**CÂMARA TEMÁTICA DE TÁXI**

**Horário: online**

**Data: 11/11/2024**

**Participantes**

Alexandre Bürgel – Zona Sul – Conselheiro CMTT

Alexandre Lima – Conselheiro CT Táxi

Antonio Matias Ceará – Conselheiro CT Táxi

Antonio Souza – Conselheiro CT Táxi

Aurélio Pereira – Conselheiro CT Táxi

Célia – Conselheiro CT Táxi

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Denis de Lacerda – Conselheiro CT Táxi

Fabio Saraiva – Imprensa/SETRAM

Fátima Teixeira – Conselheiro CT Táxi

Jackeline Morena de Oliveira Melo

Jeff – Conselheiro CT Táxi

Johnson – DR/CET

José – Conselheiro CT Táxi

Luiz Pellegrino – Conselheiro CT Táxi

Marcos Viny – Conselheiro CT Táxi

Mariana Santana Pereira Santos – DTP/SETRAM

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Presidente – Conselheiro CT Táxi

Rafael – Canal Vou de Táxi – Conselheiro CT Táxi

Reginaldo Santos – Conselheiro CT Táxi

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Vinícius – Na Rota do Taxi – Conselheiro CT Táxi

Vitor – Conselheiro CT Táxi

Wagner Caetano – Conselheiro CT Táxi

**INFORMES**

1. SP Táxi: situação atual e melhorias em curso;
2. Revisão e progresso do Táxi Adaptado: resultados da última reunião;
3. Alteração da Portaria dos novos alvarás sorteados para incluir cônjuge e filhos como segundo motorista e coproprietário: Essa medida promoveria uma maior flexibilidade e apoio às famílias dos motoristas, permitindo que mais membros da família possam contribuir para a operação do táxi, o que pode ser especialmente útil em situações de emergência ou na gestão do negócio.
4. Alteração da Portaria do Táxi Executivo para permitir inclusão de motoristas com menos de 24 meses de experiência: Reduzir o tempo mínimo de serviço de 24 meses para 6 meses poderia ampliar a inclusão de novos motoristas, promovendo a entrada de profissionais mais jovens ou com menos experiência, mas qualificados, no setor, o que pode aumentar a oferta de serviços.
5. Redistribuição de Licenças: retirada de motoristas inativos e liberação de alvarás para interessados;
6. Posicionamento do DTP com relação à vestimenta dos taxistas – essa pauta está relacionada aos pedidos de alteração que foram feitos na última reunião;

**PAUTAS**

1. Aprimoramento do sistema de vistoria: possibilidade de digitalização completa com prestador terceirizado (modelo de BH como referência);
2. Identificação Visual dos táxis de São Paulo: estudo sobre a colocação do número SMT nas portas traseiras para diferenciá-los de veículos de outras cidades;

Em virtude do prazo exíguo da reunião, e ainda, tendo em vista que as pautas acima aprovadas são extensas e dependem de um refinamento de ideias para que o processo seja conduzido da maneira mais democrática possível, as demais pautas serão analisadas pelo DTP e poderão ser discutidas em próxima reunião.

**00:00:00 Michele Perea Cavinato**: Vamos lá. Então, a primeira é SP Táxi, situação atual e melhorias em curso. Quem vai dar todo apoio hoje pelo DTP é a Mariana. Mari, a palavra é sua, se quiser emendar já todos os informes.

**00:00:26 Mariana Santana Pereira Santos**: Bom dia a todos, vocês me escutam bem? A gente colocou como informes, porque são assuntos que alguns já foram encerrados e outros não há possibilidade de discussão, porque na realidade é só uma atualização dos encaminhamentos. A CET e as duas outras pautas são absolutamente extensas, principalmente no estado municipal de cá, que é um tema polêmico e que requer uma discussão um pouco mais aprofundada para a gente poder dar encaminhamento aqui internamente para o pessoal da engenharia, enfim. Mas vamos lá. O primeiro informe é a respeito da SP Táxi, situação atual e melhorias em curso. Em relação a essa questão do SP Táxi, a gente não teve nenhuma alteração. Eu verifiquei com o gestor do contrato, o doutor Rafael, aqui do DTP, e com o nosso diretor, em relação à última reunião que foi prestada a respeito do contrato, do desacoplador, de todas as questões que envolvem o contrato da SP Táxi, não houve alterações. Se tivermos alguma novidade em relação a isso, vai ser passado pelo e-mail e vai ter que ser com o meu conhecimento. Se vocês tiverem alguma dúvida também, podem levantar a mão que eu aproveito já a nossa dúvida e a gente faz um encaminhamento interno.

**00:01:58 Michele Perea Cavinato**: Mari, como você prefere? Você prefere ir respondendo já as perguntas de cada informe ou você quer fazer toda a apresentação? Porque eu vi que o Rafael já se manifestou.

**00:02:10 Mariana Santana Pereira Santos**: Ah, o Rafael do Vou de táxi. Rafael, por favor, fique à vontade. A gente já vai fazendo... Eu prefiro, se você tiver alguma outra sugestão, fique à vontade. A gente preferiu encerrar os informes, então a gente encerra só o que for. Rafael, por favor, fique à vontade.

**00:02:27 Rafael – Canal Vou de Táxi**: Bom dia a todos. Meu nome é Rafael, sou taxista desde 2015. Tenho um canal no YouTube que fala sobre táxi. Referente ao SP Táxi, eu queria entender o porquê que ele não está funcionando. Poderia disponibilizar ele para funcionar, mesmo sem essa questão do desacoplador, porque, antes do desacoplador, o aplicativo não era o melhor do mundo, mas ele rodava bem. Eu trabalhava com ele, ele me servia. E aí, toda essa polêmica do desacoplador, se vai ou se não vai, enquanto não decide, poderia falar, vamos liberar sem desacoplador e deixa a galera ir trabalhando. Entendeu? Eu queria entender o porquê que não libera.

**00:03:18 Mariana Santana Pereira Santos**: Oi, Rafael. Em relação a essa questão do uso do desacoplador, pelo conhecimento que eu tenho, foi construído o edital de maneira que colocasse o valor do taxímetro como central na discussão. Porque o aplicativo SP Táxi que era gerenciado pela Prodan, inclusive pelas outras empresas que venceram a licitação, é que não tinha o apontamento do valor real que estava sendo colocado no taxímetro, que estava sendo disposto ali no taxímetro. Então, usar o acoplador não foi uma exigência nossa. A exigência nossa era o quê? O valor acertado pela corrida seria o valor do taxímetro, obrigatoriamente. E a solução apresentada pela empresa que venceu a licitação foi o desacoplador. Mas, de qualquer maneira, eu vou anotar a sua reivindicação, porque, pelo que eu entendo, pelo que eu vi do aplicativo, todo a unificação estruturada, todo o processo, ele surge dessa exigência. Então, eu acredito que tenha que modificar algo e criar mecanismos para que esteja atendido esse item de termos de referência. E aí vai ter que fazer uma série de alterações e ver a viabilidade disso, inclusive o contrato atual, e outras questões também que estão no contrato, para a gente ver se está fazendo, se o termo de referência está inteiramente sendo cumprido, entre outras coisas, mas eu vou deixar aqui anotado. Está registrado aqui.

**00:04:53 Rafael – Canal Vou de Táxi**: Só um comentário. Enquanto tudo isso vai passando o tempo, é para você ver, um monte de taxista, um monte mesmo, está migrando e está trabalhando com o aplicativo da Uber, por exemplo. E o aplicativo da Uber, que oferece táxi aqui em São Paulo, no final da corrida, o taxista insere o valor do taxímetro no aplicativo da Uber e não está tendo problema nenhum. Tem um monte de taxista que está trabalhando lá e está feliz da vida. O que, para mim, é triste, porque uma empresa que tentou acabar com a gente e a gente tem que ver colegas migrar para lá, por não ter um aplicativo nosso, isso me deixa bastante chateado. Eu entendo a tua situação, mas seria bacana correr atrás para tentar liberar o SP Táxi e para a galera trabalhar, porque a galera quer trabalhar. É só isso.

**00:05:48 Mariana Santana Pereira Santos**: Certo. Bom, o meu comprometimento com você, com esta câmara temática, com o meu trabalho, é passar essa pauta adiante e tentar averiguar se existe essa possibilidade de você entrar.

**00:06:03 Rafael – Canal Vou de Táxi**: Bom. Beleza, muito obrigado pela atenção.

**00:06:08 Mariana Santana Pereira Santos**: Obrigada, eu agradeço, Rafael.

**00:06:15 Alexandre Lima**: Olá. Bom dia, tudo bem? Eu sou conselheiro na Zona Sul e vou te fazer alguns comentários com relação ao SP Taxi. Obviamente, o SP Taxi foi licitado e até fiquei surpreso com os comentários que você fez. Não vou entrar nessa polêmica, mas é algo que não seria registrado, está sendo, é que o requisito de imputar o valor, quer dizer, ter o acesso ao valor do taxímetro. Na época, foi passado que é uma exigência da prefeitura a conexão e a entender que a solução apresentada pela empresa vendedora foi o desacoplador. Quer dizer, não foi requisito da prefeitura a existência do desacoplador, só que eu queria que o valor imputado, que aparecesse no APP, fosse o valor do taxímetro. Isso é importante registrar. Mas o meu ponto aqui, e eu sei que você é uma portadora e não é a tomadora de decisão, é que se passaram mais de um ano, já tive em outras oportunidades o questionamento, transparência do número de corridas, um portal que as pessoas tivessem acesso para fazer medição de quantos carros estão ativos e nada disso foi passado. Vou colocar o mesmo termo que coloquei na outra oportunidade e espero que não pareça deselegante, é um produto que está morto. É chegada a hora de pedir o fim dele, como hoje ele é. A marca, a SP Táxi da prefeitura, ok. De resto, não presta. Não presta ao serviço. Não estou dizendo que ele não tem qualidade. Ele não se presta ao serviço ao qual ele foi construído. Ele não atende às expectativas. Eu tenho a capacidade de comentar, porque eu trabalhava numa empresa que desenvolvia um produto similar. Então, eu tenho a capacidade crítica e técnica para dizer que é um produto que não atende o mercado. Bem colocado pelo Rafael, o tempo passou, a concorrência está aí. Não vejo o problema da concorrência, eu vejo o problema da incapacidade de o segmento entregar um produto minimamente viável para o mercado. Vai a concorrência ser capaz de competir, até porque, e que fique claro, os taxistas não são obrigatórios, pelo que entendo, a aderir ao produto. Vincular questões técnicas do DTP ao aplicativo é extremamente errônea, na minha opinião. Então, você está resolvendo um problema de digitalização do DTP de um produto de terceiros. Não acho que esse é o caminho. Uma coisa é pedir o táxi pelo aplicativo. Outra coisa é você ter uma conexão, uma integração, e ali resolver a vida do taxista e reduzir o custo para a prefeitura e para o segmento. Acho que são questões distintas. Então, só gostaria de pautar isso. Acho que não há mais espaço para passar da câmera temática que ocorre a cada dois meses, de “ah, vamos ver o que está acontecendo”. Nada está acontecendo. A empresa assumiu uma responsabilidade perante a prefeitura e ao mercado, e ela não entrega. E é simples assim. E se não entrega, ela é incapaz, ela está inabilitada. Ela pode usar os termos legais que quiser, mas, assim, no frigir dos ovos, no final do dia, é que ela não entrega o que o mercado, o que ela se propôs a entregar. Ela entrou numa polêmica que foi incapaz de sair. Ela não foi hábil em conduzir o assunto. Aí é um problema de gestão. Não é um problema da prefeitura, nem dos taxistas, nem do mercado, porque eu estou me colocando na posição de consumidor. Como consumidor, é um produto que eu poderia vir utilizar, mas eu não utilizo, porque, além de ele ter essas limitações ou requisitos técnicos de conexão, ele é ruim tecnicamente. Isso precisa ser dito também. Ele é um produto de *user experience*. A experiência do usuário é ruim. Você pode fazer, às vezes, um produto que atende o mercado, e ele até ser tecnicamente ruim, mas ele é ruim nos dois aspectos. Ele não atende a expectativa do taxista que precisa, ele não atende a expectativa do consumidor que quer ter o serviço de táxi, porque, de alguma forma, o serviço é uma obrigação da prefeitura disponibilizar o serviço de táxi. Isso é uma obrigação legal, não é um favor que ela está fazendo. Então, é isso, em resumo. E, desde já, obrigado pelos esclarecimentos. Mas, da minha visão, e aqui eu encerro agradecendo a todos, não há mais espaço para uma pauta daqui a dois meses eu perguntar, e aí? Tem que se tomar uma decisão final. O produto é ruim, a experiência é ruim, e já é passado o tempo de a gente olhar para 25, 26, há um novo ciclo do prefeito reeleito e ele tem que entender que não adianta fazer afagos ao mercado se ele não está entregando efetivamente, porque é só passar mel na boca, no lábio das pessoas. Tem que se entregar uma solução. Que seja dizer não, não vou entender mais nada. Melhor do que dizer “eu tenho, mas não tenho”. É isso. Obrigado.

**00:11:51 Antonio Souza**: Eu sou Antônio, sou um dos representantes da associação JK.3023. Eu iria fazer a pergunta de quem seria o responsável, o fundador, o criador do tal desacoplador, mas o Alexandre acabou me respondendo. Acho que involuntariamente ele já respondeu para nós que é uma ideia da empresa que ganhou a licitação e não da prefeitura. Correto?

**00:12:27 Mariana Santana Pereira Santos**: Correto. O desacoplador, na verdade, ele veio... Não existe esse jeito n tal de licitação de ter um objeto chamado desacoplador. O que tinha no edital de licitação, do SP Táxi, em termos de referência, foi que nós gostaríamos de um mecanismo que apontasse no aplicativo, tanto do motorista quanto do passageiro, o valor que estava notado. Foi essa a exigência. Eles utilizaram esse equipamento desacoplador como uma maneira de integrar em tempo real o valor apontado.

**00:13:07 Antonio Souza**: Perfeito. Então é uma ideia da prefeitura, né?

**00:13:13 Mariana Santana Pereira Santos**: A ideia da prefeitura não foi o equipamento. A ideia da prefeitura foi dar transparência ao usuário do serviço, deixando o valor apontado no taxímetro exatamente igual ao valor que consta no APP. Já que o aplicativo da prefeitura de São Paulo tem que ter apontado o valor da tarifa pública. Foi essa a ideia.

**00:13:30 Antonio Souza**: Perfeito.

**00:13:40 Alexandre Lima**: Bom dia a todos. Meu nome é Alexandre. Eu sou taxista há pouco mais de 32 anos. Hoje eu participo, eu criei uma equipe de taxistas. Prestamos serviços executivos. Com relação ao desacoplador, vejam, me convidaram para algumas pautas aqui. Eu queria passar rapidamente pela do desacoplador. O que eu entendo do SP Taxi é que eu creio que o maior inimigo do próprio aplicativo foi o taxista, com teorias da conspiração. Bem como o pessoal de divulgação de marketing do aplicativo, que também foi muito ruim. Muito ruim. Deixaram muito a desejar. Por que, veja, a ideia do desacoplador era qual? Era o taxista receber no final da corrida o valor do taxímetro e o cliente pagar o valor do taxímetro. E aí criou-se aquela celeuma. Vão fiscalizar você durante o seu trabalho, quantas horas você trabalha. Você vai pagar imposto e uma série de coisas absurdas. Porque, veja, vão saber quanto você ganha. Aqui o pessoal que está aqui tem um mínimo de esclarecimento, claro. Quando o aplicativo vai pagar para o taxista, ele tem que declarar para a receita quanto e para quem ele está pagando. Independentemente de ter desacoplador ou não. A 99 faz isso, a Uber, SP Taxi, Vai de Taxi, todos fazem isso. Ele vai saber quantas horas você está trabalhando. A Uber hoje eu vejo desligando aparelho de colega aí, sem desacoplador, porque sabe quantas horas ele trabalhou, que dia ele trabalhou e tudo mais. Então, isso foi simplesmente o próprio taxista com teoria da conspiração que fez isso. E a empresa, infelizmente, por não saber se defender, por não saber passar direito o produto dela, pecou e acabou com ela mesmo, deu um tiro no pé. Colocou pessoas para defender o desacoplador que nem taxistas são. Era um motorista de aplicativo. Aqui eu falo do Sr. Elvio, que era motorista de aplicativo. Como que um motorista de aplicativo quer ensinar um taxista a ser taxista? Não dá, certo? Só que era muito simples. O Sr. Carlos é um cara formado pelo ITA. Ele pode ter o defeito que for, mas burro ele não é. Ele não ia criar um aparelho para fazer o que o seu celular faz de graça, que é sua geolocalização e passar os dados dos valores que você recebe. Aí, não, mas ele vai estar rodando com o seu taxímetro desligado. Pô, mas pera um pouquinho. Qualquer taxista com três neurônios na cabeça sabe que o taxímetro já tem dentro dele uma memória interna que a cada acionamento que você faz aqui ele marca quanto você girou. Isso daí o seu taxímetro faz. E faz, veja, no mínimo há 32 anos, porque o meu primeiro taxímetro já fazia isso. Então, falar para mim que o desacoplador ia fazer isso é ridículo. De contrapartida, a prefeitura prometeu também em propaganda que eu nunca vi. Então, para mim, mais uma vez, o marketing do SP Taxi foi um lixo. Um lixo. A divulgação do produto e a explicação. Desde os tropeços na língua do próprio Sr. Carlos, dizendo que ia cobrar a corrida fora do aplicativo por engano e depois tentando consertar. Mas aí já tinha, já era morta. Como do vereador Adilson Amadeu, o qual tem até certa admiração por ele, mas ele vim falar que tinha que saber quantas horas o taxista trabalhava. Isso daí acabou com o aplicativo. Eu acho que esse aplicativo, da maneira que está aí, hoje é natimorto, como disse o colega anteriormente, por conta de tudo isso, porque nasceu de maneira errada. Foi muito mal explicado. Agora, tem uma pauta que me colocaram que iria ser discutida aqui, eu gostaria de tocar no assunto, que é com relação a colocar número de São Paulo ou qualquer coisa, identificando na porta do táxi. Eu acho isso simplesmente um absurdo. Uma vez que os carros de frota lutaram para tirar isso do carro, por conta da discriminação que eles sofriam. E aí eu vejo o colega hoje falando, “Ah, mas não dá para saber quando o carro é de São Paulo”. Espera um pouco, gente, vamos parar um pouquinho, pôr a bola no chão e avaliar a seguinte situação.

**00:17:49 Michele Perea Cavinato**: Alexandre, mas espera. Vamos por uma pauta por vez. Acho que é melhor ir em uma pauta por vez.

**00:17:53 Alexandre Lima**: Olha, eu queria falar só disso. A minha pauta para mim aqui, acho que a principal seria essa, para mim pelo menos, para a minha equipe. Veja, hoje, quantos mil taxistas tem de fora de São Paulo trabalhando aqui? Perto do que tem de Uber trabalhando aqui, que não é de São Paulo. De São Paulo, tanto faz. Brigar com o cara que não é de São Paulo aqui, fantasiar o meu carro hoje para trabalhar, assim como o restante dos táxis de São Paulo. Fantasiar os nossos carros para trabalhar, para começar a perder corrida, por conta de mil taxistas, perante a 500 mil Uber que trabalham aqui. Se eu proibir o taxista de fora de São Paulo de trabalhar aqui, é muito simples. Tem que colocar a cerca no aplicativo, porque eles trabalham aqui é pelo 99 e pelo Uber. Se a 99 e o Uber deles não tocarem aqui em São Paulo, porque eles são de outro município, eles já não vão trabalhar, porque, se pintar a porta do carro, eles vão simplesmente cadastrar o carro deles como particular e vão continuar trabalhando em São Paulo. Isso não vai mudar. Seria muito simples colocar a bandeira de São Paulo na própria placa do veículo. Põe uma acoplada na placa do veículo como identificação.

**00:18:56 Michele Perea Cavinato**: Eu acho melhor a gente seguir as pautas, senão a gente...

**00:19:02 Mariana Santana Pereira Santos**: Isso faz parte da pauta de identidade visual. É que o senhor se antecipou um pouquinho, mas a gente ainda vai discutir e vai discutir a fundo essa questão. Tá bom? Então, vamos só determinar os históricos e vamos discutir essa pauta.

**00:19:15** **Alexandre Lima**: Ah, perfeito.

**00:19:18 Michele Perea Cavinato**: Obrigada, Alexandre. Eu acho que sobre o SP Taxi esgotou. Todos já fizeram. Acho que sim, Mari. Vamos passar para o segundo. Então, a revisão e progresso do táxi adaptado resultado da última reunião.

**00:19:33 Mariana Santana Pereira Santos**: O táxi adaptado, a gente está em contato, como eu falei na última reunião, com a Secretaria Municipal da Pessoa, Pessoa e Ciência. Assim, a gente primeiro precisa finalizar esse processo de inserção dos veículos que foram desse último edital. O que acontece hoje? Hoje, a gente está dentro do prazo de inclusão dos veículos desses últimos três editais a respeito do táxi adaptado. Eu tenho aqui um resumo para vocês da quantidade de veículos que foram inseridos nesses últimos tempos desse último edital. Foram três editais, na verdade. Um para acessível com o PCD, outro para trânsito de exercício e um acessível geral. Até o momento, tem alguns que já emitiram dias, mas, de qualquer forma, foram 139 inscritos no acessível geral, nove inscritos para o trânsito de exercício, no veículo acessível, e para o PCD foram oito inscritos. Até agora, montado e na rua, o Alvará emitiu, mostrando somente o Alvará, que é do acessível geral. Então, a gente precisa assinar o prazo, o prazo para a inserção do veículo, o prazo maior é o dia 11 de junho de 2025. Então, a partir do dia 11 de junho de 2025, a gente vai fazer um balanço, a gestora vai fazer um balanço e, realmente, verificar quantos veículos a gente ainda pode implementar e estudar um novo modelo de acessibilidade em São Paulo. Inclusive, tem estudos que pensam em verificar algo que esteja muito fora da modalidade fácil. Tem os veículos que são das frotas, hoje teve um decreto, recentemente foi publicado, que alterou o decreto 8439, que é o decreto que regulamenta a lei do carro. Para se criar uma frota, por causa da lei federal, 10% desses veículos têm que ser acessíveis. Então, hoje, para se criar uma frota, você tem que ter, no mínimo, 15 veículos para iniciar. São 13 veículos comuns e dois veículos acessíveis. Isso já está em vigor, mas, de qualquer forma, ainda vai ter um prazo de adaptação a frotas vestidas para elas colocarem. Elas já têm veículos acessíveis para fazer a modernização dos veículos, alguns avançaram o tempo, o prazo de idade do veículo, mesmo que sejam 10 anos. Teve em 2012 um sucesso, foram 58 patrocinadores, mas temos alguns ainda autônomos que foram lá do início de 2008. Mas, a princípio, a gente precisa determinar quem dá esse prazo da inserção dos veículos para a gente poder ter um balanço e algum outro estudo um pouco mais acurado a respeito disso. Alguém tem alguma dúvida?

**00:22:36 Michele Perea Cavinato**: Eu não sei se o Luiz Pelegrino está na reunião, mas ele era um dos que estava definindo essa pauta, se ele puder...

**00:22:49** **Mariana Santana Pereira Santos**: Ele está aqui?

**00:22:52 Michele Perea Cavinato**: Ele estava, sim, eu me lembrei.

**00:22:56** **Mariana Santana Pereira Santos**: Bom, de qualquer forma, a gente pode passar para a próxima?

**00:23:00 Michele Perea Cavinato**: Claro que sim, vamos lá.

**00:23:05** **Mariana Santana Pereira Santos**: A terceira foi uma solicitação de alteração da portaria dos novos alvarás sorteados para incluir cozes e filhos com o segundo motorista proprietário. A medida promoveria uma maior flexibilidade para as famílias dos motoristas, permitindo que mais membros da família possam contribuir com a operação do carro, o que pode ser especialmente útil em situações inexistentes na gestão do negócio. Essa questão, nessas últimas edições, realmente tem uma cláusula no edital que não permite a inclusão de coproprietário ou de segundo motorista durante o ano. Questões do edital, não há como fazer modificação depois, gente, porque o edital não tem o prazo para a pessoa impugnar. A partir do momento que existe aquele prazo de impugnação ou de questionamento das cláusulas do edital e não houve questionamento, não houve questionamento a respeito disso, então a gente não tem como alterar as regras do edital. Conforme eu constei, inclusive, o nosso departamento dirige, que eles falaram que não existe essa possibilidade. Assim, justamente por não ter algo que está em portaria. Se estivesse em portaria, o procedimento a gente poderia modificar, mas é o edital. O edital, as regras não estão passivas de modificação depois da publicação.

**00:24:42 Wagner**: Oi, Mari, tudo bem? Me ouve bem? Bem, eu estou aqui apagado, porque acabou surgindo um atendimento aqui de última hora e agora já estou parado aqui, já consigo falar um pouquinho. Talvez, eu não consiga participar de toda a reunião, mas vou ouvir aqui atentamente, tá bom? Então, sobre essa questão que a Mari colocou, realmente é uma pena, Mari, porque isso tem impedido muita gente de trabalhar, porque não considerar que o conjugue ou parênteses de primeiro grau possam compartilhar o táxi é realmente uma pena, porque o táxi é uma empresa familiar. Então, o marido trabalha, a esposa trabalha, o filho trabalha no táxi. Hoje, você não considerar que o marido possa trabalhar com o mesmo veículo, compartilhando com a esposa, mesmo que essa cota aí seja uma cota feminina, é uma cota feminina, mas a mulher é casada com alguém, ela tem filho, e isso também poderia otimizar o uso do táxi, o táxi ficar mais tempo a serviço do cidadão. É realmente uma pena. Eu estive conversando com essa pauta recentemente com o vereador Adilson Amadeu, ele me prometeu verificar essa questão, e eu acho que é uma coisa que tem que ser revista para a gente fazer isso funcionar, fazer esses alvarás de fato se tornarem interessantes para quem foi sorteado, entendeu? E que a gente possa otimizar isso reconhecendo que o táxi é compartilhado entre a família, que o marido trabalha, o filho trabalha, é uma empresa familiar. Essa é a minha observação, porque já tem muita gente com dificuldade que não esteve atento ao processo todo, ao edital, comprar um carro na expectativa que o marido também pudesse compartilhar, e hoje essas pessoas estão paradas, com receio de trabalhar, porque a legislação não permite, a portaria não permite. Eu acho que de forma extraordinária isso poderia ser revisto de alguma forma.

**00:27:30** **Mariana Santana Pereira Santos**: Bom, de qualquer forma, Wagner, eu posso anotar, eu estou anotando aqui no bloco de notas toda a nossa discussão para a gente levar adiante. Quem sabe exista alguma exceção à regra ou algum parecer jurídico. De qualquer maneira, eu vou anotar essa sua observação e vou passar para a nossa diretoria, para a secretaria, a Michele como gestora, a gente pode verificar internamente como a gente pode procurar, estudar um pouco mais a pauta para ver se a gente vai ver a viabilidade disso acontecer. A princípio realmente as regras do edital não podem ser modificadas depois que houve aquele prazo de recurso, de impugnação que a gente tem, de questionamento das regras que estavam ali no esforço, mas, de qualquer forma, a gente vai passar para a frente.

**00:28:30 Wagner**: Mari, só fazendo uma ressalva. Eu entendi perfeitamente sobre o que você disse, mas essa é a questão, que as pautas devem ser construídas com a categoria, essa é uma pauta que não passou pela Câmara Temática, não nos informaram que isso estava sendo construído. Realmente foi uma pena, porque se a gente tivesse discutido isso aqui com os taxistas e dado a opinião, antes desse edital sair, talvez isso não teria sanado essa questão, já antes do projeto. Porque a gente tem que entender que a Prefeitura lança os seus projetos, mas um parágrafo que estiver ali em desacordo com a realidade do taxista inviabiliza de acontecer. Então, é muito importante que todos os projetos relacionados ao táxi estejam alinhados com a categoria, seja ele pelos sindicatos, seja ele pela Câmara Temática ou mesmo fazendo uma pesquisa. O que a gente mais discute aqui nessa Câmara Temática são os impedimentos que a burocracia causa ao taxista, são detalhes que poderiam ser resolvidos facilmente e a gente traz para cá e nem sempre há tempo, se torna até tarde para resolver. Mas é importante que a gente consiga debater isso, as próximas pautas antes, para que esses detalhes assim não sejam um empecilho. É importante que tenha mais mulheres dirigindo o táxi, mas também entender o que é o táxi, o táxi, eu sou taxista, como o Alexandre também, e já que é um grande amigo que já até trabalhou com meu pai no passado. Eu também estou completando 30 anos de táxi e o táxi sempre é familiar, sempre é uma empresa familiar. O pai quer que o filho seja taxista, depois vai o primo, então sempre é uma coisa. Você nunca vai ver um taxista assim individual. Ele sempre tem uma ligação familiar com o táxi. É muito importante isso. Acho que se tivesse considerado parentes de primeiro grau já tinha resolvido toda essa questão e cônjuge. É importante isso, mas eu te agradeço a sua atenção e acho que se puder encaminhar isso para a gente tentar falar qual que é a solução, existe uma solução, seja pela Câmara Municipal, seja pela Prefeitura, pelo prefeito, para a gente tentar construir esses caminhos. Obrigado, Mari.

**00:31:16** **Mariana Santana Pereira Santos**: De nada, obrigada. Eu só vou agradecer o Wagner, inclusive por isso que a gente tá colocando a questão de pausa, que eu coloquei, que a gente colocou como pausa principal, a questão da identidade do usuário do táxi que é um processo grande que muda a vida de muita gente, muda a percepção do usuário do táxi na cidade, muda também porque existe uma questão orçamentária Então, esse assunto é um assunto que precisa ser muito bem encaminhado e discutido, que envolve as cooperativas, as frotas, o taxista não tem a caracterização invertida da sua própria natureza de ser serviço, de qualquer forma, hoje a gente vai tentar dar encaminhamento a essa pausa e discutir isso, tá bom?

**00:32:11 Antonio Matias**: Bom dia, tudo bem? Ô, Wagner, bom dia, tudo bem? Você, Wagner, você cumprimenta todos os homens, em nome da Michelle e da Mariana, cumprimenta todas as mulheres. Olha, rapaz, a dona Fátima tá aqui presente, que prazer, dona Fátima, ter a senhora conosco, beijo pra senhora também, seja bem-vinda. Traga as mulheres pra participar, dona Fátima. Mulherada tem que invadir, tá aqui, comandar. É a voz de vocês que faz com que a gente possa ter êxito nas reuniões, nas pautas. Mas vamos lá. Wagner, o terceiro índice da pautaria. A gente já conversou com o doutor Gilmar, está sendo feito um estudo com o doutor João lá da secretaria, mas para família. Não é para ficar alugando, porque até então, se for alugar carro de terceiro, de permissionário pra outra pessoa, tem que vir ou aqui ou no outro sindicato pegar uma declaração, uma carta. Para evitar esses problemas, que dá muito problema no DTP. Então, para familiares, nós colocamos essa pauta, que foi umas mulheres que trouxeram aqui também, a Fátima sabe quem são elas, e a gente já encaminhou. Mas não demos prosseguimento, em virtude dessa Câmara Temática, que sempre ouve as reivindicações da Câmara Temática e participa do conselho, para que a gente possa ter êxito. Então, eu preciso que a gente ajuste essa pauta aí, Mariana e Dona Michele, para levar para o doutor Gilmar, para concluir com o doutor Roberto também. A terceira tem encaminhamento familiar. Era isso, dona Michele.

**00:34:15 Michele Perea Cavinato**: Obrigada, Ceará. Então, o encaminhamento dessa pauta, desse informe, pegar exatamente como tá e conversar, discutir, levar para frente pro Cimatti e para o doutor Gilmar?

**00:34:35 Antonio Matias**: Isso, que o doutor Gilmar já alinhei com ele. Então, falta só o doutor Roberto Cimatti ajustar, que tem que passar pela Câmara Temática, para que a gente não fique que nem antigamente dizia, “ah, tão colocando de garganta abaixo”. Não. Os sindicatos chamam a assembleia, os taxistas não vêm. Então, vamos aproveitar as assembleias e as Câmaras Temáticas do táxi e colocar, abrir as pessoas que querem participar, querem somar, querem trazer sugestões, opiniões, críticas, pra que a gente possa se encaixar aqui e resolver o problema da categoria. Então, passando essa pauta, familiar. A mulher, para o marido ou para o filho, pode ser com o proprietário, ou colocar o segundo, familiar. Se for outro gênero, tem que vir no sindicato, pegar a declaração, de acordo com a aposta dele, que está em vigor.

**00:35:12 Michele Perea Cavinato**: Perfeito. Então, encaminhando, vamos lá. Quarto informe, alteração da portaria do táxi executivo.

**00:35:12** **Mariana Santana Pereira Santos**: O programa Instituto Jornal de Motoristas, com menos de 24 meses de experiência. Essa questão já foi resolvida, foi divulgada, não sei se na semana passada ou na retrasada, não me recordo, o Decreto 6.3.833, de 2024. Então, essa pauta já foi atendida, já foi publicado o decreto, e, inclusive, a gente já alterou aqui o nosso sistema, o nosso táxi executivo, que a gente já está aceitando, sem esses 24 meses de experiência. O Wagner continua com a mão levantada. Você quer falar, Wagner?

**00:35:38 Wagner**: Sim, essa pauta também foi colocada por mim, Mari, e nós tivemos a grata surpresa que ela foi atendida, mesmo antes aqui da nossa reunião, por intermédio do gabinete do vereador, do presidente Ceará, do Simtetaxi. Então, muito bom, porque também era uma pauta muito relacionada à anterior, que nós comentamos, era um impeditivo também. Porque, considerando que tinha que ter dois anos, isso atrapalhava também quem estava querendo colocar alguém para trabalhar ou nomear alguém. Acho que, estando resolvido, parabéns aí pelo DTP, pela Secretaria, que estava atento a essa pauta e conseguiu reverter ela aí para os taxistas. Muito bom, parabéns.

**00:36:53 Antonio Matias**: Wagner, Michele, só acrescentando o que o Wagner falou. Além disso, o taxi executivo hoje pode permitir colocar o táxi acessível também. Foi uma solicitação feita pela categoria, direta ao prefeito Ricardo Nunes, me passou, levei para o doutor, conversamos com o doutor Gilmar, já foi autorizado. Então, quem tiver táxi executivo, quiser ir para o modal adaptado ou acessível, está permitido, tá bom?

**00:37:22 Wagner**: Muito bom, muito bom.

**00:37:30** **Mariana Santana Pereira Santos**: Redistribuição de licenças retiradas de uma operativa de notícias de liberação do avanço para interessados. Essa pauta vai de encontro com o decreto 6.3354. O que aconteceu? O secretário e a Prefeitura de São Paulo em si viu que a gente tem uma série de alvarás, normalmente no sistema, por volta de 7 mil alvarás protocolados. Em virtude disso, foi liberado uns 5 mil novos alvarás, que foram esses que estão sendo torceados até hoje. Até completar esses 5 mil, a gente vai continuar tendo os outros três. Os alvarás que estão encaminhados, todos eles, eles vão ter direito a fazer a reativação desse alvarás mediante a nossa comunicação. De acordo com esse decreto que foi divulgado, o que acontece? A Prefeitura vai dar ao terrorista daquele alvarás que foram cancelados, uma oportunidade para que eles possam reativar o seu carro. Ou seja, a pessoa que já teve um alvará, tem lá o prazo, tem uma portaria que tem os prazos específicos, inclusive os prazos que a gente vai fazer a notificação. A gente vai notificar esse interessado, essa pessoa que já teve um alvará, tem o prazo de cancelamento, notifica, ele vai ter um prazo para se regularizar, e regularizando, ok, se ele não se regularizar. A gente faz o cancelamento e a ativamento presidente que ele vai deixar parar. A gente está no meio desse processo, porque existe uma portaria do secretário-geral que tem as dicas, a gente tem os prazos de cancelamento desse alvará. Ou seja, por exemplo, aqueles que foram cancelados no prazo de 2024, os que foram cancelados em 23, 22, 21 e assim sucessivamente, a gente vai fazer uma listagem deles, vai publicar em diários que é e aqueles que tiveram os interesses, então tem muita gente que está fazendo a reativação do seu alvará. Então, é nesse processo, a falta foi do início, do base, já está sendo feito isso aqui pela Prefeitura. A gente está no meio desse processo. Alexandre, você tem alguma dúvida?

**00:39:56 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Obrigado, não é uma dúvida, é mais uma solicitação que é recorrente desde que eu comecei a minha participação, antes de ser conselheiro, inclusive. Qual é o número efetivo ou real de taxistas trabalhando hoje? Isso eu nunca tive essa informação. Isso é fundamental. Está dentro do conceito de transparência. Quantos taxistas efetivamente estão trabalhando na cidade de São Paulo? Tenho direito de trabalhar. Nesse número, eu não tenho. Eu gostaria que toda a sociedade tivesse.

**00:40:30** **Mariana Santana Pereira Santos**: Eu preciso que você me esclareça, porque, assim, existem Condutax ativos que são todas as pessoas que têm o seu Condutax e tem aqueles Condutax que estão vinculados ao alvará. O vínculo tem como titular, como segundo motorista, como proprietário, preposto. Então, a primeira coisa é essa,

**00:40:47 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Mas eu posso perguntar. Todas são fundamentais. Quantos Condutax existem? Quantos efetivamente são proprietários de veículos? Quantos são os segundos condutores? Tudo isso, você consegue entender, fazer o mapeamento real se o táxi atende a demanda da sociedade de São Paulo ou não. Se eu não tenho... Por exemplo, existem métricas, hoje em dia, baseadas em números da ONU, quantos taxistas por habitante uma cidade ou uma metrópole devem ter. Se eu não tenho esse dado aberto, transparente, então, se fala, São Paulo tem 45, São Paulo tem 37, em São Paulo, só 29 mil e tantos fizeram efetivamente a aferição do seu táxi, e por aí vai. Você tem um universo de suposições sem ter os números reais. Não precisaríamos passar por uma situação em que se fala sobre informações que não são reais. Se eu tenho uma informação real, eu consigo, inclusive, fazer sugestões. Será que a gente não pode aumentar, inclusive, o número de táxis na cidade de São Paulo? Como é que está isso distribuído? Eu vou dar um exemplo. Embora não se aplique à sociedade de São Paulo, mas eu acho que é uma coisa interessante. Isso eu já comentei e acho que só vai servir apenas como exemplo. Em Moscou, quem coordena toda a questão dos pontos de táxi e a distribuição do táxi é a Prefeitura de Moscou. Todos os aplicativos que rodam em Moscou passam por dentro da Prefeitura. Então, ela tem acesso a todas as informações. Com essa análise, ela cria o chamado mapa de calor. Não adianta eu ter 5, 10, 15, 20, 30, 40 mil táxis se ela só atende a região, por exemplo, Zona Sul. Como é que está ZL, ZN, região central? A gente precisa ter um mapa, entendimento. Para isso, a gente precisa de dados. Uma das grandes dores das chamadas cidades inteligentes ou das grandes demandas, que São Paulo, eu espero, se coloque nesse patamar um dia, é saber, é ter acesso a dados. Hoje, ninguém tem acesso a nada. Dentro da lei de transparência, é uma obrigatoriedade do governo digital, inclusive, numa legislação recente de 2021, torna-se obrigatório tornar todos os dados não sensíveis públicos. Então, esse é um dado básico que deveria estar aberto, online, ativo. Não temos o contrário de quantos táxis estão operando no momento. Isso é um outro papo. Mas quantos estão capazes de fazê-lo? Isso é fundamental e básico. É isso. Obrigado, viu? Eu sei que fugi um pouquinho da pauta, mas, como você citou essa informação, eu achei que era importante. Inclusive, essa informação de 7 mil, para mim, eu não sabia. Isso é importante. Sem ser que nós estamos falando, em São Paulo tinha 45 mil táxis até um tempo atrás. Nós estamos falando de cerca de 18% ou 15% de pessoas que não mais estão trabalhando no segmento. Isso é um número bastante significativo. Obrigado.

**00:43:50** **Michele Perea Cavinato**: Alexandre, eu lembro que você fez essa solicitação, acho que em fevereiro. Na época, a Mari te respondeu para ser bastante específico no que você precisava e fazer por live, que todas as informações seriam passadas. Lembra disso, Mari? Acho que foi em fevereiro.

**00:44:00 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Eu leio a live, leio qualquer coisa que eu faço aqui para vocês e mando. Eu não me lembro especificamente, me lembro de ter solicitado, mas faço isso, sim. Não acho que é necessário, porque deveria ser público, mas farei ou farei, tá bom?

**00:44:22** **Mariana Santana Pereira Santos**: Assim, se você quiser algum dado muito específico, além dessa informação, é uma maneira boa de você ter esse dado. Mas, de qualquer forma, Alexandre, realmente eu concordo com você, a Prefeitura concorda com você, inclusive porque a gente tem uma política de dados abertos. A Secretaria Municipal de Informação e Tecnologia, ela está e conversa com todas as secretarias para fazer a política de dados abertos e tudo. É porque isso envolve uma questão de sistema de informação, é algo complexo e a gente está vencendo agora, neste momento, com a digitalização dos nossos processos de informação 5.000 e a adequação dos nossos processos internos em relação à Lei Geral de Proteção de Dados, a LGPD. Porque isso é uma obrigatoriedade de lei que a gente não pode, de qualquer forma, deixar os cidadãos protegidos em relação ao seu dado pessoal. Então, a LGPD é um trabalho grande que tem formado quase toda a União, porque não é só a Secretaria de Transportes que mexe com dados privados das pessoas. De qualquer forma, a gente pode levantar essas informações, realmente, o dado público. Eu só não vou passar a informação agora, porque, realmente, a gente acaba comprometendo o andamento da reunião, mas eu posso levantar as informações para a Secretaria de Transportes e divulgar para todos os brasileiros. Está bom? Isso não tem problema nenhum. Inclusive, a gente tem aqui no DTT, e toda vez que há emissão de novos avanços, existe, sim, um comparativo em todas as capitais mundiais de impactos por habitantes. Isso a gente faz aqui, a gente faz um levantamento e todos os parâmetros que envolvem impacto.

**00:46:15 Antonio Matias**: Alexandre, obrigado pela pergunta. Como a gente está aqui com o doutor Reginaldo, que é do setor que tem que fazer isso, eu acho, doutor, se eu pego a caneta e anote e vai dar um prazo para que a gente tenha esse conhecimento, porque o taxista de São Paulo, às vezes, não sabe, e o DTP talvez isso também não saiba, em virtude da pandemia. Na primeira reajuste de tarifa, quando o prefeito deu 40%, só foi aferido 16 mil taxistas. Foi aí que a gente começou a fazer avaliação de quantos alvará tinha depositado, gente que desapareceu, exemplo do nosso fundador do Simtetax, José Duarte Marcolino, que morreu há 15 anos, esses alvará não podiam ficar mais presos, tinha que voltar para a sociedade, e foi colocado esses alvará, e 10 mil e pouco, que estão ainda sendo para cumprimentar. Então, eu gostaria, doutor Reginaldo, que o senhor colocasse um prazo para a gente ter esse índice, porque a sociedade precisa, a prefeitura precisa, nós do sindicato precisamos e o público, em geral, tem que saber, porque às vezes você chama um táxi numa região, não tem. Por quê? Precisa ter esse equilíbrio da gente estar passando para a sociedade, que nem aqui tem os meninos que tem programa de podcast, canal de YouTube, tudo isso facilita o bom senso de ajudar e servir a população. Então, doutor Reginaldo, eu gostaria que você colocasse isso aí para o Jairo, para ver se a gente consegue sair até o final do ano, porque o ano está acabando, mas a gente precisa, o mandato continua do prefeito, e a gente aqui vai acelerar as coisas para que possamos ter êxito e o taxista seja ouvido e principalmente a população. Era isso, tá, Mariana? Obrigado pela participação.

**00:48:06 Mariana Santana Pereira Santos**: Claro. Deixa eu só esclarecer, porque eu coloquei aqui para a gente levantar a quantidade de táxi, de motorista, de habitantes, e você quer saber também quantos taxistas foram aferidos, é isso?

**00:48:18 Antonio Matias**: É o que o Alexandre colocou, a gente quer saber quantos taxistas têm trabalhando, quantos têm por região, porque vocês têm que ter esse mapa para saber também, porque amanhã ou depois sai esse aplicativo que está essa novela Roque Santeiro, e não tem essas informações, porque não facilita. Então, nós temos que ter esse pontapé inicial, tá?

**00:48:47 Mariana Santana Pereira Santos**: Tá ok, tá registrado. Obrigada. Podemos passar para o próximo informe. Posicionamento do BTC com relação ao investimento dos taxistas. Essa pauta está relacionada aos pedidos de operação que foram feitos na última reunião. Os pedidos foram registrados, está em limita aqui no CCI-PS, no caso isso vai, caso vocês queiram analisar, de qualquer forma, está em limita, vai ser provavelmente assinado pelo nosso BTC. Alguém tem alguma dúvida em relação a isso? É que a gente, assim, como houve algumas reuniões, a gente está fazendo levantamento de todas as datas para verificar exatamente qual é o demanda em relação ao prazo. Mas, de qualquer forma, a pauta foi aceita, a gente já está trabalhando para sair mais rápido possível.

**00:49:51** **Michele Perea Cavinato**: Essa é uma pergunta recorrente da Eliane Rata. Acho que ela não está na reunião hoje.

**00:49:59 Antonio Matias**: Bom, eu acho, dona Michelle, que tem que, já que está aqui a Célia, a Fátima, deve ter mais que eu não estou conseguindo ver, as taxistas. Os homens estão, assim, bem vestidos, que nem o Alexandre, né? Fala então a gravata, atendendo o executivo, muito bem, parabéns. Eu estou assim que eu sou meio maloqueiro. Mas eu acho que essa pauta, nós temos que dar a oportunidade às mulheres colocar o seu ponto de reivindicações. Porque hoje já cresceu bastante, graças a Deus, muitas mulheres. Olha o Luiz, só falar em cara bem vestido, o Luiz apareceu. Parabéns, Luiz, hein? Luiz Pelegrini. O primeiro, o primeiro cidadão brasileiro a concordar em ter a picape open taxi em São Paulo, Luiz Pelegrini. O que vocês acham dessa pauta? Dar a oportunidade às mulheres trazer sugestões e ouvir através dessas duas que eu estou vendo, deve ter mais.

**00:50:58 Wagner**: Eu acho que a questão da vestimenta vai um pouco além só sobre a questão da roupa, sobre do traje, porque, como a própria Eliane relatava aqui, tem as questões de física. De que, se eu colocar um, ela falou muito sobre isso. Então, realmente, conforme a Mari disse, eu espero realmente que vocês peguem o teor das atas e, mesmo que tiver alguma dúvida, liguem para as pessoas que estão reivindicando isso daí para entender quais são essas demandas e ajustar de uma forma que também não fique ruim para a imagem do táxi. Eu acho que é muito importante também e que contemple as necessidades específicas de cada pessoa também, dando direito a ela quando tiver algum problema de coluna, usar um tênis, alguma coisa dessa forma. Desde que seja alguma coisa que estivesse ali evidenciada.

**00:52:07 Mariana Santana Pereira Santos**: A ideia é essa. Realmente, tudo que envolve traje é para que a gente não deixe nada de fora. Inclusive, a gente tem algumas em processo administrativo, a gente está tentando vender esses pedidos que falam especificamente sobre esse tema. De qualquer forma, vou tentar aqui verificar se a gente pode compartilhar. Na próxima reunião, a ideia é que seja resolvido antes, mas que a gente possa compartilhar com vocês o trabalho antes da divulgação. Eu acho que os nossos informes foram encerrados e a gente pode voltar agora, de fato, para as pautas.

**00:52:46 Michele Perea Cavinato**: Mari, eu acho que o Luiz Pellegrino e o Alexandre querem fazer alguma consideração sobre essa.

**00:52:52 Luiz Pellegrino**: Como a Michele me citou, eu encaminhei para ela um estudo, um pensamento, um projeto sobre o táxi acessível. Eu encaminhei para ela. Ela me falou que encaminharia para a Mariana, para ela poder dar uma olhada. Então, eu gostaria de saber se ela deu essa olhada, se isso faz sentido, se o que eu propus é um caminho viável e a gente pode construir em cima dessa sugestão. Todas essas questões que foram faladas anteriormente, que são colocadas aqui em pauta, sobre o táxi executivo, o táxi preto, sobre o acessível, sobre essas condições, mostram, mais uma vez, que nós, como Prefeitura, Departamento de Transporte, a Secretaria e nós, profissionais, estamos completamente desalinhados. São coisas que vão interferir exatamente no nosso dia a dia e nós não participamos dessa decisão. E aí, quando isso vem à tona, nós, através de movimentos independentes, através de pessoas que conversam entre si, dentro do sistema de táxi, do nosso lado como taxista, temos que nos movimentar, temos que ser contras, temos que ser reativos a tudo, porque nem tudo que a Prefeitura tem nos apresentado ultimamente é boa para nós. A questão do táxi-picape, eu acho que não existe ninguém dentro da cidade de São Paulo e até mesmo dentro das cidades onde ela foi aprovada, que isso não passou por uma ideia e uma criação daqui de São Paulo. Quando isso veio aqui a São Paulo, veio de uma forma completamente quadrada, com maleiro branco, o impedimento de levarmos a mercadoria sem ter a pessoa embarcada, o impedimento de se colocar um táxi com chassi. São coisas que são muito mal conversadas entre nós e nós temos que ser criativos, contrários e ficar numa luta onde a força nem sempre está do nosso lado. Então, nós precisamos realmente estarmos alinhados com isso para que essas coisas não aconteçam, não aconteçam da forma que está acontecendo.

**00:55:00 Mariana Santana Pereira Santos**: Eu tenho um processo administrativo aqui comigo a respeito da criação do grupo de trabalho para fazer a discussão da modernização da lei do táxi. Esse processo, não sei se é isso que me refere, mas eu acredito que sim. Ele já foi analisado pela Secretaria Técnica, passou pelo crime do nosso procurador, em SITJ, pelo nosso secretário executivo, e foi aceito e vai ser criado o grupo de trabalho. Acredito que o que veio aqui para mim foi a criação de uma minuta para fazer a composição desse grupo de trabalho. Então, eu acredito que seja algo bastante positivo que veio aqui da Câmara Temática, mas para mim era muito ruim.

**00:55:54 Luiz Pellegrino**: Então, mas você chegou a receber o que eu encaminhei para a Michele, Mariana? Você chegou a ler?

**00:55:58 Michele Perea Cavinato**: Foi colocado num processo SEI.

**00:56:01** **Mariana Santana Pereira Santos**: Recebi.

**00:56:03 Michele Perea Cavinato**: Não foi do grupo de trabalho, foi do táxi acessível.

**00:56:06 Mariana Santana Pereira Santos**: Ah, do táxi acessível eu preciso verificar. Mas eu recebi sim, eu sei que eu recebi uma resposta.

**00:56:16 Luiz Pellegrino**: Então, eu queria saber se isso faz sentido, se aquelas propostas fazem sentido para vocês, se têm fundamento, existe essa possibilidade, é uma utopia, é um sonho, é uma coisa que a gente pode construir. É isso que a gente precisa saber. O acessível está morrendo. Tanto que está morrendo que as próprias pessoas que são do acessível não participam. Elas não estão aqui conosco. Nós não temos uma pessoa para falar do acessível. E eu tomei essa dor de um grande amigo, de um grande lutador, que é o Davi Bispo, que hoje ele teve que abandonar a profissão. Um menino que foi altamente perseguido pelo sistema. Ele foi exposto em reportagens da Rádio Bandeirantes, uma perseguição danada. Tanto que acabaram com o negócio dele e ele simplesmente entregou o seu alvará acessível e era um grande guerreiro. Então, isso é uma coisa que não pode acontecer. Essa categoria não pode morrer. E do jeito que está acontecendo, ela está morrendo. A gente precisa encontrar caminhos da gente melhorar as coisas que estão erradas. Como precisamos melhorar essa homologação, porque do jeito que ela foi, ela foi lançada para não dar certo. Ela foi lançada para não dar certo. A gente precisa rediscutir. Nós já tivemos reuniões, até o Ceará estava presente. Nós já falamos sobre isso e as coisas não evoluem. Então, a gente precisa retomar. A gente não pode deixar isso engavetado, porque não pode uma cidade de São Paulo do tamanho que ela é, com a quantidade de negócios que nós podemos gerar com veículos específicos e certos. Veja o que está acontecendo. Precisamos abrir isso daí de uma forma. Então, essa é a minha contribuição, eu torno a falar novamente, eu não estou satisfeito com a forma e o encaminhamento, como o maleiro de teto ainda está sendo impedido de ser usado. Nossos concorrentes podem fazer qualquer coisa, podem fazer tudo, e nós não podemos fazer nada e estamos pegos a uma lei de 1969. Se nós não tivermos coragem de se sentar numa mesa e reescrever essa lei de 1969, a gente vai ficar em redundância de inúmeros problemas, porque a lei de 1969 nos impede, e nada é mais forte do que uma lei. Então, a gente precisa ter coragem, precisa ter vontade de reescrever essa lei para a gente melhorar nossas coisas. Era isso que eu queria contribuir com vocês hoje. Muito obrigado.

**00:58:42 Michele Perea Cavinato**: Eu vi agora que quem está acompanhando o processo está com acesso acessível, o doutor Rafael. Até coloquei o número 6 no chat.

**00:58:52 Mariana Santana Pereira Santos**: É, eu vou fazer o acompanhamento por aqui também. Vou estudar, vou ser feliz de apresentar aqui.

**00:59:06 Alexandre Lima**: Olha, primeiramente, eu vou cumprimentar o Wagner, o Luizão, que está aí, e faço das palavras do Luizão as minhas palavras. Eu ia falar, basicamente, o que ele falou aí. O nosso maior problema na categoria hoje é porque quem cria a lei não é taxista. Infelizmente, é isso que acontece. O camarada vai lá, ele cria uma lei para o taxista, sem consultar o taxista, sem ser taxista, e acabou. Um exemplo disso, que o Luizão muito bem colocou aqui, o maleiro. Isso é um absurdo, o que eles estão fazendo com o maleiro em cima do carro. Espera um pouquinho, pô. Qual é o malefício que isso traz para o usuário? O DTP chegou para o taxista e falou, olha, não vamos colocar por este motivo. Esse é o prejuízo causado ao usuário do táxi ou à cidade. Não, porque não existe. Nós precisávamos do engate no carro. Quem é taxista aqui sabe o motivo que nós perdemos o engate no carro, porque um colega, na rua Boa Vista, tropeçou no engate de um carro, bateu sua canela, voltou para o seu escritório e criou uma lei proibindo o engate. Eu pergunto a todos que estão aqui, qual o malefício do engate no táxi para o usuário? Eu, à época, transportava um trailer de um cliente meu. Esse transporte desse trailer, na época, pagava o aluguel da minha casa. Eu pegava o trailer dele ali na Sumaré e levava para a residência dele todo domingo à noite para ele fazer a higienização do trailer dele e voltar com o trailer na terça-quarta-feira para a Sumaré ali. Perdi esse ganha-pão. Assim como tantos outros taxistas perderam. E, mais uma vez, em que momento o DTP veio e disse para o taxista estamos tirando isso de vocês porque faz mal ao usuário por conta disso. Nunca, nunca fizeram isso. O que eu digo? Prefeitura, com relação ao taxista, zero respeito. Zero contribuição, porque não é taxista falando com taxista. É um absurdo. É a mesma coisa que eu pegar uma pessoa que nunca dirigiu um carro e falar para ela, crie leis de trânsito. Não tem cabimento. Não tem cabimento isso. Eu peço desculpa pela minha indignação. Mas eu concordo com o Luizão. Eu não quero um táxi-picape para mim. Mas eu acho um absurdo impedir quem quer, porque a pessoa não vem com uma contribuição falando, olha, não aceito por esse motivo. É não por que não. Isso não existe. A Prefeitura não está tratando com crianças. Ela trata com adultos profissionais de uma determinada área a qual eles não respeitam. Com relação à vestimenta, eu vou dizer o seguinte. Eu particularmente sou totalmente contrário à liberação de vestimenta a qualquer como bermuda, calça jeans, tênis. Eu acho o seguinte. Hoje, a legislação já diz se o colega tem qualquer problema de saúde, ele apresenta um atestado médico. Eu tenho, no meu antigo ponto, colega com diabetes. Ele tem que usar o sapato próprio. Ele vai no DTP com o atestado dele lá e usa o que ele quer. Quando o camarada libera a camiseta polo, a camiseta polo para você é uma coisa, para o outro é uma regata. Infelizmente é assim. Eu vivi isso em rádio táxi, de ser liberado camiseta polo e calça jeans e no outro final de semana, na chama e táxi. Isso aconteceu. Se alguém aqui conhecia a chama e táxi, pergunte lá. Liberaram no final de semana. No seguinte final de semana, houve uma queixa por e-mail. O taxista veio buscar a cliente etc., com camiseta regata, calça de moletom. Me perdoem, senhoras, pelo palavreado. Com os badalos do sino a balançar entre as pernas. Foi a descrição que a cliente deu do taxista que foi atendê-la. Isso pode perguntar para qualquer usuário da chama e táxi, qualquer permissionário. Por quê? Porque quando você dá a mão, o colega pega o braço. Então, eu tenho muita reticência com relação a isso. Eu acho que o padrão do motorista de São Paulo melhorou muito, muito. Eu nunca vi um padrão tão elevado nos meus últimos. Olha, eu tenho 32 anos de táxi. Eu me lembro dos primeiros anos de taxista de bermuda, de chinelo, aquela famosa precata, que se falava antigamente, né? Fala precata, o pessoal vai ver até a minha idade já. Hoje você não vê mais isso. Hoje você vê isso na Uber. E aí hoje tem, eu vejo, colegas brigando para que tenhamos o padrão da Uber. É sério uma coisa dessas? Ô, Luizão, quanto tempo você tem de ir de praça, Luizão? Fala pra todo mundo aqui e me fala se você usa ou usou algum dia da sua vida como taxista alguma roupa assim. Algum dia da sua vida você veio trabalhar de camiseta, e calçadinhos, Luizão? Fala pra mim. Nunca. Isso não é padrão de um profissional. Jamais, gente. Alguém querer baixar o nível do taxista, nós conseguimos elevar. Nós temos que nivelar por cima e não por baixo. Eu acho isso, na minha humilde opinião, um absurdo. Eu acho isso simplesmente um retrocesso para a categoria. Desculpe o desabafo, gente.

**01:04:24 Mariana Santana Pereira Santos**: Alexandre, só apenas aqui pelo conhecimento, o engate, ele é permitido. Só que é aquele engate removível. Existe aqui uma portaria com procedimento para que eu possa instalar um engate. A portaria é de 2011, de número 52.

**01:04:42 Alexandre Lima**: Sim, desde que você tenha uma carretinha no seu nome. Esse é o complemento da portaria. Eu tenho que ter uma carretinha no meu nome. Eu não posso transportar do meu cliente. Recentemente, inclusive, um dos funcionários do DTP fez a gentileza de, ao verificar que um Jipe de Commander que estava sendo emplacado tinha esse engate removível, destruiu a capa dele, que custa mais de mil reais, e o prejuízo ficou para o taxista. Eles ainda queriam que fosse retirado, original de fábrica. Eu pergunto para a senhora, se é para trabalho, eu tenho certeza de que é o que ele ia falar, qual o sentido de eu ter que ter uma carreta no meu nome se eu quero ter ela para transportar do meu cliente?

**01:05:32 Luiz Pellegrino**: Somos profissionais prestadores de serviço. Nós temos que buscar possibilidades de negócio, possibilidades de prestação de serviço. A gente não pode, como carro na categoria aluguel, prestando serviço de transporte, ser impedido para a gente só usar em atividade particular.

**01:05:51 Alexandre Lima**: Exato. A gente precisa criar negócios. Luizão, qual que é o sentido? Qual que é o sentido de você ter um carro sete lugares homologado, e se você for pego andando com a sua terceira fileira levantada, você pode ser multado, porque você não pode transportar sete pessoas.

**01:06:10 Antonio Matias**: Eu entendo o seu ponto de indignação, mas na lei não permite. Eu tenho um cavalinho Scania, você tem uma empresa de carretas, eu posso trabalhar agregado com você, mas eu tenho que ter contrato. Você pode sim carregar a sua, que está no seu nome. A sua pode. E a gente pode ajustar isso, Luizão. Você também é um dos mentores disso. Pode estar ajustando isso. Já vou pedir para a Mariana marcar o reunião com o doutor Simati, urgente, para que a gente possa estar ajustando isso.

**01:06:41 Alexandre Lima**: Por favor, senhor Matias. Você tem que poder ter o engate, não tem o menor sentido nisso. Você tem que poder ter o seu engate e pode verificar isso que eu falei do colega do comandante. Viu, senhor Matias, ajuda ele, que o DTP lá sabe. Isso faz uns 15 dias. Estragaram o carro do colega, o reparo custa mais de mil reais. Mais de mil reais. E cadê que o DTP vai pagar?

**01:07:02 Antonio Matias**: Alexandre, nessa reunião que eu vou pedir aqui para marcar, que nós temos uma pauta do luxo, que o Wagner colocou na comissão e não foi apreciada. Então eu vou pedir para marcar uma reunião, Wagner, direto com o doutor Roberto Simati ou com o doutor Gilmar junto, para que a gente sancione todo esse problema. E a gente coloca. Mas eu não quero que o cara fale “Ah, foi fulano, não”. Ele, a vítima, que está com prejuízo, tem que estar junto. Peça para ele fazer um boletim de ocorrência, porque se o funcionário público destruir um patrimônio de um taxista, ele vai pagar. Ele paga ou ele vai ser exonerado. Porque não é isso que a gente está pedindo no comando da prefeitura. Primeiro, o funcionário público tem que respeitar o profissional taxista.

**01:07:50 Alexandre Lima**: Na teoria é muito fácil. Na Desculpa interromper o senhor. Mas o senhor está com a gente, no sindicato do senhor, eu respeito, tenho maior carinho pelo senhor, você sabe disso. Mas veja só, aqui, taxista aqui, quantos, por favor, fiquem à vontade em me responder, dos senhores vão ao DTP sem se sentir como um presidiário de regime semiaberto indo à delegacia. Quantos? Porque eu, em 32 anos, todas as vezes que eu fui lá, eu me sinto simplesmente um prisioneiro de regime semiaberto indo no presídio. Porque você lá é olhado de cima e embaixo como se fosse um marginal, e eles te tratam sempre te jogando pra baixo, sempre com desconfiança, sempre olhando mal pra você. Diga aqui, qualquer um dos senhores, por favor, se é mentira o que eu estou falando. Quem aqui foi fazer uma vistoria aqui do seu carro e foi contente para fazer a vistoria do seu carro? Eu já fui fazer vistoria de carro meu, senhor Ceará. E condenaram o eixo da minha espinha por trinca. Uma pessoa que nunca foi um mecânico na vida e o eixo do carro não tinha trinca nenhuma, estava sujo. Quantos aqui já não passaram por isso? Quantas pessoas o senhor não teve que intervir na vistoria? Eu saí disso. Quantas que tiveram seus carros lá condenados, por quê? Porque o funcionário público estava com raiva, acordou de mau humor e fez isso com o taxista. Eu tive carro zero, que foi reprovado na vistoria cinco vezes. Carro zero. Assim como tantos outros taxistas tiveram seus carros reprovados e tem até hoje. Por motivos simplesmente esdrúxulos. Condenação de suspensão sem um único maquinário dentro do DTP para verificar se a suspensão do carro tá boa e o funcionário não é mecânico. Isso é uma coisa que tinha que ser colocada em pauta aqui até quando o taxista vai pro DTP pra se sentir mal, sendo que nós pagamos pelo salário dele, assim como todos os munícipes. Isso é uma coisa que deveria ser uma integração entre o DTP e o taxista. Eu sempre digo o seguinte, não gosto de jogar futebol, mas eu acho que deveria ter interações entre os taxistas e os funcionários do DTP para que houvesse uma humanização entre os funcionários do DTP e os taxistas da rua. Eu acho que isso é de extrema necessidade, porque eles não conhecem o nosso lado. Bem como nós não conhecemos o lado deles na rua, dentro da empresa. Eles simplesmente nos tratam como se fôssemos nós inimigos deles. Infelizmente é assim que é feito lá. E isso precisa mudar, Seu Matias. Por favor.

**01:10:20 Antonio Matias**: Isso já tá mudando, viu? Tá mudando e precisa mudar muito. De ambos os lados. Então a gente precisa que ambos os lados trabalhem junto, se respeitem e participem mais. Por isso que foi criada essa câmara temática. Já é uma maneira de ouvir, não só ouvir as entidades, ouvir também o taxista, ouvir as pessoas hoje, que nem tá aqui o Rafael, tem um programa. Também tem que ser ouvido, porque também tem um público que ele precisa passar. Então tá sendo feito esse trabalho. Esse trabalho tá sendo muito bem feito, graças a Deus. O DTP hoje tá de portas abertas. A Mariana tá aí, recebe pessoas lá, vem agendar.

**01:11:04 Alexandre Lima**: Seu Matias, hoje, você vai lá, você consegue, você fala com o Roberto Cimatti, uma pessoa fantástica, incrível, recebe todo mundo de braços abertos. Mas quando você vai pro setor de vistoria, a coisa muda. Quando você vai lá dentro do balcão, a coisa mudou muito lá dentro do balcão. Na disciplina, poxa vida, meu, você tem o seu branco lá, pessoas fantásticas, todo mundo que tá ali, mas a vistoria ali, isso tem que ser mudado.

**01:11:29 Antonio Matias**: Alexandre, hoje eu estou aqui de paz. Hoje eu estou aqui mais na parte lá da vistoria. É uma coisa que eu também estou de olho, tá, Dawton? Porque eles estão multando carro com insulfilm e não insulfilm, e a gente tá aí com a portaria, falta só a SP Trans liberar essa semana, para ser publicada e poder transitar com ou sem passageiro, para evitar a novela de insulfilm. Por quê?

**01:11:53 Alexandre Lima**: Isso aqui não é só pra multa, seu Matias, vamos ser claros, pô. Isso aqui não foi só pra multa.

**01:11:52 Dawton Roberto Batista Gaia**: Alexandre, se você não deixar as outras pessoas falarem, Alexandre, desculpa, você tá passando do limite. Eu estou entendendo as suas reclamações. Já entendemos.

**01:12:11 Alexandre Lima**: E qual foi errado? Qual foi errado? Me desculpe.

**01:12:15 Dawton Roberto Batista Gaia**: Não, é que você não deixa ninguém mais falar. O Matias está falando. Você está me interrompendo também. Matias está tentando falar, você não deixa ele concluir a frase dele também. Então, única coisa que eu já entendi a sua indignação. Nós todos entendemos. Se o motivo era esse, já entendemos e nós vamos tratar desse assunto pronto. Então, é isso que a gente tem que fazer. Tem mais pessoas que querem falar, que tão aqui inscritos, a nossa fala ainda nem começou. Por enquanto, nós estamos aqui só nos informes e a nossa fala não começou ainda. Então, eu quero dar prosseguimento à reunião, só isso. Então, eu vou passar a palavra pro Aurélio, que está na sequência, e depois a gente volta a falar. Mas o motivo das suas reclamações nós entendemos e nós vamos anotar e nós vamos atrás da resposta. É isso.

**01:13:16 Aurélio Pereira**: Bom dia. Espero que todos estejam bem. Satisfação enorme falar com vocês. Eu estou acompanhando, eu ouvi muito o Alexandre. O Alexandre tem um segmento de trabalhar executivo e ele colocou bem a parte de indumentárias, como o taxista tem que trabalhar o lado social. Só que entendendo que apareceu outros segmentos, que nem o do táxi-picape, que no meu entendimento não cabe trabalhar social com um táxi-picape, porque ele vai realizar um outro tipo de serviço. Então, eu acharia melhor de repente ter essa flexibilização em alguns casos de categorias segmentadas, que nem o táxi-picape poderia usar uma camisa polo, uma calça jeans, o rapaz que trabalha com táxi comum, que não necessariamente trabalha num ponto de táxi e esse ponto de táxi tem uma associação, tem um regimento interno pelo estatuto que foi aprovado que todos trabalhem com o social, então eu acho que esse lado deveria ser mais conversado e ter um entendimento para cada classe trabalhar de um jeito, que nem o luxo também trabalha todo executivo. Eu acho que o caminho era mais por. Talvez ele, por trabalhar no segmento executivo, solicitou que todos teriam que trabalhar isso, só que não faz muito sentido um rapaz que trabalha no Brás, com táxi comum, atendendo levando caixa, levando boliviano, trabalhar dessa forma tão social. Eu acho que seria mais cômodo. Eu não sei se eu me expressei bem aí para vocês. Bom dia, bom dia a todos.

**01:15:02 Rafael – Canal Vou de Táxi**: Bom dia. Eu anotei algumas coisas aqui, que eu estou vendo o pessoal reclamar de muitas coisas. Eu queria reclamar de uma coisa aqui também, que até parece que o colega aí, o Alexandre Lima, acho que ele já trabalhou em rádio, então ele vai entender mais ou menos o que eu estou falando. Existe uma taxa que o taxista paga quando entra na rádio ou sai da rádio, precisa pagar no BTP, que é a inclusão do TC, o termo de credenciamento. E é uma taxa que eu acho um verdadeiro tapa na cara do taxista, porque você pagar R$645 simplesmente para você tirar um nome do Alvará, porque o Alvará é taxa comum, aí quando você entra na rádio, passa taxa comum rádio. Quando você sai, tem que tirar esse rádio. Só para fazer isso, é cobrado R$645. Eu te falo, porque eu saí recentemente da rádio, eu trabalhava em rádio também, eu saí e tive que pagar. Então, assim, eu queria saber o porquê de tão alto o valor dessa taxa, não sou contra ter que pagar a taxa, porque eu acho que tem que ter uma taxa, porque ninguém trabalha de graça, mas R$645 é um tapa na cara, porque para eu no táxi eu ganhar R$645, eu tenho que rodar, eu tenho que rodar. Eu queria entender o porquê dessa taxa tão alta e a possibilidade de eventualmente baixar essa taxa, porque é um verdadeiro absurdo.

**01:16:54 Mariana Santana Pereira Santos**: Desculpe, gente, Rafael, essa taxa foi alterada recentemente, no dia 1º de novembro. Saiu um decreto que baixou o valor dessa taxa, tá? A partir do 1º de novembro, passou a ser R$190,70.

**01:17:08 Rafael – Canal Vou de Táxi**: Ah, eu não sabia dessa informação, então eu dei azar, porque saí antes da rádio, devia ter esperado um pouco mais. Eu paguei R$645. É surreal, mas fico feliz em saber que resolveram essa pendência. Ainda está alto, mas comparado com o que era, já é um adianto. Obrigado.

**01:17:32 Aurélio Pereira**: Só um minuto, nessa linha de raciocínio, o que quer dizer taxa? Isso daí, sendo o do táxi não tem visão apenas de comunicação. Estão tudo no aplicativo Zelo. Até hoje, eu não entendo para que serve. Eu acho que era para alguma operadora de antenas, e hoje as radiotáxis não usam mais antenas de comunicação. Eu acho que nem precisa. Eu não sei nem como funciona isso dentro do DTP. Antes tinha que ter um rádio para comunicação das unidades. E hoje não é mais utilizado, caiu em obsoleto. Hoje o pessoal utiliza o aplicativo Zelo para comunicação.

**01:18:33 Mariana Santana Pereira Santos**: Exatamente. Isso era um sério.

**01:18:35 Antonio Matias**: É o aplicativo digital

**01:18:43 Mariana Santana Pereira Santos**: Anteriormente, a categoria como rádio realmente era obrigatória. Você tinha o rádio de comunicação, as antenas, os comunicadores, e hoje não. Hoje tudo é através do aplicativo. Mas, de qualquer forma, essa taxa não é em relação à tecnologia interna. Ela é só, simplesmente, o serviço que é prestado de troca de categoria. A troca de categoria é necessário como o rádio envolve alguns serviços da CNDTP, como a bateria e a emissão do alvará, as alterações internas que são necessárias. Tem um processo interno aqui que a gente está tentando melhorar e simplificar. Então, em vista disso, foi feita a alteração de maneira que contemplasse a diminuição do valor em relação aos outros serviços que estão feitos na CNDTP que têm similar valor. A gente equiparou, que a maior parte dos serviços é o valor de R$190,70, a gente equipou a equiparação. Mas, de qualquer forma, nada que não possa ser excluído do proposto.

**01:19:48 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito. Vamos passar para nossas pautas. Nossa primeira pauta aqui é aprimoramento do sistema de vistoria, possibilidade de digitalização completa por prestador terceirizado, modelo de BH como referência.

**01:20:18 Michele Perea Cavinato**: As pautas estão sendo todas encaminhadas pela Mari.

**01:20:25 Mariana Santana Pereira Santos**: Sim, na verdade, essa pauta foi feita uma proposta, foi formulada por quem, Michelle? Por favor.

**01:20:38 Michele Perea Cavinato**: Alexandre, não foi? Alexandre, não sei se está por aí. Foi você que pediu essa pauta, não foi?

**01:20:47 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Acredito que sim, pelo menos na minha cabeça é algo recorrente. Eu acredito que sim, porque eu visitei na Prefeitura de Belo Horizonte como é o sistema de vistoria e eu acredito que eu elenquei esse ponto, sim. Vocês querem que eu explique?

**01:21:17 Mariana Santana Pereira Santos**: Por favor, eu gostaria que você explicasse para nós, para a gente poder entender a proposta, porque você falou que o modelo de BH é referência. Você pode nos apresentar, informar como é esse modelo de Belo Horizonte?

**01:21:33 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Posso. Mas, assim, seria bom eu ter preparado algo antes, eu confesso que eu não estava sabendo, mas vamos lá. Não é uma crítica, mas só uma sugestão para a próxima vez. Eu me preparo melhor, mas vamos lá. Como é que é Belo Horizonte? Inclusive, Belo Horizonte tem ótimos exemplos a serem seguidos em São Paulo. Eles são extremamente flexíveis no sentido de flexibilidade não quer dizer não ter rigidez em relação à regulamentação, e sim eles criaram vários instrumentos que permitem com certa rapidez, ou com grande rapidez que os taxistas resolvam a vida deles. E tem o foco no que é fundamental, que é a prestação de serviço ao cidadão de São Paulo. No caso de Belo Horizonte, inclusive a Secretaria de Mobilidade vai mudar de prédio, mas no prédio atual nós temos três elevadores em que o taxista faz o agendamento, ele tem um calendário, ele agenda a vistoria. Nessa vistoria ela não é paga, é feito lá a vistoria, e no caso que o taxista, se não conseguir comparecer, aí sim o reagendamento é cobrado. É o reagendamento que é cobrado. Ainda assim, nesse período de transição em que a Prefeitura mudará de lugar porque, se eu não me engano, aquele local se transformou em uma universidade, eles criaram um modelo em que, assim como foi feito com as empresas que faziam a vistoria veicular na época que era obrigatório, eles estão homologando oficinas e empresas que possam fazer a vistoria terceirizada, e essa vistoria permite ao taxista ser aprovado ou não dentro da sua obrigação. O que a gente vê também é uma grande digitalização dos processos. Sei que é algo que o DTP quer ou está fazendo, e também no meu caso cito aí a falta de transparência. Quando a gente se questiona ou tem que perguntar a um terceiro se está sendo feito, é porque não há transparência, pelo menos na divulgação dos dados. Como conselheiro, eu não tenho essa informação. Então, o que eles conseguem? Vários serviços hoje são digitalizados, as taxas são unificadas, tá bom? Eu vejo isso como um grande ganho. Claro, não dá para comparar, nós temos em São Paulo seis vezes ou sete vezes mais táxi, teoricamente, do que Belo Horizonte. Mas, se você tem um modelo, se eu tenho um modelo funcionando para 5 mil, eu ajusto ele para 10, para 15, para 20, para 25, eu escalo ele. Se eu criei um modelo que funciona bem, é escalabilidade. Então, no caso, Belo Horizonte tem isso muito bem resolvido. Com relação a acessos a serviços, eles têm uma comunicação muito aberta. Você tem essa dificuldade que o Alexandre aí colocou, de como ele é visto para aqueles que obrigatoriamente precisam lhe prestar um serviço, porque todos são funcionários públicos e todos os funcionários públicos estão, obviamente, prestando serviço à sociedade. Eu lá estive presente, passei um dia inteiro lá, e eu não sou ninguém, então não foi, eu não tive tratamento diferenciado, eu fiquei como observador, muito bem tratado. Eu vejo que as pessoas têm um índice, é muito rápido do agendamento, você não tem dificuldade, não tem aquelas barreiras que a gente identifica, a história de criar dificuldade para entregar facilidade. Você é algo fluído, como todo serviço público deveria ser. Todos nós, como consumidores de um serviço privado, pagando por ele, esperamos que o serviço seja o melhor possível, que dirá algo que é público, que todos nós compartilhamos e que somos contribuintes para que isso ocorra. É nesse sentido, eu acho que haveria, sim, a possibilidade de dinamizar, de simplificar e de abrir as ofertas de serviço para que prestadores terceiros possam, obviamente, dentro de um regramento, de um processo solicitado, tudo dentro da lei, prestar serviço de homologação e de liberação de veículos. É isso. Salvo engano, é isso. Ficou claro, Mariana? Ou não?

**01:26:00 Mariana Santana Pereira Santos**: Ficou claro, Alessandro. Ficou claro. Obrigada. Eu tenho algumas perguntas para fazer para você, só para a gente poder alinhar essa pauta, para a gente poder passar para a frente. Você foi lá no município de Belo Horizonte, lá na BH Trans, né? A BH Trans é aquela que gerencia o transporte lá de Belo Horizonte. É isso, né?

**01:26:18 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: É, ela mudou de nome, não é mais BH Trans, porque tem um problema de corrupção muito grave lá e ela está mudando de nome. É a Secretaria de Mobilidade agora.

**01:26:30 Mariana Santana Pereira Santos**: Você teve, além da percepção do serviço público que foi apresentado, que foi apresentado lá pelos servidores, você teve a percepção do taxista de BH? Você chegou a falar com algum deles, em algum portal ou na rua mesmo?

**01:26:46 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Sim, eu fui levado por taxista, só para contextualizar. Por que eu tenho esse acesso ao serviço público? Por muitos anos, trabalhei numa empresa que vendia sistemas para táxis. Então, eu, no Brasil todo, tenho acesso à Secretaria de Mobilidade sempre através de um taxista, ou de uma cooperativa de táxis, ou através do sindicato. Então, assim, eu fui levado por taxistas a conhecer o serviço, porque era uma demanda, eu tinha um compromisso. Eu sempre, quando vou para uma região que eu tenho contato com os taxistas, eu digo que eu estou indo e, geralmente, ou eu visito a cooperativa, ou visito a prefeitura, ou sou apresentado a alguém específico que tem demanda do táxi, coisa do gênero. Então, neste caso, foi isso.

**01:27:30 Mariana Santana Pereira Santos**: Ah, legal. A primeira coisa, porque eu separei a sua pauta em três grandes blocos aqui, em relação à vitória, em relação à taxa unificada e em relação ao processo. Primeira coisa delas, você colocou o homologar o que são as empresas, né? Aqui no DTP, a gente já tem um modelo de especialização, uma espécie de especialização de serviço, que é o credenciamento das OIAs. Aqui nós temos os organismos que são acreditados, eles são acreditados também em métricos, são acreditados aqui conosco, e eles têm a capacidade, né, toda a capacidade técnica para fazer a inspeção veicular de uma inovação das licenças que estão vinculadas às modais de transporte que são gerenciadas por nós. Essas OIAs fazem todo o serviço de inspeção veicular das inovações. Qual é, pelo que eu estou percebendo, de diferente, porque eu vou precisar estudar um pouco o BH, mas as diferenças que têm entre o BH e a Prefeitura de São Paulo, por exemplo, é que aqui no DTP, a entrada e a saída do veículo é sempre feita aqui no DTP. Ou seja, quando você vai fazer uma troca de carro, a gente olha, a OIA não verifica, porque a OIA tem a expectativa de fazer a inspeção veicular, e olhar o sentido de segurança do veículo. Agora aqui não, a gente olha outros aspectos, que é o aspecto da qualidade do veículo, é o aspecto de que ele é homologado, mas a regulamentação, tem a questão do engasgo também, a questão dessa polêmica. Então, toda a entrada de veículo, porque a gente fornece um ofício para que vocês vão até o DTP, que possam trocar numa placa de aluguel, toda a entrada de veículo ela é feita aqui e a saída também, ou seja, a inclusão de carro e a baixa de carro também, que a gente dá um ofício na baixa de carro. A gente fornece o próprio ofício para fazer a baixa lá para o DTP, para colocar a placa cinza. Esse é o grande ponto e talvez seja interessante rever o modelo, não sei se foi isso, se a ideia proposta por você é essa, para rever o modelo de entrada e saída de veículo.

**01:29:43 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Sim, meu objetivo é simplificação de processos. Eu entendo que a Prefeitura não tem massa crítica, ou não quer ter, ou não tem, aí entra em gestão, nós vamos sair de gestão, ela hoje não entrega uma experiência fluída ao taxista. Isso obviamente se aplica a outros segmentos da sociedade, nós vamos falando aqui especificamente do táxi, e assim a possibilidade de simplificação dos processos, até porque as multadoras têm a sua responsabilidade já estabelecida, e aí obviamente a gente entra em questões que talvez a Prefeitura não precisaria mais gastar energia, e aí a gente diz recurso, e focar no que é talvez o principal, que é controle e gestão, estabelecimento de regramento e monitoramento e controle.

**01:30:30 Mariana Santana Pereira Santos**: É, na verdade, a ideia é focar no processo em si, e não no exatamente quem executa, eu entendi, porque envolve também a digitalização do processo, porque envolve a digitalização, a nossa digitalização do processo, ela está sendo feita dessa seguinte maneira. O DCP, a própria Secretaria, toda a Prefeitura, tem a premissa que é governo único para cidadão único, ou seja, a gente está centralizando em um meio de comunicação todos os serviços que são prestados pela Prefeitura, ou seja, que é a 156. Isso foi desde 2017, uma premissa que tem sido feita, e está ocorrendo com uma certa sucesso aqui para nós. A digitalização do processo, do serviço, em junta, a 156, ela é lenta, mas a partir do momento que ela é implantada, ela tem que ter sido realizada por todos, as pessoas entram com o processo lá, pela 156, para implantar o 156, tem aplicativo, e também tem o atendimento, o atendimento do DCP e o atendimento comercial nas subprefeituras. Então, a pessoa digitaliza toda a sua documentação, encaminha, e a gente consegue dar tratamento. O que precisa ser revisto, no meu ponto de vista, são os procedimentos para que você chegue à execução mais rápida daquele serviço que está sendo pedido. Eu acho que esse procedimento seja o seu foco ao fazer essa proposta de pauta. E outra coisa que, para mim, foi uma novidade, são as taxas unificadas, porque aqui, para cada serviço que é executado, a gente cobra uma taxa específica que está em decreto. Estamos em decreto de preço público. A gente não tem uma espécie de pacote, que você paga uma taxa anual e você tem direito a fazer qualquer tipo de serviço, porque isso, no nosso ponto de vista, você tem que calcular uma média, tem gente que faz mais serviços, tem gente que faz menos, porque tem muitas trocas. Alguns dos alvarás têm muito com troca de motorista, troca de proposto, porque, talvez, seja até uma necessidade do próprio cidadão autônomo, que precisa trabalhar, precisa mudar, e você está vinculado. Tem transferências do alvarás, então, troca de carro, que muitas vezes dá perda de custo, dá perda total do veículo, então, tem uma taxinha para pagar.

**01:33:05 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Talvez eu não tenha me expressado da forma correta. Não estou dizendo que apaga uma taxa só para qualquer coisa. Existem serviços que hoje foram unificados na Prefeitura. Então, conjunto de serviços de homologação foram unificados. Obviamente, outros serviços são cobrados ou não, a depender do que foi estabelecido dentro do regulamento. Mas, hoje, eu cito que o peso, principalmente essa taxa, a inspeção ser gratuita, e você só pagar, se você não cumprir com o que é combinado, que é comparecer no local, no horário certo, sim, eu achei isso muito legal. Eu acho que mostra um compromisso de parte a parte.

**01:33:53 Mariana Santana Pereira Santos**: Certo. Legal. Estou registrando aqui para a gente poder estudar. Digitalização dos processos, como eu te falei, a gente tem a premissa USP 156, a gente está tentando fazer essa experiência e, paralelamente, também a nossa informática está tentando modernizar aqui nosso sistema de informação e criação de um aplicativo.

**01:34:20 Célia**: Oi, pessoal. Bom dia a todos. É a minha primeira vez aqui na Câmara Temática. Fui convidada. Está sendo bem bacana. Estou gostando dos temas referentes à taxa. Eu sou taxista, já vai fazer 20 anos. Então, é um assunto que eu estou vivenciando. Em relação a vestimentas, eu concordo com o Aurélio, porque aqui uma coisa que me passou pela cabeça é que a gente traz aqui o nosso desafio, os nossos problemas, mas também a solução. Eu acho que devia vir daqui também, porque a gente vivencia a rua. Acredito que nada como pede fábrica para criar as melhores soluções. Eu concordo. Eu mesma já trabalhei em supermercados, então eu não vejo como necessidade de você estar com um sapato social, uma calça social, uma calça social, para carregar compras no supermercado. Isso é um problema que a gente está trazendo aqui. Agora, qual seria a solução? Então, o problema a gente já sabe. Agora, vamos buscar a solução. Eu acredito que, para quem trabalha em um hotel, para quem trabalha em uma região como Jardins, é importante, sim, você andar social, ter uma roupa social, vai fazer diferença para o seu cliente. Agora, para um cara que está fazendo compra lá, que vai de chinelo no mercado fazer compra, não sei se faz tanto sentido. Então, é como eu digo, isso seria o problema. Qual seria a solução? Deixa eu ver aqui. A digitalização de processos, como vocês estavam falando. Acho bem importante, mas eu acho que tem que ter duas opções. Eu mesma sou uma taxista, que durante todo o meu tempo de táxi, eu sempre fiz a documentação do meu carro, eu renovei o meu Condutax, eu renovei o meu alvará, eu sempre fazia o serviço, porque o DTP me dava acesso a isso. Era demorado? É demorado. Precisa melhorar o DTP? Precisa melhorar, eu também acredito, porque a gente passava o dia inteiro no DTP e a gente trabalha com o tempo. O taxista trabalha com o tempo, entendeu? Então, precisa ser pensado nisso. Mas eu acho que além da digitalização, tem que ter o acesso para aqueles taxistas lá de 65, 70 anos, que não têm essa facilidade de lidar com a tecnologia. Então, poderia ter também um atendimento presencial lá no DTP para atender esse taxista, que ele não sabe digitalizar um documento. Para ele é mais fácil ele ir lá no DTP e resolver, porque eu sempre fiz isso, embora tenha sido demorado o emplacamento dos carros e tudo, mas eu achava legal, porque eu acompanhava o processo, eu sabia o que estava acontecendo, entendeu? Então, essa é a minha participação, obrigada a todos e parabéns por esse contato conosco aqui, taxista. É muito bacana.

**01:37:57 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Só para comentar o que a senhora Célia falou. Quando a gente fala de digitalização, a senhora Célia, não quer dizer que tudo vai ser no digital, é que talvez o termo não seja correto. A gente chama de informatização. Você faz todos os processos internos de forma digital e, obviamente, principalmente nas pessoas 60+ etc., se elas entenderem que isso é uma barreira, que para elas seja mais confortável ir pessoalmente administrando o tempo dela, obviamente isso é possível. Mas ciente que, quando você tem acesso à digitalização, você tem um ganho do processo. Se ela tem tempo para dedicar, e isso não quer dizer que ela vai ter um atendimento abaixo do esperado de qualidade, mas eu imagino que a digitalização, você rompe barreiras burocráticas. O que eu quero dizer com isso? E aí eu vou ser direto ao ponto. Eu não gosto de despachante, por exemplo. Eu não sou favorável a despachante para qualquer coisa. Eu não gosto que alguém me intermedeie nesse processo. Claro que, se isso é um procedimento legal e a Prefeitura homologa empresas que o façam e tem consumidor que quer fazê-lo, ótimo, que eu faça. Agora, se você pode fazê-lo independente de auxílio de terceiros, que assim seja. É nesse sentido também. Eu não acho bom ter intermediários que possam, em vez de ajudar, te atrapalhar. Eu acho que você pode fazê-lo sozinho. É o melhor dos mundos.

**01:39:30 Dawton Roberto Batista Gaia**: Acho que nós podemos mudar a pauta aqui. Identificação visual dos táxis de São Paulo. Estudo sobre uma colocação de um número da SMT nas portas traseiras para diferenciá-los de veículos de outras cidades. Eu não sei quem que pediu essa pauta.

**01:40:09 Mariana Santana Pereira Santos**: Vamos deixar o seu Antônio falar um pouquinho a respeito da expectativa dele, porque é uma pauta grande, é uma pauta polêmica, porque mexe bastante com a cara do Serviço Municipal de São Paulo. Então, a gente primeiro precisa tentar entender e eu tenho aqui as portarias, vou fazer só um breve explicativo, que eu acredito que não é um assunto que vai se encerrar hoje, mas vamos lá.

**01:40:36 Antonio Souza**: Perfeito. Eu quero começar já retificando a solicitação. A princípio, eu comentei das portas, mas, retificando, eu peço isso para a porta traseira, para o porta-malas. Então, a numeração do SMT é um logo de São Paulo, um logo criado pelo DTP para identificar o táxi de São Paulo na porta traseira juntamente com o SMT. Essa é a nossa solicitação. E aí eu queria explicar que isso vem de uma outra dor, que é do pessoal que trabalha em shoppings, em locais privados, que tem pontos em locais privados, como shoppings, supermercados e tudo mais, nós não temos, dentro desses estabelecimentos, a placa da identificação do nosso ponto. E nem tem nenhuma obrigatoriedade, por conta da Prefeitura, desses estabelecimentos fornecerem a identificação. Ali, é um ponto de táxi, ali é aquele ponto X, ponto número X. Essa solicitação vem dessa dor. Então, em algum momento, eu vou pedir para que seja tratada aqui a necessidade de o DTP avaliar, solicitar a esses estabelecimentos uma identificação melhor dentro deles em relação ao ponto. Nem que seja nas cores do estabelecimento. Eu vejo lá no shopping que trabalho, tem uma placa preta, escrita táxi, de uma forma bem discreta. Que seja daquela forma, mas que seja mais visível, com a numeração do ponto, para não gerar nos terceiros que vão lá deixar passageiros, uma sensação de que ali não existe ponto algum e que eles podem permanecer ali o tempo que quiserem, acabando, transformando aquela permanência em problema com os demais ali do ponto estabelecido.

**01:43:31 Mariana Santana Pereira Santos**: A primeira coisa, gente, é assim, identidade visual do táxi foi estabelecida, aqui nós estamos estudando hoje, em 2005, saiu uma forçaria de número 130, de 2011, que foi a que criou uma faixa padriculada, não sei se todo mundo lembra, mas eram umas faixas padriculadas em volta de todo o táxi, era envelopado e tinha o nome de Cetáxi. Daqui a pouco eu compartilho com vocês na minha tela, vocês vão dar uma olhadinha. Essa identidade visual ficou assim, além de obsoleta, ela não foi muito bem aceita pela categoria e acabou sendo facultativa. Então, voltou à identidade visual anterior, que era de 2005. Importante dizer, hoje, depois das plantas do Mercosul, também a gente fez uma nova inserção na identidade visual que foi um selo que tinha uma canha na cidade de São Paulo. Daqui a pouco eu compartilho e vocês vão dar uma olhada. Esse selo foi colocado junto com a instalação do desacoplador no aplicativo. Então, alguns veículos têm e outros não. Além disso, dessas duas identidades visuais que a gente tem hoje no selo Mercosul, nós temos um quarto elemento que é a gente criou novas categorias do serviço de táxi, que é o serviço executivo, nós criamos o serviço acessível, que anteriormente não era uma categoria, era só o serviço comum, acabou se tornando uma categoria separada. Temos a atualização do serviço da placa Mercosul. Temos também a questão das identificações específicas da necessidade de usar a táxi, por exemplo, no seu ponto. Alguns já têm a identificação, por exemplo, no ponto C-16, tem uma identificação específica que é aprovada. Se vocês forem lá no ponto C-16, vocês vão ver que tem uma unicidade visual, lá do tipo de táxi comum. Temos o táxi especial, que tem uma identidade que é muito reconhecida desde a década de 60, que ela permanece até os dias de hoje, com pequenas alterações. A coloração dela é muito tradicional, muito comum, muito habitual, já do especial. E a categoria luxo, que a característica da categoria luxo é exatamente essa característica. É a única categoria que ela é totalmente descaracterizada e é aceito por todos os veículos de qualquer forma. Embora a maior parte da própria coisa os editores não assistiram. Então, o que eu gostaria hoje é disputá-los, verificar qual é a proposta que vocês têm, para que a gente possa colocar aqui dentro um estudo, uma análise, para que a gente possa consolidar e agregar todas essas misturas de características que a gente está estudando hoje. Outra coisa importante é que a gente tem, por exemplo, a categoria rádio, que também é executivo, e tem muitos veículos executivos que estão muito agarrados. Então, a gente precisa também discutir que a gente tem hoje e que hoje a identidade visual de táxi não comporta.

**01:47:10 Antonio Matias**: Eu acho que já passou da hora da gente fazer uma consulta pública, tanto pela parte dos taxistas, mas também com a sociedade de São Paulo, e ter a identidade visual dos nossos veículos. Em virtude da placa Mercosul, da invasão dos outros municípios que sobrevivem aqui dentro de São Paulo, e aonde a gente não pode estar indo até seus municípios buscar o nosso passageiro, estamos multados, estamos presos, estamos tratados como lixo. Exemplo, Guarulhos e Barueri. A gente precisa tentar a identificação visual. Eu, como taxista, apoio, a entidade sindical apoia, mas desde que esteja feita uma consulta pública aos taxistas e à sociedade para identificar com três padrões e ser votado qual que a sociedade aprova para o modalidade de identidade visual do táxi em São Paulo. A parte do vidro traseiro, Antônio, tem na lei Cidade Limpa. Como o Caçabe está por aqui agora, transitando a Prefeitura de São Paulo, a gente vai ter que conversar com o prefeito Ricardo Nunes, através do doutor Alberto Cimar, que é o chefe da ETP, doutor Gilmar, secretário de transporte, para que a gente possamos ter essa liberdade de usar a propaganda do vidro traseiro, não só com uma marca identificação visual da prefeitura, mas sim para ter um rendimento aos taxistas, rendimento de dinheiro, faturamento de dinheiro. Então, eu concordo plenamente, Antônio. Parabéns.

**01:49:03 Alexandre Lima**: Olha, eu, mais uma vez, eu vou ser sincero, eu não concordo com a identificação da maneira como colocada. O que acontece, como eu disse já no início, que eu não sabia que estava em outra pauta, as frotas notaram que os seus usuários, os motoristas das frotas, eram recusados na rua por conta da identificação visual. E isso foi retirado. Com relação ao veículo de outro município, eu vim trabalhar em São Paulo, mais uma vez, eu digo o seguinte, quantos trabalham? Mil, dois mil? Nós temos mais de 500 mil motoristas de Uber. Eu vou me preocupar com mil, dois mil motoristas de táxi, fazendo o trabalho que eu faço, sendo que já tem 500 mil em São Paulo, nem só de outros municípios, de outros estados, fazendo esse mesmo serviço? Eu acho que isso é uma discussão, assim, o colega quer ter uma identificação no carro dele, eu acho que deveria ser, como era antigamente, com a faixa quadriculada. Então, ele vai lá na prefeitura, tem dois, três modelos de adesivo que ele queira colocar no carro dele, ele coloca no carro dele e vida que segue. Se ele se sente prejudicado de alguma maneira nesse sentido, eu acho que deveria ser facultativo ao taxista. Porque eu peguei a época da faixa quadriculada, era recusado na rua. Eu estava no meu ponto e presenciei isso diversas vezes, o cara do meu, da minha frente, era o primeiro da fila, era quadriculado o carro dele, ele falava, eu não quero ir nesse carro contagiado. E ia para o carro de trás. O usuário de São Paulo, hoje, é um usuário muito exigente, ele está atrás de passar na rua desapercebido, ele quer um carro clean, ele não está procurando isso. A grande verdade é que, infelizmente, muito colega de praça hoje está insatisfeito porque viu um veículo de outro município trabalhando aqui e ele está querendo isso. Eu nunca ouvi um passageiro falar para mim que ele tem dificuldade em encontrar um táxi em São Paulo por falta de identificação. Porque, veja, se você parar para avaliar o ponto de vista do usuário, o que ocorre? Quando ele dá sinal para um táxi, ele está vendo o quê? A frente do carro, a faixa lateral ele não viu, ele já deu sinal e já entrou no carro. Num ponto de táxi ele vai ver a faixa, vai, mas veja, que veículo fica parado em fila de ponto? O veículo que é da cidade. Então, isso, pela própria lógica, não tem sentido. A respeito do ponto de vista dos colegas, eu vejo da seguinte maneira. O que eu colocaria seria a identificação na própria placa do veículo. Hoje, nós temos a possibilidade de, assim como a bandeira do Brasil na placa Mercosul, acrescentarmos a bandeira de São Paulo. Eu acho que isso seria o lógico. Ter a bandeira de São Paulo ali ou colocar na própria placa um adesivo ou uma tarjeta, alguma coisa assim, que identificasse a cidade de São Paulo. Põe lá o branco e preto da nossa cidade lá, que é o que simboliza as cores de São Paulo, colocar na lateral. E acabou. Agora, veja, o colega falar pra mim em colocar adesivo na porta traseira do veículo, eu entendo o ponto de vista dele e não questiono, mas veja, desde que seja para quem quer. Não imputar isso à categoria, porque você perguntar pra categoria o que que ela pensa, eu vou te dizer que a maioria vai te falar o que eu estou falando aqui. Ninguém tá querendo ir gastar dinheiro com vistoria de adesivo, pagar adesivo. Então, eu penso assim, eu colocaria a placa na placa do veículo a identificação. Eu acho muito mais simples e muito mais eficaz, porque quem tá querendo fazer essa fiscalização é o taxista, não é o DTP. Essa é a verdade. E o que que precisa ser feito hoje? Na minha humilde opinião, o taxista que vem de outro município aqui, vocês que são colegas de praça aqui, gente, ele vem pra trabalhar pra quem dá sinal pra ele na rua, sendo que você e eu aqui sabemos que não tem ninguém dando sinal pra gente na rua. Não, ele vem atender 99, Uber, vem atender um vale de táxi, alguma coisa assim. Veja, na própria legislação nossa, não foi colocado lá atrás, tem algum trecho da legislação aí, eu não vou me lembrar qual, mas vocês que são profissionais aí sabem, ou tem como ter acesso, que dizia que se o aplicativo tocasse pra um veículo que não fosse do município, ele seria multado. Então, nós não temos que nos preocupar em tá olhando pra placa do carro, isso daí eu deixo pro DTP. Isso daí eu deixo para PM, para Polícia Civil, ele vai fazer esse papel, não é meu papel como taxista. Agora, a 99 e a Uber, se tocar aqui, tem que dar renda pro motorista, tem que dar renda para o município, perdão. Por quê? Porque é proibido. Quem tem um aplicativo da 99 aqui, se entrar em Alphaville e responde pra mim, toca? Não toca. Eu tenho amigos meus que trabalham com aplicativo da Uber, eu, graças a Deus, não trabalho com nenhum. Eles dizem que se deixar o aplicativo ligado em Alphaville, marca pra eles que lá o veículo dele não é habilitado. Então, por que que pro colega de Alphaville, não marca pra ele aqui em São Paulo, o de Barueri, por que que não marca pra ele aqui em São Paulo que ele não é habilitado a trabalhar aqui? Eu acho que deveria ser desta maneira. Essa é a minha humilde opinião.

**01:54:52 Jeff**: Olá, tudo bem? Boa tarde a todos. Me chamo Jefferson. Faço parte aí da Comissão do Táxi Executivo junto com a Valentim. Sou de acordo com o que o Alexandre falou. Eu acho que se alguém está querendo a identificação por conta de algum motivo, se sentindo prejudicado, eu acho que esse sim deveria colocar a sua identificação como já aprovada pelo DTP, que seria essas faixas aí que já está aprovado, certo? E compartilho exatamente o pensamento dele. Hoje o munícipe de São Paulo, ele tá procurando por um serviço mais clean. Entendeu? Quanto mais ele passar desapercebido, melhor. Até por segurança, o nível de clientes que utilizam o táxi. Eu acho que essa identificação, um adesivo a mais, não vai resolver nenhum problema. Sabemos muito bem mesmo que não tem maçaneta, ninguém mais dá sinal na rua, é um ou outro, que dá sinal na rua. A maioria trabalha por aplicativo. Simples a solução é fazer os aplicativos pararem de tocar aqui. Que eu acredito que os aplicativos, sim, eles estão trabalhando sem fiscalização nenhuma em questão de funcionamento. Inclusive, é outro assunto, mas em questão de tarifa. Que tá precarizando a classe. Eu acho que é mais ou menos isso aí que eu tinha para falar. Concordo exatamente com o que o Alexandre falou.

**01:56:54 Antonio Souza**: Bom, quero elencar aqui que a minha proposição prevê segurança, uma vez que tenha lá o SMT na porta traseira do porta-malas, como já existe em alguns carros, SMT, número tal, não fere, não dói, é uma identificação para a segurança via busca desesperada de uma senhora que teve o cartão fraudado por um falso taxista que entrou no condomínio e tal. Lógico, ele não vai pôr uma identificação verdadeira, ele vai pôr uma identificação falsa, mas isso já leva à solução, já vai identificar, ali não era um taxista verdadeiro, era um falsário que estava fazendo isso. Agora, a situação que os colegas colocaram de...

**01:57:11 Alexandre Lima**: Desculpa, só a placa dele já vai identificar que é falso.

**01:57:15 Antonio Souza**: Estou falando em relação a outras percepções, a percepção do fiscal, a percepção do grupo local de notar que aquele carro não é daqui, aquele carro não faz parte do município, são essas questões aí a serem vistas. Eu só queria concluir que eu sou 100% a favor da lei Cidade Limpa, detesto propaganda em carro, o Ceará entendeu errado aí, eu não proponho propaganda em vidro de traseiro de forma alguma, nem dentro do carro eu ponho adesivo algum para não causar nenhuma poluição visual. Então, sou 100% contrário à poluição visual e a favor da lei Cidade Limpa, sem propaganda no táxi, somente o número do SID na porta traseira.

**01:58:43** **Aurélio Pereira**: Oi, tudo bem? Esse negócio de imposição e até de levantar essas questões, de colocar essa identificação visual, é muito complicada pelo seguinte sentido. As identificações visuais foram feitas há muito tempo atrás, então está totalmente fora de cogitação, muito feia, ultrapassada, quem levanta uma bandeira dessa, deveria ter mais um bom senso, quadriculado, preto, amarelo, não faz muito sentido. E o carro é de propriedade nossa, fazer uma lei a qual você é obrigado a pôr isso no seu veículo é muito complicado também. O Alexandre foi mais assertivo de colocar uma identificação subjetiva na placa do carro, isso elimina tudo isso. E lembrando a Mariana, no ponto 606, tem os adesivos que são liberados, solicitados, depois liberados pelo processo C, com medidas e tudo. Muitos pontos têm essas identificações. Alguns não fizeram todo esse critério burocrático para fazer a legalização do seu adesivo no ponto. Não sei se você sabe disso. Que nem o JK, nós fizemos isso. Eu participei, pedi até para uma design arquiteta da Bahia fazer o nosso ponto de táxi, que tem o shopping, tem o carro, tudo bonitinho. Diga-se de passagem, do meu ponto de vista, a identificação mais visual no táxi de ponto, mais bonita, é do metrô Santa Cruz, que tiveram um bom gosto para fazer lá. Não sei se vocês sabem disso. Eu estou totalmente coerente com o Alexandre, porque essa identificação CMT, nossa, é horrível dentro do carro, isso não agrega nada a ninguém. E é uma coisa mais para o taxista saber quem é daqui e quem não é. E uma identificação em uma placa do veículo que o DTP poderia fazer, não sei de que forma, porque ele legisla sobre o município para ter essa identificação, seria o mais viável de tudo.

**02:01:18 Rafael – Canal Vou de Táxi**: Bom dia a todos. Então, referente a essa questão de se adesivar o carro e tudo, eu, por exemplo, sou uma pessoa que sou a favor, mas respeito todo mundo que pensa o contrário. E eu acho que um meio termo em relação a isso, seria, por exemplo, ter essa identificação no Luminoso, porque, se eu não me engano, em Fortaleza, em Recife, tem a identificação no Luminoso, lá táxi Recife, táxi Fortaleza, vem o nome da cidade ali. Eu acho que esse seria um caminho, porque até alguns colegas citaram a questão de só colocar uma cerca no aplicativo e tal. Mas eu estou na rua todo dia também, como todos vocês, a gente sabe que a galera não pega só no aplicativo, pega na maçaneta também. Não existe mais maçaneta como tinha antigamente, mas tem muita maçaneta. Inclusive, quem ainda não conhece meu canal e quiser ir olhar lá, eu tenho diversos vídeos que eu posto dos passageiros que eu pego na maçaneta. Eu pego muita maçaneta, entendeu? E respeito quem não gosta, por exemplo, eu conheço taxistas que não gostam de pegar passageiro na maçaneta. O passageiro dá sinal e ele passa direto, ele prefere pegar no aplicativo porque ele se sente mais seguro. Eu respeito isso, eu respeito, mas eu, particularmente, eu prefiro os da maçaneta, porque eu recebo 100% do que eu ganho. Então, referente a essa situação da identificação, poderia se pensar nisso, de ter essa identificação no luminoso do táxi. Eu acho que é um caminho.

**02:03:00 Alexandre Lima**: Só posso fazer um adendo. Esse no luminoso, eu acho legal, mas o que acontece? Assim como a faixa quadriculada era falsificada, o crachá de painel, para quem é mais velho aqui, pegou aquilo que a gente chamava de mata-mosca, era falsificado. Tudo isso é falsificado. Agora, na placa, se o colega falsificar, código 311, alterar a característica original do veículo, cana, cadeia, esse, é certeza, ninguém vai querer falsificar. O luminoso o colega pega o luminoso e coloca. Em Fortaleza, em Recife, perdão, eu conheci o que você está me falando. O próprio pessoal lá fala, o gelinho tem luminoso. É igual aqui, anda com o taxímetro, com o luminoso, com faixa, com tudo. Isso não muda. Infelizmente, não ajuda. Agora, na placa, se o camarada for pegar a primeira vez, ele não tem como você pegar a segunda, porque é cana. Eu acho a placa muito mais viável, até mesmo do ponto de vista legal. O pessoal que está aqui, pode verificar isso daí, verificar se eu não estou falando a verdade ou se o que eu estou falando não tem coerência.

**02:04:16 Dawton Roberto Batista Gaia**: Perfeito. Eu vou passar para a Mariana agora, para responder e depois nós vamos encerrar as inscrições aqui, que o nosso horário já passou bastante do planejado. Então, Mariana, depois eu vou passar as palavras para quem está inscrito aqui. O Antônio está inscrito, a Fátima está inscrita e o Alexandre Bourgeois estão inscrito. Depois nós vamos encerrar. Vamos lá.

**02:04:40 Marina Santana Pereira Santos**: Obrigada, Dawton. A ideia, na verdade, quando foi aceita essa pauta e colocaram, não é que era uma múltipla obrigação ou não enfaixar veículos. Na verdade, a ideia é só discutir aquilo que está vigente, porque está vigente essa pauta. Vamos revogar? O que a gente vai fazer com isso? A ideia é justamente a gente criar uma marca forte da categoria. Porque, assim, nós temos novas categorias que não têm identificação visual ainda, que precisam ser estudadas. Então, a gente veio conversar com vocês para a gente poder estudar e verificar mais ou menos qual a diretriz. Justamente para deixar algo mais *clean*, mais *pure*, tanto o passageiro olhe, bate o olho e fale. Isso é um táxi comum. Isso é um táxi repetido. Isso é um táxi de tecnologia limpa. Por exemplo, quando a gente vê táxis de outros países, de outros municípios, um exemplo, táxi de Nova Iorque. Não sei como você confundiu. Você sabe que aquilo é um táxi de Nova Iorque. A identificação da cor está clara. A identificação daquele medalhão amarelo, aquele medalhão que, na verdade, é preto, ela está clara. Então, a ideia é essa. A ideia é mostrar para o cidadão e deixar com vocês também qual é a proposta da Câmara Temática para se fazer em relação à identidade de gente, porque hoje tem uma série de instruções, tem adesivos, tem gente que vai lá e coloca do seu ponto, tem outros que não põe. Fica confuso visualmente. A identidade é justamente para uniformizar a troca. A uniformização, ela vai trazer uma sociabilidade maior de todos os táxis no nosso ponto de vista. Era só isso. Estou coletando aqui as instruções para a gente poder, isso não vai se ligar hoje, mas para a gente poder tratar as nossas tarefas. Por favor, Dawton, pode dar a mão para as instruções que a gente lê.

**02:06:04 Antonio Souza**: Só queria colocar que alguns colegas parecem exaltados com a questão, parece uma dor pessoal, mas é isso que a senhora Mariana comentou. É necessária uma padronização, uma organização, porque é uma bagunça. Você vê o carro da frota, ele é um estardalhaço. O carro de táxi é outro estardalhaço. O táxi comum não tem identificação nenhuma. Qualquer um de outra cidade pode transitar livremente. Quem trabalha na Zona Sul sabe que motoristas de Itabuão, de Itapecerica invadem a Zona Sul. Existe a questão da segurança. O cara falsificar a placa é fácil, falsificar o adesivo é fácil, mas é interessante para o outro profissional saber que aquele veículo, ter uma ideia que aquele veículo que não está devidamente adesivado com uma identificação da cidade não faz parte da cidade, mesmo que tente parecer. Essa é a questão. O que eu sugeri é adesivos no tamanho assim de 20 centímetros, o SMT 20 centímetros de altura, 10 de largura, número do SMT na porta traseira. Então, não tem dano visual nenhum. Isso não teria dano visual nenhum. Seria uma questão de segurança para o motorista, para outros motoristas. É isso que eu queria esclarecer.

**02:08:17 Fatima Teixeira**: Olá, está me ouvindo? Bom dia. Então, na questão de identificação do táxi de São Paulo, teria uma boa sugestão o selo do SP Táxi, que seria esse aqui. Não sei se vocês vão ver. Está vendo? Vamos supor, o SP Táxi, eu creio que ele tem que deixar de existir, porque ele não deu certo. Para existir o SP Táxi com o desacoplador nunca vai dar certo, porque a categoria não vai aderir. Para ter um outro aplicativo, teria que ter outro aplicativo sem desacoplador. Teria que refazer um outro aplicativo para existir. Então, o selo que foi feito para o SP Táxi seria uma forma boa de identificar os táxis de São Paulo. É isso que eu quero falar para vocês, que não prejudiquem nada. Pode colocar no vidro traseiro ou no vidro de trás, como foi colocado. Não prejudica em nada. Poderia também estudar um QR Code, para não ter como falsificar o selo.

**02:09:43 Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Então, vamos lá. Para que não fique dúvida, eu sou super favorável que os veículos táxis tenham uma padronização visual mínima, como ocorre em Belo Horizonte. Cito novamente, mas tem outras capitais que têm uma identificação muito suave, mas muito bonita, por sinal. Discordo de alguns colegas. Eu não sou colega, desculpa, não sou taxista. Então, discordo no que diz respeito ao veículo. Lembrando que o taxista é um prestador de serviço dentro do regramento da prefeitura. E se for estabelecido que deve ter uma identificação, que o tenha. Sou totalmente contra o quadriculado. Por exemplo, os táxis, eu estava em Curitiba. Embora seja referência a táxis de Curitiba e Porto Alegre, e Porto Alegre já abdicou do Laranjão, os táxis são uma referência da cidade. Já é. Como é no Rio de Janeiro, é amarelinho. É uma característica. Mas em Nova Iorque é amarelo. Então, no mundo todo, existem identificações. Se o passageiro quer ser discreto, eu confesso também que não acho que é o caminho. O ônibus tem aquele monte de identificação, porque é um transporte público, é uma responsabilidade da prefeitura. E assim deve ser. Se na prefeitura o ônibus tem um monte de identificação e tem razão de ser. A cor marrom quer dizer uma região. Outra cor quer dizer outra região, o numeral. Isso deveria ser aplicado de forma discreta. Mas não é isso que vai definir outra. Qualquer bandido, se ele for bandido, ele vai fazer com a placa, ele vai fazer com qualquer coisa. Se o cara é um criminoso, ele vai falsificar uma máquina de cartaz. Claro que quanto mais difícil for, mais caro é para ele. Mas o golpe na cabeça dele compensa. Ele mudar o veículo, clonar o veículo, identificar, pegar a maquininha e coisas do gênero. O que acho que pode ser feito. Isso a gente levou, inclusive, de projeto para algumas cidades, no meu passado, é a prefeitura ter um *tag* aplicado ao veículo. Nesse *tag* você consegue identificar com leitores ao longo da cidade, como é o Sem Parar e outros, que é um RFID, uma etiqueta eletrônica, com custo da prefeitura. Então, ela assume a responsabilidade, porque ela vai ter o benefício de controle. Isso é barato fazer, não seria impeditivo, é muito barato pelo benefício dado. Ali você teria um validador, o próprio celular poderia ser o validador, tanto com QR Code, como você aproximar. Isso você tem um ganho, porque para falsificar isso, aí sim o caminho é longo e difícil. Então, a gente não consegue zerar a fraude, mas a gente consegue mitigar. Outra coisa, não dá para aplicar qualquer tipo de identificação à placa. Isso é uma lei federal e não dá para mexer em placa, não dá para botar um adesivo de SP ali, que é crime. Inclusive, foi feita uma solicitação há um tempo atrás de minha parte, eu acho, aí sim, taxistas, e parece que já está em estudo, a placa do táxi voltara a ser vermelha. Então, isso seria algo que a gente coibiria veículos que talvez tentassem se reduzir um pouco e batendo o olho de longe você vê que é um táxi. São várias ações simultâneas que precisam ser tomadas, mas volto a dizer, eu pessoalmente sou favorável, não importa a categoria inclusive, não importa se o cara pode pagar mais ou menos, o táxi é táxi e ele nasceu para tal. Qualquer outro tipo de veículo que queira fazer outra coisa, placa vermelha, ele pega o licenciamento para fazer transporte e outra coisa. Táxi é para pessoas. Táxi é para pessoas no mundo todo. Aqui, quero fazer um modelo de negócio diferente, ótimo. Pega uma placa e abre uma empresa, que é isso, isso não tem em São Paulo e poderia ter, que são as empresas privadas de prestação de serviço. Isso na Inglaterra tem de monte e é legalizado. Só que ele não está dentro da regulação do táxi. É isso, obrigado.

**02:13:42 Alexandre Lima**: Um adendo, Alê. Eu concordo com a parte do *tag* que você falou e São Paulo tem identificação, sim. O carro é branco. A gente não pode esquecer disso. A identificação do táxi de São Paulo é que o táxi de São Paulo é branco. Agora que veio o táxi preto, o luxo sempre teve, pelo menos desde que eu entrei na praça eu já tinha. O táxi de São Paulo, a identificação visual dele é que ele é branco. Assim como no Rio optaram pelo amarelo canarinho, Curitiba, Porto Alegre era o cor de abóbora, São Paulo optou pelo branco. Então, sim, nós temos uma identificação visual muito clara. O táxi é branco. O usuário, quando ele chega aqui de outro país, ele chega procurando o carro branco. É assim que ele procura o táxi de São Paulo. Essa identificação visual nós temos com relação à cor. Agora, a ideia do *tag* eu achei fantástica. Parabéns.

**02:15:14 Luiz Pellegrino**: Bom, pessoal, sobre essa questão da identificação. Eu acho que é o seguinte. A identificação do táxi é a placa vermelha categoria aluguel. Cabe aos nossos fiscalizadores fazer essa fiscalização do negócio. Não a gente ficar criando barreiras para a gente ser inserido dentro de mercados. Então, o que nos caracteriza como táxi é a placa vermelha, a categoria aluguel. O que acabou com o Yellow Cabin em Nova York? Foi a Uber, que trouxe carros que não são identificados. Por que os aplicativos têm um grande sucesso? Porque prestam serviço de transporte com carros que não são identificados. E as pessoas gostam de andar com carros que não são identificados. A nossa identificação já é através da cor. O táxi branco. Agora nós temos o táxi preto, através do executivo. Nós temos o táxi executivo, que tem um mercado muito distinto, onde a demanda espontânea não é o nosso foco. O foco do táxi luxo não é a demanda espontânea. Então, a gente não se preocupa com essa caracterização. Muito pelo contrário, nós não queremos ela. Assim como nós não queremos a nossa descaracterização do traje social. A gente não quer isso daí e também não discordamos de quem queira. Mas eu acho que colocar uma padronização, adesivar os carros para tornar uma coisa, um negócio, para as pessoas venderem adesivo, venderem coisas. Olha, pessoal, foi o que o Alexandre falou. Nós temos 500 mil carros para ficar rodando, para a gente se preocupar, sei lá com quantos. Será que não é a fiscalização que está falha em cima? Todo mundo sabe onde que rodam esses táxis geladeira, onde eles fazem os seus PAs. Todo mundo sabe. Não adianta a gente ficar colocando uma cortina de fumaça e ficar querendo identificar os táxis de São Paulo. Pessoal, vamos parar com isso daí. Ou vamos abrir uma consulta pública, uma votação dos taxistas no DTP. Nós somos 40 mil. Nas vistorias, o cara vai lá e coloca o número do seu Condutax e vota para ver quem é que quer isso. Quem são as pessoas que querem? Então é isso daí, pessoal. Quando o Alexandre fala que existem modelos de negócio na Inglaterra, se aqui em São Paulo tivesse um modelo de negócio que eu pudesse trabalhar legalmente prestando o serviço que eu presto na categoria aluguel, placa vermelha, tenho certeza que eu estaria inserido. Mas não existe nenhuma outra forma de prestar serviço remunerado e de passageiro que não for com a placa vermelha categoria aluguel. Se estiver, por favor, vocês que são na Secretaria Municipal de Transporte, vocês me ensinem esse caminho. Porque se existir um outro modelo de negócio, eu vou lá fazer. Eu não vou ficar mais atrapalhando a vida do táxi. Eu vou seguir o meu rumo no meu empresarial. Tudo o que eu quero é inserir o táxi como modelo de negócio em nichos específicos que o táxi pode sim estar inserido. E nós estamos ficando de fora e estamos sendo engolidos pelos aplicativos que trabalham com carro descaracterizados, trabalham com carro de vários modelos, não têm a burocracia infinita que nós temos pra homologar os carros. Nós precisamos facilitar a nossa vida pra gente poder inserir em mercados que estão abertos. E se nós, com essas burocracias, criando mais uma de identificação, colocar faixa, colocar adesivo, um monte de coisa, a gente vai ficar cada vez mais fora do mercado. É isso, pessoal. Valeu.

**02:19:58 Michele Perea Cavinato**: Deixa eu só passar uma informação que nós recebemos. Até pedi pra Caroline Barbosa da coordenadoria de turismo, coordenadora de turismo, participar conosco na reunião. Ela não conseguiu entrar, mas é só dar um retorno da última reunião que foi pedido o Táxi Turismo. A Secretaria de Turismo disponibilizou 180 vagas, sendo 90 para o período da manhã e 90 para o período da tarde. Então, eles estão pensando em uma melhor data, e a Mariana está pensando também como fazer essa convocação, porque imagino que seja de interesse de muitos taxistas. Então, nós precisaríamos ver como selecionar, como divulgar isso. Até, Mari, se você puder tanto comentar essa última pauta quanto essa pauta do turismo também.

**02:20:50 Mariana Santana Pereira Santos**: Claro, essa questão a gente pode até conversar com a própria Secretaria de Turismo para que nós possamos divulgar. A gente também pode fazer alguma divulgação pela Secretaria também, para que todos possam ter esse momento e que possam verificar melhor o número de uma pela espera, talvez, se tiver muito interessado. Isso a gente precisa conversar internamente mesmo. Mas a ideia é fazer uma divulgação formal, uma divulgação social, e também pelo canal de comunicação tanto da Secretaria de Turismo quanto nosso.

**02:21:33 Michele Perea Cavinato**: Perfeito. O principal nós conseguimos, que foi o aceite e a boa notícia da Secretaria de Turismo.

**02:21:44** **Alexandre Bürgel – Zona Sul**: Seria legal só contextualizar o porquê. Eu sei que a gente está com tempo curto. Até o Luiz poderia fazê-lo. Só contextualizar qual o motivo e quão grande pode ser essa iniciativa. Se possível, claro.

**02:21:58 Michele Perea Cavinato**: Não, é verdade. Eu acho importante, sim. É que muitos começaram a participar hoje da reunião. Se você puder falar rapidamente.

**02:22:08** **Aurélio Pereira**: Eu tenho um adendo para fazer. Como será feito esse curso? Se é digital ou se é presencial? E o outro detalhe. Essa divulgação para a categoria do táxi. Eu sei que o DTP é muito engessado até chegar o taxista. Poderia até aproveitar o Sr. Rafael que o canal de táxi dele do YouTube é muito grande para fazer essa divulgação. Temos que ter a humildade de saber que o DTP não tem um canal acessível ao taxista para fazer uma divulgação dessa. Desculpa até intrometer.

**02:22:50 Michele Perea Cavinato**: Não Imagina, Aurélio. Essa foi a maior preocupação da Mariana. Quando nós recebemos a notícia, ela falou que temos que ser o mais transparente possível para abrir oportunidade para todos os taxistas. Então, Luiz, se puder rapidamente só falar do que se trata.

**02:23:02 Luiz Pellegrino**: É verdade o seguinte. É ótimo que foi acolhida essa nossa necessidade de termos o carro, o táxi turismo. É um projeto piloto. A gente tem que lançar esse projeto piloto. Nós temos que criar uma capacitação e um treinamento para transformar em agente de turismo. Não é uma coisa para ser feita a toca de caixa. É uma coisa que a gente não pode dar um start e dar um tiro no nosso pé. Quando esse projeto estiver pronto, funcionando, com um curso qualificado, visto por pessoas que são da área de turismo, visto por pessoas que são da área de transporte, onde nós vamos mapear os pontos que nós queremos divulgar do município, onde nós vamos criar locais específicos para esse carro ter acesso, onde nós vamos criar modelos de negócio para poder valorizar que são serviços que nós sabemos que não podem ser usados a valor de taxis. Nós não podemos criar um *City Tour* a taxímetro, nós temos que criar um processo, uma coisa que possa ser vendido como um negócio, que nós possamos ter um modelo de negócio para levar as agências de turismo para vender dentro de um pacote. Ela vende a pessoa chegando em São Paulo, nós podemos receber essa pessoa em São Paulo, podemos levar ela para passear, temos que criar metodologias, processos e procedimentos. Que está tudo linkado com a capacitação do profissional, a identificação do profissional que tem esse perfil, o profissional precisa ter uma boa oratória, ele precisa ter um mínimo de conhecimento intelectual para absorver o que ele vai ter, então é uma coisa que a gente não pode tocar a toque de caixa, tem que ser uma coisa muito bem sentada, muito bem conversada, que a gente precisa de vários pilares, o interessado taxista, a capacitação do taxista, o interesse da prefeitura em capacitar isso, a criação desse curso e também a precificação desse trabalho, se nós não tivermos esses pilares alinhados vai ser um fracasso e uma coisa que em vez de nos ajudar, vai nos complicar ainda mais.

**02:25:17 Alexandre Lima**: Luizão, posso só fazer um adendo querido, eu já conversei até a respeito desse tema com o Alexandre Burgel, que está aqui. Minha equipe faz esse serviço, assim como você já faz esse serviço, é um serviço que é complicado porque tem muita falta de mão de obra no mercado, eu concordo contigo, mas uma coisa que nós precisávamos da prefeitura era que a prefeitura disponibilizasse o taxista, assim como é disponibilizado para o estudante 50% de desconto em teatros, em museus, porque o que acontece, o taxista hoje, como que ele vai falar para o cliente dele, como que é um MASP, ele nunca entrou no MASP, porque ele não tem dinheiro para entrar no MASP, como que ele vai falar para o colega, olha, o MAM é assim, ele nunca entrou no MAM, como é que ele vai te falar, “olha, tal peça de teatro é muito legal”, “ah, é, comente a respeito dela”, e o taxista não tem como.

**02:26:10 Michele Perea Cavinato**: Perfeita essa colocação Alexandre. Eu acho que isso vale a pena, posso conversar do centro do governo, com a Secretaria de Turismo.

**02:26:16 Alexandre Lima**: Porque, veja, o que o Luizão falou é imprescindível, tem taxista que infelizmente não sabe sequer se pronunciar, não sabe falar de maneira correta, ele precisa aprender, não é que ele seja incapaz, ele não sabe, mas ele tem a capacidade de aprender, ele tem a capacidade de aprender quais são os principais pontos turísticos da cidade e aqueles que os clientes querem ver, concordo com o Luizão, tem que ter um curso e a capacitação, mas eu acho que o desconto nos eventos, esse desconto vai fazer com que, isso somado ao curso, o taxista tenha um gancho melhor, porque nada é melhor do que você ter o produto, viver o produto, para você poder oferecer o produto, Luizão aqui, vendedor nato, assim como eu trabalhei muito tempo com vendas. Quando você consome o produto, é muito mais fácil de você vender, eu acho que todo mundo aqui vai concordar com isso. Eu sou 100% favorável com o que o Luizão falou. Eu só acrescentaria o desconto, eu acho que seria de bom tom pro taxista, para incentivar ele a também frequentar esses lugares e ter uma bagagem melhor pra poder estar expondo isso.

**02:27:25 Michele Perea Cavinato**: É perfeita a sua colocação, vamos discutir isso, sim. Mari, quer fazer o fechamento?

**02:27:36 Rafael – Canal Vou de Táxi**: Só um minutinho, queria só falar a respeito aí da divulgação, que eu queria deixar o meu canal no YouTube, minha página no Instagram e no Facebook, está à disposição para divulgação em relação a questão do turismo. Só pra lembrar que essa é uma pauta que eu acho que até comentei na última, na penúltima reunião que a gente teve aqui, que tem um colega taxista, eu acho que o Luizão conhece ele, é o Eli, que ele já tocava nesse assunto há muito tempo. Já tinha levado essa demanda na mão do vereador e nunca saiu do papel isso. Eu fico feliz em saber que agora tá tendo esse interesse. Então, eu deixo o meu canal e minhas páginas à disposição para ajudar a divulgar.

**02:28:24 Michele Perea Cavinato**: Perfeito, obrigado, Rafa, compartilha no chat com a gente, obrigado.

**02:28:35 Aurélio Pereira**: Ah, só um adendo também, o Alexandre falou de desconto, existem alguns museus da cidade de São Paulo que o taxista nem paga por ser da prefeitura. Um deles é o Museu do Futebol e se eu não me engano é o MASP também, o taxista tem livre acesso também sem pagar, poderia ser, estender isso daí até o Ibirapuera, que lá também tem bastante.

**02:29:01 Alexandre Lima**: Do futebol ninguém paga, Aurélio, do futebol ninguém paga, e o MASP, se não me falho a memória, às quartas-feiras é de graça pra todos.

**02:29:10 Aurélio Pereira**: Ah, ok.

**02:29:17 Michele Perea Cavinato**: Bom, então sobre esse assunto, o próximo passo é marcar uma reunião com a Secretaria de Turismo para gente arredondar todas essas questões e fazer a divulgação de como vai ser feita essas 180 vagas.

**02:29:36 Vinícius – Na Rota do Taxi**: Eu acho que a divulgação tem que ser feita pelas entidades representativas, as entidades representativas têm que fazer a divulgação, não canal A ou B.

**02:29:48 Michele Perea Cavinato**: Só para falar que o Luiz também já fez até uma proposta de *release* para isso.

**02:29:59 Dawton Roberto Batista Gaia**: É, eu acho que é uma somatória os canais, todo mundo! É, porque quanto mais divulgar depois de resolvido.

**02:30:28 Alexandre Lima**: Se a palavra é divulgar, tem que ser todo mundo! Se a palavra é divulgar, tem que ser todo mundo! Tem que ser a entidade, tem que ser todo mundo! Exatamente!

**02:30:34 Rafael – Canal Vou de Táxi**: Divulgar, a palavra já disse tudo, é todo mundo! Todo mundo que tá aqui tem que divulgar isso, pô! Todo mundo aqui é taxista, todo mundo tem interesse que a categoria melhore, então vamos todo mundo divulgar! Exatamente! Sem cobrar nada, né, diferente do que foi feito aí. Exato! Em relação ao SP Taxi aí, grupinho aí cobrando 600 mil reais pra ajudar a falar do desacoplador. A divulgação no meu canal vai ser de graça, está à disposição.

**02:30:53 Vinícius – Na Rota do Taxi**: Você vai provar! Tem que provar! Você vai provar na justiça agora!

**02:31:05 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, gente, vou me encerrar. Queria agradecer vocês. Nossa reunião hoje realmente foi bastante produtiva, várias sugestões. Eu acho que é mais um avanço. Eu acho que o importante que a gente tem colocado aqui é que sempre as pautas que estão sendo colocadas, essas pautas vão avançando e vão sendo disponibilizadas e discutidas dentro do poder público e com a sociedade civil organizada, porque eu acho que esse que é o grande ganho de ter uma câmara temática como essa. Porque as pessoas podem participar com as suas sugestões, as suas ideias, e vão ser discutidas aqui numa câmara temática como a nossa. A partir daí, vão tomando algumas direções. No caso das propostas que estão sendo encaminhadas, que forem necessárias, ser verificadas pelo DTP, vai ser verificado. A Mariana está aqui representando o DTP. É isso, gente. Queria agradecer mais uma vez e um bom dia a todos.

**02:32:29 Michele Perea Cavinato**: E dar boas-vindas aos novos participantes. Sejam sempre conosco aqui.