. A categoria precisa entender que o desacoplador tem essa função, ninguém provou o contrário. Nunca vi alguém aqui, de todas as reuniões que fiz, nunca ouvi alguém provar que o desacoplador tem outra função. É isso que sempre falo. Ninguém provou que ele faz outra função. Se vocês abrirem o celular de vocês, o aparelho, o dispositivo que vocês têm na mão, seja qual for a marca, iPhone, Samsung, qualquer que seja, vai estar escrito lá, você ficou logado tanto tempo no



WhatsApp. Você ficou logado tanto tempo no YouTube, você ficou logado tanto tempo no Instagram. Isso é um gerenciamento comum de todos os aplicativos que são gerenciados. Essa informação de gerenciamento do transporte é importante para a prefeitura. Ela é importante para prestar contas, inclusive para vocês aqui. Já havia dito, só que vocês ignoraram o que falei. Se acontece algum sequestro, relâmpago, qualquer coisa, se vocês forem à polícia, a polícia vai perguntar a primeira coisa. Qual é o Facebook da pessoa? Porque a informação da utilização do aplicativo, transmite para a polícia. A polícia consegue localizar a pessoa. Alguém instalou desacoplador no Facebook? Conhece alguém que instalou desacoplador para utilizar o Facebook? Então não tem nada a ver com o desacoplador. Uma opinião minha. Isso é opinião. Agora vou dar a minha opinião. Minha opinião. Se não tivesse o desacoplador, algum burburinho da categoria poderia gerar o mesmo desgaste que está tendo hoje. É que na hora que surgiu o grupo de oposição, ou de revolução da categoria, não sei como chamo isso, eles decidiram que o desacoplador era ruim, mas eles não provaram, eles não explicaram, e um pouco, bastante ou pouco, falta de conhecimento. Porque foi dito várias vezes, o desacoplador ele pega uma informação do taxista, ele passa para o aplicativo da prefeitura, O taxímetro é o que compõe o táxi, é aferido pelo INMETRO, é essa informação que o aplicativo tem que ter, por conta de ser um aplicativo da prefeitura. As outras empresas, as outras organizações não são municipais. Essa é uma obrigação da prefeitura. Na época, eu não vi, eu lembro que participei da licitação, eu não vi nenhuma proposta que substituísse o desacoplador, eu não lembro. Se existe uma tecnologia hoje, ótimo. Estou a fim de fazer uma propositura. Vamos ver o que dá para refazer nessa questão do desacoplador. Eu concordo. Se tem uma tecnologia nova, vamos para a tecnologia que é nova. Se existe uma tecnologia que dispensa o desacoplador, vamos para ela. Acredito que isso pode ser conversado, gerenciado internamente para nós vermos qual seria o custo efetivo, a implementação dessa nova tecnologia. Estou de acordo, mas na época era a tecnologia que tinha, em 2021. A tecnologia que venceu a licitação foi essa. Mas, sim, se tem a nova tecnologia, vamos propor uma nova tecnologia. Estou de acordo, mas nada impede que a categoria. Vejo, minha opinião, isso é o Rafael falando, que a categoria, às vezes, ela se autossabota, porque é um negócio que eles não utilizaram, eles não logaram, eles não instalaram, eles não operaram, eles não tiveram o dinheiro caindo na conta e eles já bombardearam. Bombardearam de negatividade, de um monte de assunto

negativo para a própria categoria. Não deixou nem nascer. Não deixou nem andar. Olha o número, 73 conectados num dia. Vinte e oito corridas. O que dizer? A categoria não abraçou o aplicativo. O que vou fazer? Minha providência depois dessa reunião. A Doutora Michele já deve ter recebido e todos os senhores receberão ao final. Notifiquei a empresa para informar a realização das propagandas que foram realizadas. Eles vão ter que passar isso por escrito. Essa questão da nova tecnologia, vou submeter à secretaria para uma análise. Sendo o que me cabe no momento. Estou à disposição. É o que tenho a dizer.

**01:05:06 Luiz Pellegrino:** Só uma questão, doutor. Em cima de todos esses pedidos que o senhor vai fazer, o senhor questionou, nos falou aqui, que não provamos. Nós, taxistas, não temos condições de contratar um laudo, ou mesmo individualmente provocar o IPEM, provocar esses órgãos de aferição: o que é a função do desacoplador? Mas vocês disseram com veemência, vocês afirmaram com veemência. É o desacoplador, ele monitora, ele vê quantas ... vocês decidiram isso, não fomos nós. Isso veio de vocês. Quem criou ... sem dúvida alguma que veio de nós, sem dúvida alguma veio de nós, porque houve uma falha de comunicação, as pessoas que estavam vendendo o produto SPTáxi não tinham esse poder de comunicação conosco de uma forma clara e transparente. O que se apresentou para nós, gerou muita dúvida. O que eu, como gestor público, do outro lado faria quando a classe se manifestava contra a área? Eu iria buscar todos os laudos, eu iria buscar todos os peritos, eu contrataria uma peritagem para mostrar para nós, através de documentos oficiais, do que nós estamos falando é ruim, é errado. Quebraria todo e qualquer paradigma. Só que não houve uma contrapartida da prefeitura da autodefesa do que a categoria não estava entendendo na visão de vocês. Vazou lá atrás, vocês viram o absurdo das multas que foi colocado no contrato, o absurdo que começou a pulverizar o contrato da Taksim com todas as prefeituras. No PowerPoint de apresentação da Taksim, ela fala nítida e claramente que o desacoplador dela passaria as informações para recolhimento de futuros impostos que poderiam ser criados pelo mecanismo que ela estava vendendo. Faltou a gestão pública nessa dúvida, comprovar com os documentos que estávamos falando errado. A única forma que o taxista tinha era ser reativo e não houve a devolutiva da prefeitura comprovando que estávamos errados. Então, a categoria infelizmente não aderiu. Obrigado.

**01:07:22 Michele Perea Cavinato:** Dawton, atendendo a sugestão do Jairo, que achei bastante pertinente, é um assunto que ocupou quase a reunião inteira, então é de grande importância para a categoria. Se fosse feito um ofício, nós colocássemos no processo SEI e acompanhássemos isso. Tantos problemas com o desacoplador, com a própria empresa, com a sugestão do Nilson, quem poderia ficar com esse ofício, nos passar? Nós colocamos no processo SEI e acompanhamos todo o desenrolar dessa pauta.

**01:08:00 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Michele, acho que não precisa de ofício para motivar a abertura de um processo, considerando que estamos reunidos aqui.

**01:08:12 Michele Perea Cavinato:** A própria ata seria o suficiente.

**01:08:15 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Acho que você, se não tiver outra pessoa, poderia abrir de ofício um processo SEI acerca dessa pauta, falar no sentido que foi discutido, que foi proposto, algumas soluções e pede e solicita. Pergunta em nome da Câmara se há viabilidade de atender conforme foi deliberado, foi discutido aqui na Câmara.

**01:08:50 Michele Perea Cavinato:** Perfeito.

**01:08:51 Nilson Carvalho:** Oi, Michele.

**01:08:53 Michele Perea Cavinato:** Oi, Nilson.

**01:08:54 Nilson Carvalho:** Queria dar uma sugestão para não ficar maçante. Porque conversei com dois membros que estão no grupo nesse momento, sugiro que algumas pautas passem para a responsabilidade de um dos componentes para ele dar as tratativas de abrir um SEI, de fazer o monitoramento, o acompanhamento e dar um retorno para a Câmara, para não sobrecarregar uma, ou outra pessoa. É uma sugestão que dou porque assisti outras câmaras temáticas e vi isso, onde um membro assumiu uma responsabilidade de um ato. Vamos lá, por exemplo, a próxima pauta que é sobre as minivans. Eu, por exemplo, o Luizão, podemos seguir com isso. Tenho um carro idêntico no fretamento, explico

daqui a pouco, e tem que levar o carro para o DTP, tem que fazer o processo SEI, fazer todo esse monitoramento e prestar esclarecimento na reunião seguinte. É uma sugestão.

**01:10:07 Michele Perea Cavinato:** Pode ser. Por mim, pode ser. Vocês me passariam isso e eu abriria por aqui? Perfeito, Luiz.

**01:10:23 Luiz Pellegrino:** Posso fazer para a senhora qual a nossa defesa e planejamento sobre a nossa visão do táxi luxo nessa linha do táxi picapes, táxi minivan. Posso escrever todo um projeto da nossa e encaminhar para a senhora no e-mail que nós nos comunicamos, está bom?

**01:10:37 Michele Perea Cavinato:** Perfeito. Já coloco isso no processo SEI e a gente acompanha esse assunto.

**01:10:44 Luiz Pellegrino:** Positivo.

**01:10:47 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Então, dando seguimento, eu posso passar para a próxima?

**01:10:50 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pode, pode. Jairo, vamos lá.

**01:10:52 Dawton Roberto Batista Gaia:** Vamos lá.

**01:10:52 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** (inint) [01:10:54] no e-mail. Reavaliação dos Táxis Van 1+7: Proposta de liberar a utilização de vans 1+7 exclusivamente, vou repetir, exclusivamente para táxis de luxo, mesmo que possuam motores com potência abaixo das normas vigentes. Esta medida visa atender à demanda sem que a potência do motor seja um fator determinante para a qualidade do serviço. Bom, somos testemunhas vivas nesta câmara temática, que por instigação do colega Nilson, do colega Wagner Caetano, não sei se à época o colega Pellegrino estava no meio, mas o Antônio Matias também participou disso diretamente. Graças a essa câmara temática que a antiga portaria de homologação

flexibilizou o entre-eixos para alguns tipos de veículos luxo. Pessoal, isso pode ser levantado, isso pode ser proposto ao DTP, à secretaria de transportes, para que seja revisto sem problema nenhum. Agora, o que não concordo é a minha opinião, a opinião do Jairo, não é do diretor, não é do responsável técnico, responsável pela divisão de expressão e fiscalização do DTP, é a do Jairo: não concordo com o exclusivamente para o luxo. Porque imaginemos a situação real em que vivemos hoje, onde muita gente tem interesse em subir para o luxo, mas, ou melhor, até ontem. Onde muita gente tem interesse em subir para o luxo, mas não consegue porque não tem ponto, não tem vaga. Aí o DTP, através, ou então, a prefeitura, através de um ato público, vai lá e impede que a pessoa conquiste, apresente, ofereça uma Mercedes-Benz, uma BMW, ofereça uma Santa Fé na categoria luxo, no especial, para os seus clientes usuários. Não concordo. Acho que a gente tem que fazer a coisa, a gente tem que pensar na coisa, no sentido de satisfazer a necessidade de todos, independentemente da categoria. Exclusivamente para o luxo não, mas para todas as categorias eu concordo.

**01:13:24 Michele Perea Cavinato:** Jairo, posso abrir?

**01:13:28 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Abrir o quê?

**01:13:29 Michele Perea Cavinato:** Para perguntas.

**01:13:30 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Ah, claro.

**01:13:31 Michele Perea Cavinato:** Vamos lá, Luiz.

**01:13:37 Luiz Pellegrino:** Jairo, eu defendo, eu entendo a sua posição como gestor do negócio, mas quero falar do táxi como negócio. Quero falar do táxi como negócio. Primeiro, do táxi luxo, a quantidade de vagas que a gente está amarrado pela quantidade de 0,5% e a necessidade de um táxi luxo subir e subir só havendo ponto. Nós precisamos, temos que ter agilidade e aplicabilidade. Muitas das pessoas que sobem para o táxi luxo, ela não sobe pela demanda do táxi luxo. Sobe porque ele tem uma carteira de cliente que o sustenta com o

carro, com a categoria da régua de entrada do táxi luxo. Muitas vezes, e como acontece em vários pontos do táxi luxo, a presença do táxi luxo é pouca. Além de nós sermos poucos, a nossa demanda de agendamento é infinitamente maior e posso falar que é mais de 90% e chegar a uma totalidade bem mais do que isso a demanda de agendamento para essa categoria. Então um ponto, em muitos casos, não se faz necessário e acaba até desmerecendo aquele lugar tão precioso. Uma das coisas que gostaria muito que o táxi luxo tivesse é essa competição, que os táxis do ponto luxo pudessem ser rotativos entre nós, para que pudéssemos cobrir, com os poucos carros que temos, essas coisas. Isso é uma sugestão minha. Quando você fala tudo o que você não queria, ter só a exclusividade do táxi luxo, acho que a gente tem que puxar lá atrás na lei do táxi. Se nós somos divididos por categoria, técnicas, nós temos que ter definições. A gente não pode ter uma categoria, que nós chamamos de categoria táxi comum, aonde ela pode ter todas as outras categorias sem nunca precisar mudar dessa categoria. Lógico que nós temos que ter critério técnico de entrada e um critério técnico de limite dentro dessa categoria. Se o taxista, ele entendeu e ele subiu, ele evoluiu, a condição financeira dele permite comprar um carro de melhor condição, por que ele não sobe para a categoria superior? Assim ele vai trabalhando dentro dessa categoria superior, até ele poder atingir o ápice, que é o topo da categoria aqui hoje, que é o táxi luxo. Poder subir lá. Essa flexibilidade tem que estar desamarrada à quantitativa. Porque o taxista, hoje, tem total condições de saber qual é o nicho de mercado e qual é o carro que ele tem que comprar na sua troca. A responsabilidade do acerto e erro da compra do taxi é pura e exclusivamente do ser humano taxista. Então a gente fica limitado a burocracias nesse acesso de vai e volta, a gente não pode ir. Porque o cara do táxi comum, ele compra um táxi executivo, ele chegou lá e não se adaptou? Ele volta, na próxima troca dele, ele volta. Assim como ele está no táxi executivo, ele, poxa, que legal, ele tem um limite. Vou poder entrar com esse carro e vou até esse teto aqui. Consigo ter um carro premium. Poxa, ele sobe para o luxo. Ele subindo para o luxo, não precisa ter um ponto, ele pode ser como o táxi comum, ponto livre, não precisa de ponto. Gente, eu sou do táxi luxo, eu zero vou ao meu ponto, zero vou ao meu ponto. A gente acaba queimando isso, ficando naquele espaço ocioso, causando uma má impressão para o munícipe de um ponto que está abandonado. Existem modelos de negócios que não necessariamente precisam da demanda espontânea. Fica tudo bem, é mercado. A gente precisa entender essas coisas. Um outro

ponto para aproveitar da minha fala, que já é da pauta, é do (taxicaf) [01:17:14], onde fui o idealizador, junto com muitos outros colegas, trouxemos isso daqui desde 2017, eu bato nessa conta. Conseguimos levar isso para várias cidades através do Frenntaxi, para várias outras cidades no país inteiro onde foi homologado. Em nenhuma cidade foi colocado que precisa ter uma pessoa junto. Isso inviabiliza o empreendedorismo e a solução que o táxi tem que apresentar, o taxista sendo um facilitador urbano. O taxista treinado, capacitado, ele é o melhor agente de mobilidade na solução de problema para o munícipe. Onde muitas vezes você não precisa sair do seu escritório, da sua casa, para ir resolver um problema. Porque somos as pessoas amarradas ao sistema, temos um, vulgarmente falando, nós temos um rabo para ser pisado, temos um cadastro, somos ficha civil e criminal, somos pessoas idôneas para prestar qualquer tipo de serviço sem ter essa necessidade de ter o cara junto. É errado isso, pessoal. Não podemos deixar isso para frente. Não podemos deixar isso para frente, eu sou terminantemente contra. Uma outra coisa que a gente precisa começar a discutir, quando essa portaria, para ela não vir de forma errada. Um item, um acessório que tem que ser permitido é o extensor de caçamba, que a gente pode discutir tecnicamente, eu posso visitá-los no DTP, apresentar, mostrar que é um equipamento que facilitaria muito o nosso serviço quando a gente for transportar motos. Existe um nicho de necessidade de transporte de picape que precisa ter esse extensor de caçamba. O CONTRAN já regulou para qualquer carro, qualquer picape pode tê-la. Basta você entrar com o pedido no DETRAN, ele manda uma nova placa, tudo certinho. Então o táxi não pode criar impedimento, que é o caso do maleiro, todo carro, particular pode, e o táxi está impedido e não voltou. Mas essa é a minha contribuição, eu estou à disposição. Sou um cara que quero conversar de negócios, possibilidades de negócios, o táxi precisa, deve ficar inserido. Está bom? Obrigado.

**01:19:18 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Bom, é isso aí. A gente se reunir, discutir e propor. O que o Pelegrino fez desde que quando nasceu o e-mail. E acerca do assunto pautado, você há de convir que você, do início ao fim, concordou com a minha opinião. Porque você fez menção à dificuldade de subir para o luxo. Vejo a possibilidade. A pessoa não pode subir agora para o luxo, mas ele tem condições de ofertar um veículo melhor aos seus clientes usuários. Ele faz isso. E você já, pertinho do fim, na sua vez, enquanto falava sobre esse

assunto, antes de comentar aqui, você mesmo fez a gente prever uma situação em que alguém já está no luxo, mas ele não se adaptou e ele precisa voltar. Como ele volta com essa van para uma outra categoria? Se ela não está habilitada, ela não está autorizada para uma outra categoria. Imagina só que esse credencial taxista comprou o carro e, como se fala, financiou, ele está, como é o nome, tem um nomezinho consignado. Ele precisa estar consignado por dois anos. E aí, Pellegrino, como resolve uma situação dessa? Mas olha só, sua opinião foi transformada num assunto que está sendo discutido aqui. Essa proposta tem que ser formalizada e para o próximo ato público que virá em complemento ao decreto que saiu hoje, pode ser que se tenha algo nesse sentido. Mas a opinião do Jairo, o Jairo Lopes, não concorda com a exclusividade para a categoria.

**01:21:01 Nilson Carvalho:** Oi, posso falar?

**01:21:04 Michele Perea Cavinato:** Pode, Nilson.

**01:21:05 Nilson Carvalho:** Vamos lá. No dia 26 de 10 de 2022, montei um processo administrativo para homologar um veículo Peugeot Expert. Se alguém quiser anotar o número do processo, eu passo: o 6020-2022-0047, 055 dígito 2. Esse processo ficou parado dentro do DTP durante dois anos para indeferir o processo. Levamos 1 carro, levamos 2 carros, levamos 3 carros para a equipe técnica avaliar. Não tinha o critério ainda de homologação de alguns modelos. O veículo era um veículo de luxo. Estranhamente foi negado, porque foi pedido, Jairo, somente para a categoria luxo. Mas todos os pedidos que fazemos para a categoria luxo, seja de qual carro for, indefere para o luxo se não atender e defere para as outras categorias. Neste caso, especificamente neste caso, isso não aconteceu. Agora, a minha pergunta é, tenho um veículo desse no fretamento, com dez passageiros, com a mesma configuração, eu consigo trabalhar no fretamento, mas não consigo colocar o mesmo veículo com quatro poltronas luxuosas, com uma mesa, com uma geladeira, com uma TV, no táxi luxo. Inexplicavelmente, não consigo entender. Por que o mesmo órgão proíbe eu transformar um carro para sete passageiros e o mesmo órgão me libera o mesmo carro para dez passageiros? Então, assim, eu não consigo entender por que negou e por que aprovou. A questão já não é mais motorização, a questão não é mais



espaço entre-eixo. Aqui a gente está falando em conforto. Uma coisa diferente. Não consigo compartilhar aqui, se não compartilharia as fotos do carro. É uma Scudo, uma Fiat Scudo, que ela tem nove passageiros, mais motorista, ela tem banco de couro, geladeira, televisão, wi-fi, multimídia top, banco de couro, e eu não posso colocar um carro desse no táxi. Então assim, fica incompreensível. Sem contar que o carro é diesel e a cavalaria do diesel é superior no caso da gasolina no carro que seria no mesmo percentual. Não existe uma portaria específica do DTP de motorização de variação de combustível. Tem o híbrido, tem o elétrico, tem a gasolina, mas não tem o diesel. Não sei, é uma questão técnica, e o Jairo pode até explicar um pouco mais.

**01:24:12 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Claro, e faço questão. Entender, você entendeu. Não tenho dúvida disso, até mesmo porque, por várias vezes, te atendi pessoalmente acerca desse assunto. O problema, meu caro amigo Nilson Carvalho, é que nos seus carros, os requisitos, as especificações técnicas dos seus veículos estavam em desacordo com a legislação, com a atual legislação de homologação. Você pediu, como você disse, a homologação para o veículo luxo. E ele não atendeu à potência, se não me falha a memória. E uma outra coisa, Nilson, colegas da câmara temática, uma coisa é uma coisa, outra coisa é outra coisa. A modalidade do fretamento está sob uma lei, uma outra lei, uma outra legislação, e o táxi está sob outra legislação. O táxi a capacidade máxima é de 7 passageiros mais o 1 condutor, aquele veículo ali comportado. O fretamento ele está sob outra legislação, mas vamos aproveitar, que saiu o decreto, nesta data, anunciado desde o último sábado, está coordenado pelo nobre vereador Adilson Amadeu, está ratificado e assinado pelo prefeito Ricardo Gomes. Vamos aproveitar esses próximos dias. Virão alguns outros atos públicos para complementar aquele decreto, e ver se a gente consegue deixar bem próximo daquilo que a categoria necessita.

**01:25:49 Nilson Carvalho:** Perfeito, Jairo. Obrigado pela resposta.

**01:25:51 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Valeu, Nilson. A próxima. Tem alguém mais que gostaria de perguntar?

**01:25:59 Michele Perea Cavinato:** Tem. Tem o Ceará e a Sandra.

**01:26:06 Antonio Matias Ceará:** Eu estou gostando desse debate. Por isso que parei tudo aqui hoje para ouvir nossos companheiros, nossos colegas, as reivindicações. E o que é bom de tudo isso é que essa câmara temática tem um poder político, um poder de engajamento muito forte. Nilson, o táxi luxo, na outra anterior, eu fiz a proposta e foi aprovado por vocês de aumentar de 0,05, que é 0,50, para 2%, 1% para a pessoa física e 1% para a pessoa jurídica. Estão lembrados?

**01:26:49 Nilson Carvalho:** Sim, concordamos.

**01:26:51 Antonio Matias Ceará:** Então, aguarde a portaria, aguarde a convocação para ser feita de acordo com esse decreto que saiu na data de hoje. Foi assinado sábado. Todas as mudanças foram feitas para a gente poder desburocratizar e ajustar todas as propostas da secretaria de transporte junto ao DTP e as entidades de classe, claro, com vocês da Comissão da câmara temática e do Conselho que sempre nos deu esse apoio. Então a gente está muito feliz por esse ato, ato esse que teve a anuência do prefeito presente no DTP, onde quero agradecer a todos os funcionários do DTP pela recepção, pelo engajamento nesse evento que se dedicaram, trabalharam de noite, sem parar, todos engajados nesse evento. Pela primeira vez na história do táxi, um prefeito foi ao DTP. Estamos no ponto de equilíbrio, por isso que está escrito na marca. Então a gente está muito feliz em falar para você, Luizão, que ontem vi muitas pessoas querendo ser o pai da criança, eu falei: não, o pai da criança é a Ceará e o Luizão. Pode ter nascido feio, mas somos habilidosos, vamos deixar esse menino lindo para servir os munícipes de São Paulo. Inclusive, eu até passei para a Michele as especificações que foram aprovadas por nós, Luiz, da Picape Open. Essas especificações são as que irão estar em vigor, de acordo com o que manda a lei, de acordo com o que mandam nossos pedidos. Então, Luiz, só tenho a te agradecer publicamente. Falei, vai sair, vai sair, vai sair, você falou: nem vou te ligar mais porque eu sei que não vai sair. Mas como estou trabalhando muito nos bastidores. As coisas estão saindo aos poucos, estão saindo. Então, Luizão, quero te agradecer aqui publicamente, assim como eu já agradei ao Wagner Caetano. Acho que o ato é esse, aqui ninguém tem que gostar de

ninguém, tem que ter respeito, e quando a coisa parece certa, tem que falar quem é o pai da criança. Esse é o pai da criança, bonitinho, que vai ser muito lindo. E depois, Luizão, não esquenta a cabeça de ter o passageiro do lado, não. Está aqui, o ato é contínuo e é público. É o decreto. É só o Sintetaxi solicitar, o Doutor Gilmar atende, e o doutor Roberto Simato e o Jairo. Então, cara, para vocês do luxo, está valendo, vai ter aumentado de 0,50 para 2%, 1% para os colegas taxistas do luxo e 1% para pessoas jurídicas, se quiserem. Wagner, todos aqueles que você me pediu, relatou comigo, aliás, não me pediu, relatou, tinham feito a ingressão nos pontos, que é por lei, é obrigatório, nós conseguimos resolver, isso está resolvido. Não me pergunte a mágica, mas quando um colega solicita um negócio e é vigente dentro da lei, nós vamos brigar por essa lei até o último recurso. Graças a Deus deu certo, não é Wagner? Graças ao Jairo, graças ao Doutor Rafael, graças ao vereador Amadeu que entendeu o nosso posicionamento e aceitou. Então é isso, companheiro. Não sou candidato, vou apoiar os nossos candidatos que estão na eleição. Por isso que estou bem, estou no equilíbrio com todo mundo.

**01:30:32 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Dá uma parte, Ceará? Eu quero aproveitar essa fala do Ceará, Michele, para agradecer pessoalmente, aqui de forma online, a todos que colaboraram para se consolidar os processos dos 19, que estavam migrando para o táxi luxo, foi uma batalha muito grande de bastidores. Quero agradecer desde os secretários, dos dois secretários, a você, Michele, que contribuiu muito, Ceará, vereadora Adilson Amadeu, o pessoal aqui da câmara temática toda aqui, Nilson, Luizão também, que ajudou também, e dizer que foi muito oportuno a gente poder debater isso na câmara temática aqui para poder contribuir para esses taxistas que estavam desesperados. Hoje todos já estão com seus processos consolidados, com seus alvarás na mão, com os carros emplacados. Foi uma batalha dura, mas acho que agradecer também ao DTP, ao Doutor Roberto Cimatti, ao Conselho Jurídico, que também colaborou muito com essa pauta, que encontrou a solução antes da mudança do decreto. Acho que foi muito bom. Sei que a gente encheu um pouquinho o saco, mas é porque o motivo era muito nobre e quero agradecer aqui desde já que acho que a gente iniciou aqui na câmara temática. Então, nada mais justo do que agradecer a todos os envolvidos.

**01:31:54 Michele Perea Cavinato:** Obrigada, Wagner. Registrado.

**01:31:56 Dawton Roberto Batista Gaia:** É isso que a gente fala, Wagner. E muito bem falado pelo Jairo. O importante é que as pautas cheguem aqui, que haja uma reflexão, mas que tenha um resultado, e o resultado é esse. Isso é a colheita do que se semeou lá atrás. Às vezes, demora um pouquinho mais, às vezes, demora um pouquinho menos, mas sempre tem o resultado de alguma coisa que se propôs. Acho que o importante é isso, que a gente possa colher essas coisas boas, que a categoria siga satisfeita.

**01:32:30 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Estão muito felizes, Dawton. Posso dizer que os 19 que estavam no desespero estão bem felizes, muito agradecidos. Eles não têm como chegar até vocês aqui, mas posso dizer que, em nome deles, que todos estão, não só eles, como a família deles, que estavam esperançadas por uma solução. Então, muito obrigado, em nome deles.

**01:32:55 Dawton Roberto Batista Gaia:** Isso é o que a gente sempre fala, quando juntos somos muito mais fortes. Lógico que o DTP teve um papel espetacular em cima de tudo isso, a secretaria, o secretário envolvido nessa questão. Mas é isso, quando todo mundo rema para o mesmo lado, não tem oposição dentro do processo, as coisas acontecem rapidamente. E olha, vou falar para vocês, era uma solução muito difícil de ser tomada pelo prazo que tinha, e a condição, o formato que aconteceu. Já tinham comprado os veículos, as coisas já estavam em andamento e tinha que resolver o problema. Mas é isso. Vamos lá, Jairo. Vamos continuar.

**01:33:40 Sandra Ramalho (Convidada):** Posso falar? Agora sou eu?

**01:33:42 Dawton Roberto Batista Gaia:** Opa, você. Desculpa, Sandra. Você, Sandra.

**01:33:46 Sandra Ramalho (Convidada):** Sou eu? É, está bom. Então, esse decreto saiu lá com uma partezinha sobre o taxa acessível, não é? Queria saber qual foi a participação, primeiro, dos motoristas do táxi acessível. Qual foi a participação deles na elaboração dessa

partezinha que teve o táxi acessível? Gostaria também de saber qual foi a participação, ou da secretaria da pessoa com deficiência, ou do conselho municipal da pessoa com deficiência, outras ou da CPA, ou de alguma organização das pessoas com deficiência, se também participaram dessa construção. Porque já falei no início, foi gravado, por isso estou repetindo, nada sobre nós sem nós. A gente tem uma grande dificuldade, a pessoa com deficiência tem uma grande dificuldade de mobilidade no município de São Paulo e a gente quer que o táxi, eles também tenham a possibilidade de nos atender da melhor maneira possível para nós e para eles. Eu li lá, eles irão precisar do ponto do táxi. Bom, acho que o ponto do táxi eles já tinham antes. Não sei se era necessário, mas a informação que tenho é que eles já tinham o direito ao ponto do táxi e tal. Quero saber o que esse decreto agrega para os motoristas dos táxis acessíveis. Quero salientar também, eles compram um carro caro, eles adaptam esse carro caro. Depois de 10 anos, eles pegam esse carro e fazem o quê com ele? Eles precisam de apoio. Eles também, porque senão, está lá na lista. Copiei, coleí, porque amanhã vou ter uma reunião. Temos na cidade de São Paulo a menor quantidade possível, são 171 veículos, 171 veículos. Sendo que a LBI determina que seja 10% da frota total. Se nós fôssemos ver aqui, a frota total daria mais ou menos umas 70 mil, vai, 70 mil táxis. Nós deveríamos ter 7 mil carros acessíveis. Por que não temos, aqui no município de São Paulo, 7 mil carros acessíveis para pessoas com deficiência? A lei determina. A LBI determina. Por que o município não consegue cumprir a lei? Porque ela não oferece ao taxista apoio necessário para que ele opte pelo sistema acessível. Uma das propostas que tivéssemos é que todos os veículos fossem acessíveis. Todos. Temos lá o táxi comum e comum com rádio fosse acessível, o táxi especial fosse acessível, o táxi luxo fosse acessível. Se todos fossem acessíveis, pronto, não teria problema. Não é isso? Essa seria a regra. Porque é isso que fazem lá fora. Lá fora, nos outros países, todos os carros são acessíveis ... o que trouxe para a pessoa com deficiência, para o táxi acessível, esse decreto?

**01:37:34 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Bom, na verdade, eu preciso estudar um pouco mais o decreto, porque não tenho essa resposta de bate-pronto da colega Sandra. O decreto saiu hoje, apesar de parte dele ter sido divulgado no sábado, como já disse aqui pelo prefeito, aqui no DTP, preciso me inteirar e entender um pouco mais o decreto. Porque o

decreto, ele fez ...

**01:37:59 Antonio Matias Ceará:** Jairo.

**01:37:59 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Oi?

**01:38:00 Sandra Ramalho (Convidada):** Deixa ele falar, Antônio. Deixa ele falar.

**01:38:08 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** O decreto...

**01:38:10 Antonio Matias Ceará:** É porque, meu amor, Sandra, meu amor, você vai lembrar que a gente já fez essa pauta aqui e foi graças a você, há um ano e meio atrás, que participou da câmara temática e do Conselho, o Simões do DTP, onde foi aprovado, através do decreto que o finado Bruno Covas, havia deixado em aberto, mais 400 veículos adaptados e acessíveis. Você estava presente na reunião, você e mais outras meninas que representam a acessibilidade, representam as pessoas especiais. Já estive em cadeira de rodas, você sabe a minha história. Foi graças a você e a esse movimento que foi liberado mais 400 alvarás que já estavam para ser liberados antes individualmente. O prefeito Ricardo Nunes falou assim, não, vamos soltar todo mundo junto porque a gente vai achar uma maneira. E nessa época, eu pedi aqui um apoio a vocês, vocês têm um potencial muito forte de movimentar os poderes e nos ajudar com o subsídio da rampa. Esse subsídio a gente encaminhou junto ao prefeito Ricardo Nunes, encaminhamos junto à secretaria de mobilidade reduzida, encaminhamos também à autora da lei, que é a senadora Mayra Gabrilli. Ela fez uma lei dizendo que todos os municípios tinham que ter 10% da sua totalidade de veículo táxi, 10%, só que ela esqueceu do fato principal, que é a rampa. Que a rampa, que o nosso carro é diferente do ônibus. O ônibus já sai de fábrica, já vai para lá, por exemplo, da Caio, já vai no desenho cortado, já com elevador pronto. Nós temos que tirar o carro da concessionária, levar para a oficina e mandar fazer adaptação. Então, esses novos táxi acessível, foram graças àquela reunião que fizemos junto, tive o privilégio de participar com você, como sempre aprendo muito com você e com todos, e foi aprovado. Demorou a sair porque a gente sai esperando que o Banco Mundial liberasse esse dinheiro, o Banco

Mundial não conseguiu por onde mandar esse dinheiro para São Paulo, tinha que mandar para Brasília, e naquele tempo aquele presidente fujão ficou com medo de mandar. Agora é a hora de ajustarmos junto ao Doutor Gilmar, que é da secretaria de transportes, ao Doutor Roberto Cimatti, que é o chefe do DTP, e à secretaria de mobilidade reduzida, que esse dinheiro possa vir, ou para a SPTrans, ou para a secretaria de mobilidade reduzida para os futuros novos, porque é por lei obrigatório, sim, mas nós temos que se juntar as forças e buscar esse subsídio para que os nossos colegas taxistas botem a rampa, para atender bem ao nosso povo que a gente tanto ama. Esse projeto, meu amor, é ativo seu, que você pediu, você reivindicou e atendemos. Entendeu, Jairo? Por isso que pedi a palavra, Jairo. Desculpa.

**01:41:11 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Sim, sim. Legal. Obrigado pelo ato. Só para poder trazer um pouco mais de informação à reunião, considerando que a colega Sandra falou, que a cidade tem 70 mil táxis, na verdade, são pouco mais de 30 mil táxis.

**01:41:38 Sandra Ramalhão (Convidada):** Não é o que está no decreto ... ah, já entendi, está bom, já entendi. Tudo bem, 40 mil.

**01:41:47 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Está bom? Podemos ... essa pergunta era para mim, acerca do acessível no decreto. Vou precisar, a gente aqui vai precisar de um pouco mais de tempo para poder se inteirar. E volto a dizer, virão outros atos públicos em complemento a esse decreto. Acho que para cada assunto que ele trata ...

**01:42:15 Michele Perea Cavinato:** Jairo, o Luiz pediu a palavra também.

**01:42:17 Sandra Ramalhão (Convidada):** Só um pouquinho. Jairo, Quando você for construir qualquer outra coisa, nada sobre nós sem nós. Por favor. Nós somos os usuários e os motoristas dos táxis acessíveis. Eles sabem o que eles precisam e nós também precisamos. Sabemos o que precisamos.

**01:42:42 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sandra, querida, não entendi a tua colocação sobre mim, sobre o que eu construí, o que eu construí?

**01:42:46 Sandra Ramalhão (Convidada):** Estou falando que quando você falou que irão vir outras, irão vir outros complementos. Se irão vir outros complementos, que se for em torno da pauta da pessoa com deficiência, que você que nos convide para estar discutindo.

**01:43:06 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Ah está, entendi. Mas não sou eu quem trata isso diretamente não. Deve ser a secretarias e com certeza envolverão vocês.

**01:43:21 Luiz Pellegrino:** Jairo, deixa aproveitar dentro desse tema de homologação. A portaria que está vigente de homologação, na categorização, é a portaria 187 de 22, 27 de novembro de 22, onde estão todas as categorias, todas as normas técnicas, as definições, enfim, todas as normas técnicas. Na questão do táxi luxo, temos total ciência das nossas limitações. E o item 2 do artigo 2, fala da potência mínima de 155 cavalos. Essa mesma portaria lá embaixo, se eu não me engano no item 5.6, fala outras características de veículos para táxis, séries especiais diferenciadas, onde nós entramos com uma argumentação que nós queríamos quebrar esses 155 cavalos, porque na época que foi colocado esses 155 cavalos, em 2022, não havia avanços tecnológicos e mercadológicos de motores que entregam torque, enfim, coisas técnicas que não se faz necessário os 155 cavalos. O que o Nilson quis falar, que mesmo debaixo do guarda-chuva do DTP tem um fretamento que leva 11 pessoas com 120 cavalos, que é o caso da Scudo, e não pode levar 7. Então sabe, são dois pesos e duas medidas, mesmo que estejam fora da gestão. O táxi precisa ser isso. Quando nós pedimos exclusivamente para o luxo, é porque entendemos que é a única tarifa que consegue sustentar esse investimento. Entendemos, na nossa visão como gestores do serviço do táxi luxo, entendemos: Ok, não permitiu para nós, libera então para os outros. Só que a proibição vier geral, fica proibido para o táxi luxo e para as demais categorias. Geralmente, não pode para um, mas acaba podendo para outro. Acabou podendo, não podendo para ninguém. E hoje a gente continua, acho que se liberar para todo mundo, tem que liberar para o táxi luxo também, quebrando essa regra dos 155 cavalos, que para nós do luxo não faz a menor diferença, nós termos uma Scudo que tenha só 120 cavalos para atender os nossos clientes, está bom? Obrigado.



**01:45:37 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Pellegrino, o momento é oportuno, eu volto a dizer que o momento é hiper, super oportuno para vocês estarem tratando isso com o diretor do DTP e o secretário Gilmar. Nessa portaria que você comentou, inclusive, o doutor Roberto Cimatti, atual diretor do DTP, tem o famoso poder de discricionário. Às vezes, o carro não se adequa àqueles requisitos estabelecidos pela portaria, ele poderia muito bem aceitar, e pelo que entendi, ele também não aceita. A próxima pauta, próximo assunto? ... Devolutiva do decreto que limita a expansão do taxa de luxo. Bom, o Wagner Caetano, fiquei muito feliz pela colocação que ele fez agora há pouco, o problema que foi resolvido. E esse decreto que saiu na data de hoje, anunciado desde o último sábado, pelo vereador Gilson Amadeus e o prefeito Ricardo Nunes neste DTP, também trarão novidades para essa categoria, está bom? Hoje, de zero e meio por cento, parece que vai ficar sob a deliberalidade do secretário de transportes, sobre esse percentual. Mas ainda não saiu nada. Como eu já disse, virão outros atos em complemento a esse decreto.

**01:47:13 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Posso falar?

**01:47:14 Michele Perea Cavinato:** Pode.

**01:47:27 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Jairo, obrigado, é isso mesmo. Estive com o secretário Gilmar, tive o prazer de conhecê-lo pessoalmente no sábado, no evento do DTP, e pude abordar esse assunto com ele, que me falou exatamente o que saiu hoje no Diário Oficial, que seria de prerrogativa dele aumentar o percentual em referência ao decreto. Aproveito o ensejo, Michele, para a gente já adiantar a próxima pauta, que está conectada com esse decreto também, que foi o indeferimento de três pontos de táxi do luxo que foram indeferidos, vale frisar que eram pontos que já estavam aprovados pela engenharia do DTP, local, tudo direitinho, e os pontos foram indeferidos baseados nesse decreto que a gente está discutindo. Então, a meu ver, houve uma precipitação do DTP em relação a indeferir os pontos, porque basta saber que na câmara temática anterior a gente já comentou sobre esse decreto e todo mundo sabe que o secretário prometeu que ia alterar, só estava esperando o momento certo. Ainda entendo que o decreto não é válido para indeferir os pontos, porque o decreto diz o seguinte: ele proíbe o aumento do crescimento do táxi luxo. Porém, o ponto foi

pedido com taxistas já inseridos na categoria táxi luxo. Então, esses taxistas só iriam remanejar de um ponto luxo para outro ponto luxo. Então, não aumenta em nada.

**01:49:07 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Você me dá uma parte dessa palavra, está bem?

**01:49:11 Dawton Roberto Batista Gaia:** Só para concluir, que já te dou. Esse indeferimento baseado no decreto, na minha opinião, precisa ser reconsiderado, porque apesar que irá sair agora o aumento com o secretário. Mas ele foi um indeferimento que jogou todo um trabalho para trás, um trabalho que iniciou aqui na câmara temática. Ele não aumentaria em nada o táxi luxo, porque ele só ia remanejar taxistas que estão em pontos obsoletos, que são pontos antigos, que já não tem a mesma demanda de quando foram criados, iria remanejar para pontos que estão abrindo agora, que são novos hotéis na cidade de São Paulo, de acordo com a nossa categoria táxi luxo. Então, acho que houve uma precipitação. A gente, antes de dar a palavra para o Ceará, vou passar para você, Michele. Fizemos 3 pedidos de reconsideração desses pontos, o Nilson vai me passar depois, encaminho para você pedindo para reconsiderar, mas vale frisar, porque se sair já aportaria do secretário aumentando, já inviabiliza o argumento de indeferimento. E a gente não queria perder a aprovação da engenharia sobre os pontos que já estavam definidos, entendeu? Inclusive com números de ponto e tudo. E a categoria, esses motoristas esperam ansiosamente por esses pontos. Então, eu vou passar o processo de reconsideração depois, para isso estar no guarda-chuva da secretaria, já para reconsiderar esses processos novamente, Michele, por gentileza.

**01:50:52 Michele Perea Cavinato:** Perfeito. Chegando já encaminho. Não seriam criações de novos pontos, seriam remanejamentos.

**01:51:00 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, criação. Cria pontos, porém já são taxistas inseridos na categoria. Não aumentaria o número total, o número continuaria o mesmo. E O argumento para definir foi o decreto. Por que houve a precipitação? Porque o decreto está para ser alterado. O secretário já prometeu isso para todos nós. Inclusive, falou para mim no sábado. Então, para quê adiantar o indeferimento, sendo que todo mundo está na expectativa da mudança do decreto? Eu não entendi por quê e por isso a gente está pedindo

um processo de reconsideração. Já tem processo em relação a isso.

**01:51:46 Antonio Matias Ceará:** Oh Wagner, só continuando na sua pauta, pode dar entrada no processo que isso ficou garantido com o secretário doutor Gilmar e com o vereador Adilson Amadeu e nenhum desses processos seria extinto. No momento, naquela ocasião, por ultrapassar o limite dos 0,50% eles deram aquele indeferimento. Eu fui o cara que fui contra, bati junto. Conseguimos ajustar aquelas pendências que tinha dos colegas que você trouxe. Essa aí também é outra pendência que quando você me trouxe já levei junto, que eu sabia desses pontos. Então esses pontos estão garantidos. É só pedir a reconsideração que assim que fizer a portaria essa semana, ou semana que vem, já vai estar tudo liberado para vocês, está?

**01:52:35 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Maravilha. Será encaminhado no e-mail da câmara temática todos os processos, todos os pedidos de reconsideração.

**01:52:42 Nilson Carvalho:** Gostaria de explicar a respeito desses pontos. Nós tivemos uma reunião aqui na câmara temática que ficou deliberado que eu e o Wagner iríamos criar esses novos pontos em hotéis cinco estrelas. E essa fala está na gravação da câmara temática de mais ou menos uns três a quatro meses atrás. Então nós criamos pontos em três hotéis, só que um deles, que indeferiram agora, foi pedido em 2019, que é o Hotel Rosewood, que é aqui na Itapeva, inclusive com a carta de anuência do dono do hotel solicitando a criação. O engenheiro Leonardo, que fez um trabalho excelente, nos acompanhou, nos sugeriu, nos deu opções de criação, fomos até o local com ele 3 vezes, gerou o número de processo, vimos o projeto da CET, gerou o número do ponto, 1.040, e depois de quase 3 anos em definir o processo. Esse, para mim, foi o pior. Esse, para mim, foi o pior. Depois criamos mais dois em hotéis. Um é o Hotel W, que é considerado um dos hotéis mais luxuosos do mundo, que fica na Rua Pequetita. O outro hotel, que é da Rede Stan Plaza, que fica em Pinheiros, até uma forma do luxo expandir para o resto da cidade, com carta de anuência do hotel também. E com o número já de ponto, todos esses pontos estavam no processo SEI, e no acompanhamento estava aprovado e deferido. Quando se consulta hoje, não temos mais essa informação, ela simplesmente foi apagada. Só que tenho prints do deferimento comigo,

que já havia salvo isso. Nós reabrimos esse processo e fui questionado por que criou os pontos no seu nome? Porque a câmara temática falou, vai e cria. Então, fui indagado lá no DTP por isso. A criação do ponto não impacta no número de permissionários. Até então, nós tínhamos 13 pontos do táxi de luxo e praticamente metade dos pontos estavam com a metade da capacidade. Então, isso não justifica a criação de novos pontos, não justifica o percentual de 0,5. Me desculpem, quem usou essa régua está errado. Porque a criação de pontos com os motoristas já inseridos na categoria não se mexe no percentual, levando em consideração que tem pontos que não tem demanda mais. Nós temos um ponto 1038 que fica na Praça Rosewood, que era um ponto para atender o Hotel Cadoro, que hoje um trânsito do aeroporto com carro de luxo é mais caro do que a hospedagem. Então, não justifica ter aquele ponto lá. Ou a gente remanejaria, ou pediria outro ponto. Remanejar é mais difícil, porque estou tirando da zona central e estou mandando para o extremo sul. Então, a orientação é criar novos. Nós criamos esses pontos com motoristas de pontos que não têm mais demanda. Nós temos 3 pontos do luxo hoje que estão falidos: o ponto 1027; o ponto 1038; ponto 1039. Então a nossa ideia era ajudar esses companheiros a poder trabalhar. Os que estão falidos é o 1027 Rua Quintana, 1038 Praça Roosevelt e 1039 Rua Santa Elore, que é o Hotel Hilton aqui dos Jardins. Só que quando nós criamos o ponto lá, acreditamos que o hotel ia ser de ponta, não atendeu a nossa demanda. Vou enviar para o Wagner os processos de reconsideração, porque foi nos falado que esse ponto vai sair para esse pessoal que está aí, atingiu o percentual e parou tudo que era relacionado ao luxo. A gente só está aguardando esse novo decreto. Agradecer ao Cimatti e ao Leonardo, em especial o engenheiro. Ele foi em todos os pontos, em todos os locais, em todos os momentos que foi acionado. Um rapaz excepcional. Acho que ele é um exemplo de ...

**01:57:25 Antonio Matias Ceará:** Não esqueça do Maranhão.

**01:57:28 Nilson Carvalho:** É, mas, O Leonardo estava na rua comigo, não quis tomar nem café para não ser subordinado ...

**01:57:36 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não entendi.

**01:57:41 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Qual que é o número do ponto da Peixoto-Gomide?

**01:57:44 Nilson Carvalho:** Ponto 1031. É o ponto 1031 Glutri ... Glutri ... Peixoto. Esse também está falido. Nós temos uns 4 ou 5 pontos que não tem demanda mais.

**01:57:57 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Esse ponto 1031 não tem nem demarcação mais, Michele. Não tem nem como o motorista parar, porque não tem mais demarcação no chão. Já fizeram reforma no asfalto, se perdeu, está todo estacionado de carros particulares. A gente precisa remanejar esses taxistas, eles estão à deriva, entendeu?

**01:58:17 Antonio Matias Ceará:** Wagner, depois fazemos o remanejamento, passa esses pontos para comunha, quando vocês criarem os novos, vai para o novo para não perder o espaço do solo.

**01:58:28 Nilson Carvalho:** Boa.

**01:58:29 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Sobre esse item 3, reconsideração dos processos indeferidos no nosso ponto de reconsideração dos processos indeferidos de novos pontos de táxi luxo. Foi o tema que o Wagner Caetano iniciou. Eu diria até mais, não só para esse caso e questão, que foram os interferidos de novos pontos de táxi luxo, mas para todo e qualquer outro indeferimento. Se alguém quiser reconsiderar, pedir reconsideração, pode. Não há problema nenhum. Motive lá. Quem vai motivar é o requerente com as suas devidas justificativas. Até acho que agora há pouco, não tem sentido, porque, pelo que entendi, ele vai mandar para a Michele poder fazer alguma coisa aqui. Eu não sei se entendi errado, mas eu acho que tem que ser o próprio munícipe que requereu, é ele que tem que manifestar interesse pela reconsideração e motivar com a sua explanação, com a sua justificativa essa situação aqui dentro do DTP. O próximo item é a devolutiva dos pedidos das novas categorias picape, táxi-picape e táxi-van. Bom, a táxi-picape, desde hoje, já é uma realidade, já estamos estudando táxi-van e eu acho que não vingou. Mas nada impede de uma van ser um táxi, que fique isso muito bem esclarecido aqui. O item 5: SPTáxi — atualização e status

de operação do aplicativo. O doutor Rafael já fez suas considerações, foi bastante debatido aqui. E o item 6, a câmara temática e suas diretrizes. Acho que ficou para a Michele começar alguma coisa acerca disso, não sei.

**02:00:18 Michele Perea Cavinato:** Jairo, você tinha sugerido que eu falasse. Não sei quem pediu essa pauta, qual que é a expectativa sobre ela ...

**02:00:26 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Michele, de repente, eu não sei se a intenção de quem requereu isso era essa, mas talvez seja uma oportunidade de você divulgar aqui, nesta reunião, o estatuto da câmara temática para que todo mundo saiba de sua composição, de seu objetivo. Longe de mim querer ser arrogante, mas, agora a pouco, o Nilson fez a colocação de que a Câmara Temática cria — não sei se entendi errado também — foi criada na câmara temática e, diga-se de passagem, a nossa câmara temática não cria nada. Ela reúne, ela discute e ela propõe. As entidades, os órgãos públicos que recepcionarão essa demanda da câmara temática.

**02:01:11 Nilson Carvalho:** Jairo, desculpa, o que quis dizer foi o seguinte, que foi discutido aqui na câmara temática a possibilidade da expansão do táxi luxo. E, em seguida, nós fizemos, nós formalizamos o pedido pelo SEI, pela orientação. E, em seguida, a gente está dando o retorno de que foi indeferido, um assunto que foi discutido aqui. A gente discutiu a ideia, encaminhamos para o SEI e foi negado. A ideia de passar é só passar o que ocorreu na situação.

**02:01:48 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Não, eu entendi, eu acho que eu escutei você falar alguma coisa no sentido de que a câmara temática criou, criou alguma coisa, foi criado pela câmara temática.

**02:01:58 Nilson Carvalho:** Foi discutido, discutido.

**02:02:00 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Está bom, está bom.

**02:02:03 Michele Perea Cavinato:** Queria aproveitar para fazer essa pergunta. Os ministros trouxeram bastante demanda sobre pontos que foram apagados. Isso, vocês registram no momento em que eles falam? Ou vocês esperam que eu passe?

**02:02:14 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Não, não. Eu não registro nada. Só para ficar claro, o Jairo é responsável técnico da divisão da inspeção fiscalização não abri nenhum processo aqui. Se alguém quiser que seja aberto processo no DTP, tem que procurar o protocolo. Sempre achei, sempre achei, sempre deduzi que na câmara temática, aquilo que é discutido aqui na câmara temática, os assuntos em pautas que merecerão, que deverão ter alguma ação, alguma atitude no sentido de se desenvolver através de um processo, sempre deduzi que seria aberto por vocês que coordenam a câmara temática, a reunião da câmara temática.

**02:02:55 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, Jairo, mas é assim, tudo bem, podemos conversar sobre isso até depois, mas quem abre sempre o processo é o interessado. Não tem problema nenhum, a gente pode combinar aqui, eles fazem o pedido, se for o caso, a gente pode até abrir por aqui, mas acho melhor que eles abram de uma forma organizada, porque eles vão ter acesso a tudo isso e imediatamente a gente vai dar os retornos. Então, eles têm que se organizar, cada pedido que tiver, ou separadamente, ou no mesmo processo, mas tem que ... prefiro que seja em processos separados, porque fica mais fácil você dar o retorno em cada um deles. Mas vocês têm que abrir o processo e a gente faz o encaminhamento por aqui. Aqui também a gente...

**02:03:40 Jairo — DTP/DIF (Convidado):** Vocês quem, Dawton?

**02:03:42 Dawton Roberto Batista Gaia:** Estou falando vocês, os interessados, que são os taxistas. Porque imagina se cada câmara temática ficasse abrindo todos os processos, isso aí ia ficar abrindo processos. Tem assunto aqui que vira 15. Uma pauta vira 15. Acho que tem que partir deles mesmos. O Luiz está levantando a mão, eu sei que ele está se propondo a fazer isso, não, Luiz?

**02:04:08 Luiz Pellegrino:** Exatamente. Acho que a gente pode não pesar em cima da Michele, não comprometer muita tarefa que ela tem que fazer. Ela tem que ser trabalhada por cópia. Nós vamos abrir o nosso processo de voto, vamos escrever as nossas argumentações, as nossas defesas baseadas na lei e podemos trabalhar. Michele por cópia para ela ficar atenta de tudo que nós conversamos aqui e ela vai saber que nós já tomamos as providências, já criamos o rito sumário e vamos tocar o rito do sumário. Positivo?

**02:04:37 Dawton Roberto Batista Gaia:** É isso aí. É isso. Acho que o mais importante foi o que você falou. Vocês têm a argumentação do porquê vocês estão pedindo aquele ponto, da onde está surgindo a demanda e a justificativa dela. Perfeito. É isso aí. Vamos lá.

**02:04:53 Michele Perea Cavinato:** Tudo que receber de vocês, coloco num processo SEI em caminho para o DTP. Isso, não tenha dúvida. O que vier de demanda.

**02:05:01 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito. É isso.

**02:05:02 Michele Perea Cavinato:** Acho que o Wagner levantou a mão. Não sei se ele está por aqui ainda, sei que ele precisava sair.

**02:05:08 Wagner Caetano — Táxi Luxo:** Só para se despedir de vocês, que tenho um compromisso, estou um pouquinho atrasado, então, pessoal da continuidade, quero agradecer, um abraço para todos.

**02:05:20 Michele Perea Cavinato:** Obrigada, Wagner.

**02:05:21 Dawton Roberto Batista Gaia:** Obrigado.

**02:05:24 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não tem mais pauta ainda, Michele?

**02:05:26 Michele Perea Cavinato:** Não, não tem.



**02:05:28 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sobre a última pauta, ficou essa pendência, câmara temática e suas diretrizes, a sugestão do Jairo é que a gente compartilhasse o estatuto do regimento interno. Não sei se todos têm, mas se não tiverem eu posso compartilhar juntamente com o material recebido pelo doutor Rafael no começo da reunião.

**02:05:48 Dawton Roberto Batista Gaia:** Vamos compartilhar.

**02:05:51 Michele Perea Cavinato:** Eu passo.

**02:05:52 Dawton Roberto Batista Gaia:** De qualquer forma, a gente passa aqui, põe na mesa da câmara temática. Bom gente, nossa reunião foi muito boa, realmente foi produtiva, vamos dizer assim. Atrasou quase uma hora, mas está ótimo. É isso mesmo que a gente tem que fazer, fazer das nossas reflexões produto é isso que vai dando andamento e girando ações em cima daquilo que a gente propõe. Muito obrigado a todos e vocês tenham uma excelente tarde.

**02:06:27 Antonio Matias Ceará:** Valeu, até a próxima. Boa tarde a todos.

**02:06:30 Dawton Roberto Batista Gaia:** Obrigado a todos.