

## CÂMARA TEMÁTICA DE TÁXI

**Horário:** 10h

**Data:** 25/02/2025

### Participantes

Alessandro Fattioli – Conselheiro CT Táxi  
Alexandre Burgel - Zona Sul – Conselheiro CMTT  
Antonio Matias Ceará – Conselheiro CT Táxi  
Antonio Souza – Conselheiro CT Táxi  
Antônimo – Conselheiro CT Táxi  
Aurélio Pereira – Conselheiro CT Táxi  
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT  
Elvio Fernandez – Conselheiro CT Táxi  
Fabio Saraiva – Imprensa/SMT  
Geovan – Conselheiro CT Táxi  
João  
José Renato Soibelman Melhem - SMPED  
Lea Lopes – SMT/AT  
Luis Antonio da Silva – Conselheiro CT Táxi  
Mariana Santana Pereira Santos – DTP/AT  
Mário – Conselheiro CT Táxi  
Matheus Pena – Conselheiro CT Táxi  
Michel C. de Sá – Conselheiro CT Táxi  
Michele Perea Cavinato – SMT/AT  
Nilson Carvalho – Conselheiro CT Táxi  
Rafael Oliveira  
Sérgio Amaral – GMC/CET  
Ricardo Pradas – SMT/AT  
Vinícius - Na Rota do Taxi – Conselheiro CT Táxi  
Wagner Caetano – Conselheiro CT Táxi

### Pautas

1. Adequação da Tarifa Taximétrica para 2025: Impacto da Inflação e Necessidade de Reajuste;
2. Definição Estratégica de Pontos de Táxi com Foco na Acessibilidade
3. Encerramento das Atividades do Aplicativo SP Táxi e Impactos para Usuários e Taxistas

#### 4. Reforço na Segurança para Combater o Roubo de Celulares

**00:00:04 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia a todos. Nós temos uma pauta um pouco longa hoje. A adequação da tarifa taximétrica de 2025 e o impacto da inflação. Definição estratégica dos pontos de taxa com foco na sensibilidade. Encerramento das atividades do aplicativo SP Táxi e os impactos do usuário de taxista. Reforço na segurança que acometeu o celular. Desconhecimento sobre autorização da empresa Mobi em pontos estratégicos de São Paulo, sem frota disponível. Ampliação de pontos de taxas, empresas, liberação e regulamentação. Processo 6 em aberto. Táxi e van, 1 mais 7 lugares. Autorização para inclusão de picape com PTB de até 3.500 kg. Serviços de táxi. Peso bruto total, que é o veículo para conduzir o motorista de interpretação B. A princípio são essas as pautas. Eu vou passar a palavra para Mariana. Bom dia, Mariana.

**00:02:11 Mariana Santana Pereira Santos:** Oi, bom dia a todos. Em primeiro lugar, a nossa primeira Câmara Temática do ano, eu gostaria de desejar um ano abençoado para todos, um ano com muito trabalho, com muita dedicação, e informar que nós aqui do DTP estamos à disposição para tratar com muita diligência todos os pedidos que vêm dessa Câmara. A partir de agora, não sei até por quanto tempo, eu vou estar aqui com vocês fazendo o acompanhamento das demandas. Eu fiz uma pequena apresentação só para a gente poder tratar as pautas um pouco mais de organização. As pautas que foram citadas pelo Dawton foram aceitas. Apenas duas pautas não foram aceitas. Eu coloco como informe no final da reunião por que não foi aceito, mas foi uma questão jurídica. Vamos começar com a nossa primeira pauta que é a adequação da tarifa taximétrica para 2025, o impacto da inflação e necessidade de reajuste. Primeira coisa que eu gostaria, a pauta foi pedida pelo Simtetaxi. É isso, Michele?

**00:04:11 Michele Perea Cavinato:** Estava procurando aqui, mas eu acho que não foi o Simtetaxi. Enquanto isso, eu procuro.

**00:04:19 Alexandre Bürgel - Zona Sul:** Essa pauta eu recebi da demanda de taxistas no grupo que eu participo. Eu recebi algumas pautas e acho que veio através de outros taxistas.

**00:04:28 Mariana Santana Pereira Santos:** Ah, legal, Alexandre. Em primeiro lugar, eu gostaria de escutar sempre as pessoas que solicitaram as pautas para a gente ter uma ideia do que é isso para a gente entender e anotar e constar em ata todas as razões e os argumentos pelos quais essas pessoas pediram. Essa pauta específica eu fiz um levantamento de histórico das últimas alterações de tarifa para que a gente possa discutir com um pouco mais de propriedade, mas, por favor, Alexandre, a palavra é sua.

**00:04:58 Alexandre Bürgel - Zona Sul:** Mariana, eu talvez não seja a pessoa mais adequada para fazer isso, porque eu sou o conselheiro e não sou o taxista. Então acho que, se caso tem e gostaria que tivesse taxistas, infelizmente têm poucos aqui, pudesse se manifestar a respeito. Se não o fizerem, é triste, Alexandre, se você me der a parte eu falo.

**00:05:11 Michele Perea Cavinato:** Pode, eu só complementar, essa pauta veio do Luiz Antonio Silva. Eu normalmente coloco na frente. Hoje, acabei não colocando, mas ela veio do taxista Luiz Antonio Silva.

**00:05:37 Elvio Fernandez:** Só retificando, o Luiz Antonio Silva é o presidente da federação dos taxistas autônomos de São Paulo. Foi a pauta dele e do presidente Ceará. Perfeito.

**00:05:52 Mariana Santana Pereira Santos:** Realmente, nós recebemos aqui na assessoria. Eu acompanho a assessoria técnica, como vocês sabem. Dois processos administrativos do Simtetaxi pedindo a alteração da tarifa para meados de abril. Só para vocês terem uma ideia, eu vou prosseguir. Quem quiser levantar a mão fique à vontade, que eu já passo a palavra. Mas a gente tem aqui, no histórico dos meados de tarifários, que foram feitos ao longo dos últimos 20 anos. Coloquei aqui os dispositivos legais, as inteligências, o fim e os valores que foram alterados. Em primeiro lugar, o último reajuste foi feito em 28 de outubro de 2023. Ou seja, a menos de dois anos, é importante falar também para vocês, teve um reajuste no começo de 2022, em abril de 2022, que durou mais ou menos um ano e meio. Anteriormente, o reajuste foi em 2015. Ou seja, ficou sete anos sem reajuste tarifário, mas movimentações relativas a reajuste, começou a pandemia e nós tivemos uma paralisação total de praticamente todos os prazos e atividades da secretaria. A não ser aqueles que são essenciais. Realmente para o andamento, na sequência 2011, 2006, 2003, 2001, 1999 e 1996. Daqui, o que a gente pode entender, a gente viu que desses últimos reajustes, sempre a média de tempo entre reajuste e outro São de três anos, de 96 para 99, foram três anos. Depois dois anos, três e geralmente há dois anos e meio. Essa média de reajuste, só com exceção à regra foi de 2015 para 2022, que foram sete anos sem reajuste. Nesse último reajuste que foi feito em 2022, obviamente não foram considerados todos os reajustes do período, porque senão a tarifa teria um aumento muito grande. Isso foi um pedido do próprio Sinditaxi pedindo uma reposição parcial das perdas e que todo ano houvesse uma revisão, de acordo com a inflação, e reajustar automaticamente, se tivesse uma inflação acima de 10%, conforme o IPCA. Com base nisso, foi feito em 2022 e, na sequência em 2023, houve uma revisão. Essa revisão foi feita um ano depois, em 28 de dezembro de 2023. Assim uns quatro ou cinco meses para análise entre verificações e aí foi publicada a portaria para fazer a alteração. Houve bastante surpresa na ocasião. Nós tivemos até o ofício do Ministério Público questionando por que essa tarifa foi reajustada, a consulta da categoria, mas essa consulta da categoria houve em razão do próprio Ofício dos Sindicatos dos Taxistas Autônomos. Agora, nós temos um novo

pedido solicitando a alteração para abril de 2025. A nossa sugestão é a gente pode aceitar, analisar, nós tivemos realmente, a gente está começando a fazer os estudos de análise da composição de custo que a tarifa do táxi tem. São três composições, mas elas são baseadas basicamente nos custos operacionais. Ela é baseada no valor de manutenção, de pneu, de óleo lubrificante, de todos os custos que são relativos à alteração do táxi, porque é uma planilha muito similar à planilha do ônibus, com algumas modificações que o Jeipot na ocasião ofereceu dentro dessa planilha. É um levantamento extenso, é um levantamento que demora um pouco. A gente está iniciando os levantamentos para a gente poder submeter ao secretário essa novo para verificação da perda da reposição do período. O Ceará está com a mão levantada. Ceará, por gentileza, fique à vontade.

**00:10:25 Antônio:** Bom dia a todas e a todos os colegas taxistas. A gente fez esse estudo. Já temos um estudo técnico há anos que a gente vem trabalhando isso, de acordo com o combustível e o aumento de veículos, o aumento do café e o petróleo. Não tem como a gente se manter no preço atual. A própria categoria fez a reivindicação, como você viu o Alexandre falando, os taxistas estão pedindo, estão pedindo todos os grupos. A gente atendendo a solicitação dos taxistas, convocamos uma assembleia geral extraordinária da categoria sócio e não associado do Simpletax, com publicação no diário no jornal *Folha de São Paulo*, dia 7 de fevereiro de 2025, página A25. Foi feito agora dia 22 de fevereiro, no sábado, às 10h30 e às 11h30, na sede da federação, na Avenida Duque de Caxias, onde o Elvis esteve presente. Eu creio que outros taxistas também estavam presentes e lá a gente fez a inclusão da solicitação de 11% do reajuste, sabendo que o macro que marca o índice da prefeitura com aquele trabalho que eu fiz de ajudar o pessoal da CET. Eu entendi que cabia 11%, mas podemos chegar a 10%, que é o que o prefeito deve oferecer e lá a gente pôs em votação. Estou aqui com a pauta no computador, onde irei protocolar agora quinta-feira, diretamente com o prefeito e o presidente da federação. Entregar a pauta que ele pediu, que vai entregar a pauta e depois ele vai chamar os secretários, o DTP, a Mariana, para poder fazer toda essa dinâmica. Aqui, a gente está pedindo o reajuste de 11% que dê para o luxo, que o luxo hoje é 50% mais caro que o especial volte para os 25% mais caro que é especial, está de acordo com a lei, tem que ser cumprido e o comum para preço da tarifa comum. Então, estamos juntando as três tabelas. Foi aprovado, estamos encaminhando e agora vamos ver o que a nossa equipe técnica vai nos fornecer esse índice, para que a gente possa em abril. E por que a gente pediu para abril? Mariana e a todos e a todas, antigamente a tarifa do táxi era dada o reajuste junto com ônibus, ia para o mês de janeiro. Para o taxista, o mês de janeiro é ruim até o Carnaval. Então, o taxista já se sufocava ali naquela correria para fazer aferição, fazer tudo isso. A gente tentou mudar para o prefeito Ricardo Nunes. A gente mudou, sempre é para o mês de abril ou maio, mas eu sempre prefiro o dia primeiro de maio. A gente põe abril para ser publicado até o dia primeiro de maio, que é o Dia do Trabalhador. A gente está tendo êxito nesse processo administrativo. Então, foi feita essa apresentação. Gostaria que o Elvin que está com

a mão levantada concluisse, que ele foi um dos que estava presente. É como sempre, não existe unanimidade. Exatamente a mesma coisa. A democracia pura não teve esse negócio de enfiar de garganta abaixo, que nem a Mariana citou a todos, na outra anterior Ministério Público etc. Claro, foram tiradas as tratativas do Ministério Público, quando a gente fez o edital e a assembleia. A gente não convocou assembleia só dos nossos associados. Essa pauta é do coletivo. É de toda categoria. Não importa se é sócio do Simtetaxi ou vice-versa. É em geral. Não importa se o taxista gosta do Ceará ou gosta do Sr. Luiz Capello, se gosta do Wagner Caetano ou do Nilson. É em geral. Então, essa hegemonia das denúncias e tirar um pouquinho desse bando de X9 que tem em nosso meio, que só sabe reclamar e denunciar, sem ter acolhido uma informação técnica das pessoas técnicas da prefeitura. Então, Elvio, se você quer cumprimentar, fique à vontade

**00:14:41 Elvio Fernandez:** Permitam então a todos os membros desta reunião da Câmara Temática explicar uma apresentação a qual eu fiz aqui em forma de relatório da adequação da tarifa para táxi de 2025 – principais motivações e impactos econômicos. A necessidade de reajuste da tarifa de táxi para 2025 fundamenta-se em fatores econômicos críticos que impactam diretamente os custos operacionais do setor, comprometendo a sustentabilidade financeira dos profissionais e a qualidade do serviço prestado à população. A seguir, detalhamos os principais motivos que justificam a revisão tarifária. Motivo 1 – Impacto da inflação acumulada. A inflação medida por índices como o IPCA, Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, tem o poder de compra dos taxistas ao longo dos últimos dois anos, entre 2023, mais precisamente outubro de 2023. Como bem colocado, o indicador mede a variação de preços de uma cesta de produtos e serviços consumida pela população que fechou com alta acumulada em 2023 de 4,62% e 2024 chegou a 4,83% e a 4,96%. No acumulado nos últimos 12 meses, a variação acumulada até o presente momento já ultrapassou os 10%, elevando os custos de vida e conseqüentemente os valores de insumos essenciais para operação de veículos. Sem um reajuste tarifário proporcional, os profissionais enfrentam perdas reais em sua renda, inviabilizando a manutenção e a digna atividade. Motivo 2 – Aumento dos preços dos combustíveis. Os combustíveis representam até 40% dos custos operacionais de um táxi. Em 2004, o preço do litro da gasolina e do diesel atingiram patamares históricos, influenciados por fatores globais, como a instabilidade geopolítica, a valorização do barril do petróleo e as políticas tributárias nacionais. Projeções para 2025 indicam ou melhor projeções para 2025 indicam que essa tendência de alta persistirá, especialmente diante de possíveis ajustes na política de preços da Petrobras, o aumento do ICMS sobre combustíveis e de eventuais crises internacionais. Um ajuste tarifário é indispensável para compensar esse cenário volátil. 3 – Encarecimento de insumos e manutenção. Além dos combustíveis, os táxis arcam com custos crescentes de peças e revisões. O preço de componentes automotivos, pneus, óleo, filtros etc. subiu em 2022. O preço de peças automotivas para veículos leves aumentou 68%. O ticket log aprontou que as

peças tiveram aumento de mais 50%, desde 2023, de acordo com o Motor Show. O valor de peças automotivas aumentou até 68%, desde 2022, pressionando pela desvalorização do real e por gargalos na cadeia global de suprimentos, seguros e licenciamento. As taxas de seguro obrigatório e licenciamento foram reajustadas acima da inflação, em parte devido ao aumento do sinistro e à regulamentação setorial tecnologias e aplicativos. A integração a plataformas digitais exige investimentos em dispositivos e softwares, cujas assinaturas também sofrem reajustes anuais, correção monetária e equilíbrio contábil. Item 4 – A tarifa atual não reflete a desvalorização monetária dos últimos anos. Para manter o equilíbrio financeiro do setor, é essencial aplicar uma correção que contemple as perdas acumuladas desde os últimos reajustes. A moeda nacional teve maior desvalorização de 2024 e o pior desempenho desde 2020, plena pandemia do coronavírus. O câmbio brasileiro enfrentou um ano de volatilidade e encerrou 2024 com uma desvalorização de 21,82%, ante o dólar. A taxa de referência para contratos denominados em real em bolsas de mercadorias do exterior mais de 20% do seu valor reduzido, o ganho real dos taxistas, a projeção inflacionária, conforme estimativas do Banco Central. A inflação para 2025 está projetada em 5,65%, exigindo um reajuste prévio para evitar novas defasagens, sustentabilidade de serviços, de interesse público e reajuste, compromete não apenas os taxistas, mas também a população que pode enfrentar redução da frota disponível, queda da qualidade dos veículos e até desabastecimento dos serviços em horários de pico. Um reequilíbrio tarifário garante ao taxista que continue sendo uma opção acessível, segura e regulamentada em sintonia com as necessidades urbanas. A conclusão. A proposta de reajuste para 2025 visa repactuar a tarifa com transparência, aliando-se a realidade macroeconômica e aos custos operacionais do setor. A medida é técnica e socialmente necessária, assegurando justiça aos profissionais e mantendo o táxi como serviço essencial para a mobilidade urbana. Recomenda-se que o principal da correção seja calculado com base nos índices oficiais IPCA, preços dos combustíveis e custos setoriais e a atualização periódica futura. Em tempo, hoje, o IPCA, aqui de acordo com a *Folha*, o IPCA acelerou 1,23% em fevereiro. Bom, finalizo aqui a minha apresentação.

**00:22:07 Alessandro Fattioli:** Bom dia a todos. Rapidinho sobre o tema. Eu concordo com todos que falaram. Eu só queria acrescentar uma experiência que eu tive por esses dias e uma opinião minha. Eu acho que nós temos sim que ter o reajuste e nós temos que manter sempre essa palavra reajuste e nunca aumento. Como muitos colegas falam em aumento, nós não temos que aumentar a tarifa e sim reajustar. Esse reajuste tem que ser esse ano. Eu concordo com todas as falas, os motivos, enfim, explanados. Mas eu acho que nós temos que agir com cautela, responsabilidade e estratégia. É prematuro reajustar agora, no primeiro semestre. Nós temos que sim reajustar, mas no segundo semestre, onde a economia do país estará mais aquecida, principalmente aqui em São Paulo. E o reajuste, a gente vai conseguir fazer com que o reajuste entre no mercado com mais fluidez, com mais facilidade e com mais aceitação. Então, talvez lá no segundo semestre, esse reajuste nem seja de 10% ou 11%, como falou o Ceará. Pode até ser que lá seja 12% ou 13%, dependendo do estudo e do cálculo que vai ser

feito até lá. As coisas também mudarão até lá. O nosso país, nós estamos sofrendo um problema de economia muito forte. Nós estamos com um recesso econômico muito grande e ameaças de taxaço pelo governo, governo americano, enfim. Muitas importações com muito problema. Eu estive em reuniões com o pessoal do agro e eles estão repondo, reajustando preços de mercadorias aos poucos. Tem mercadoria que eles não estão reajustando e absorvendo prejuízo, porque são mercadorias de primeira necessidade para tentar ajudar, para se manter no mercado e ajudar o país. Tem mercadorias que eles estão repassando tudo, o reajuste total do que é necessário. Tem mercadorias que eles estão reajustando apenas parte do que deveriam reajustar e a mesma coisa está acontecendo com o pessoal da indústria e do comércio. Muitos deles com mercadorias e serviços de primeira necessidade. Nós, taxistas, infelizmente nós não oferecemos um serviço de primeira necessidade para a população. É de segunda necessidade. Então, se os de primeira necessidade estão repensando muitas vezes e recalculando, recalculando muito para poder alterar os valores, reajustar os valores dos seus produtos e serviços, nós que não somos de primeira necessidade, não podemos sair atropelando e agindo com a emoção ao invés de com a razão e reajustando a tarifa, mesmo sendo super necessário, agora, já, de imediato. Eu acho que a gente tem que aguardar os próximos passos do que vai acontecer no país nesse primeiro semestre e no segundo semestre, sim, para efetuar o reajuste da tarifa, que talvez até seja um pouco mais do que nós faríamos agora. É só isso. É só para a gente agir com responsabilidade, consenso e estratégia. Menos emoção, mais razão e mais profissionalismo. Só isso. Mas que o reajuste é necessário esse ano ainda, com certeza.

**00:25:39 Wagner:** Bom dia a todos. Eu vou ser bem breve, gostaria de me colocar aqui a favor também do reajuste, como representante da categoria taxiduxo, nós somos solidários ao reajuste da tarifa e gostaríamos também de reivindicar aqui, tanto para essa câmara tributária, temática para a Mariana, representante do DTP, na ausência aqui do Sinditaxi também, ao presidente do Ceará, que analisasse a possibilidade da tarifa do táxi luxo ter uma diferença ainda maior entre a tarifa do táxi comum. A gente tem aqui um público que cabe uma tarifa maior e poderia ser até 100% maior que o táxi comum. Então, isso é um consenso da categoria. A gente tem investido muito nos nossos carros, na blindagem dos nossos carros. Eu sei que hoje a blindagem não faz parte do custo, da tabela de custos aí da prefeitura, mas no caso do luxo deveria ser avaliada essa possibilidade, até porque tem de ser 100% no futuro a categoria luxo ser brindada. É um investimento aí, a gente está falando de mais ou menos 100 mil reais, é quase praticamente o preço de um carro do táxi comum a mais, agregado ao táxi de luxo. Então, a gente pede que isso fosse possível ser analisado ainda nesse primeiro semestre, antes mesmo do aumento, a possibilidade de o luxo ter uma distância ainda maior de tarifa pública em relação ao táxi comum. Obrigado a todos.

**00:27:42 Antônio:** Wagner, eu concordo com você. Não tem como fazer, tá? Eu acho que

tem como fazer pegando as planilhas do carro luxo, a tudinho, mas a gente precisa, eu acato a sua proposta aqui, pelo Sinditaxi. Vou fazer um encaminhamento depois dessa nossa pauta aqui, Mariana, Michele, ao doutor Celso, porque eu creio que, de acordo com a lei, pode ser, e a gente tem, já que é unanimidade do luxo, o sindicato é que nem dizia o eterno Pelé, a voz, o povo é a voz de Deus. E os companheiros querem, o sindicato vai se mexer para possa contemplá-los, tá bom?

**00:28:46 Wagner:** Eu agradeço a gentileza e o encaminhamento. Obrigado.

**00:28:54 Antonio Souza:** Bom dia a todos. Todos já sintetizam masculino e feminino. É importante frisar, analisando aqui, observando a tabela que a senhora Mariana trouxe, muito bem complexa, muito bem elaborada, é importante esse histórico aqui. O Elvis trouxe um relatório fantástico, muito bem elaborado também, muito bem escrito, perfeito. Mas eu estou com o Fatioli. O Fatioli trouxe o chão da fábrica. Eu trabalho na rua todo dia. O aumento do combustível não é tão significativo ainda para gerar, que é o que impacta imediatamente as questões das peças. Ok, isso está perfeito. Muito bem colocado, Elvis. Mas estou com o Fatioli no sentido de que estamos à beira de uma recessão. Eu não vou entrar nas questões governamentais. Cada um tem o seu espectro político. Então, não vamos entrar nesse mérito. Estamos à beira de uma recessão. Um cenário complicadíssimo. Então, para reduzir e sintetizar aqui nossa fala, nossa visão está paralela à do Fatioli. Eu estou falando aqui no sentido de que eu estou na rua todo dia. Estou com meus colegas todo dia. Então, no chão da fábrica, a coisa não está, o mar não está para peixe. Fechando aqui a minha fala. O que é que acontece com a gente?

**00:31:12 Nilson Carvalho:** Bom dia a todos. É bem rápido. Eu fiz esse estudo técnico do aumento para o táxi luxo. Eu tenho toda a dinâmica, desde a aquisição do carro a desgaste de manutenção, valor de blindagem, depreciação do veículo. Eu tenho isso tudo planilhado, porque nós tentamos fazer isso num passado um pouco distante. Caso precise, eu apresento essas planilhas. Inclusive, posso encaminhar para o Ceará

**00:31:46 Mariana Santana Pereira Santos:** Seria interessante que você encaminhasse ao Ceará para fazer no único pleito. Se fosse o caso, se o Wagner tiver algum elemento também ou toda a categoria para constar num documento ou passar direto pela Câmara temática também, fique à vontade, Nilson. Mas seria interessante a gente ter esse material, sim.

**00:32:20 Elvio Fernandez:** Bom, só deixando o meu ponto de vista aqui com relação à proposta do Wagner Caetano, do Nilson. Eu sou completamente favorável. É um investimento altíssimo, principalmente quando estamos falando em segurança dos usuários, dos munícipes e o valor investido por eles nesse tipo de segmento de mercado 100%. Eu acho

interessantíssimo esse valor. Eu acho que inclusive ele poderia ser até mais, frente à situação. Mas é algo que eles têm que analisar os custos que o Nilson, inclusive, colocou esse tipo de situação, porque tem mais. Só para a gente fazer uma breve retrospectiva, inclusive na explanação da Mariana. O primeiro aumento de outubro de 2023 foi 45,45% pós-pandemia. Tudo bem que ficamos sete anos sem esse reajuste, mas a gente ouviu toda essa objeção por parte de alguns taxistas, que naquele momento também acharam que iria impactar, mas, se não fosse os dois reajustes, tanto o de outubro de 2003 quanto o de 2024, nós não teremos condição hoje de poder estar operando com a qualidade de serviço que os nossos munícipes merecem. Então, eu acho que, sim, leva um tempo. Talvez não saia agora em abril, em maio, por que não junho, julho, agosto, atende a todas as necessidades. Enfim, a vontade da categoria era só isso, obrigado

**00:34:10 Mariana Santana Pereira Santos:** Obrigada, então eu vou encerrar essa pauta. Eu fiz todas as anotações de vocês, do Fatioli, do seu Elvio, de todos os argumentos que foram colocados aqui para o reajuste da tarifa, em relação também à questão do luxo, vou iniciar os estudos. A gente vai começar a fazer o levantamento de todos os insumos. A gente sabe que isso varia de mês para mês. A gente vai tentar fazer um acompanhamento da variação mensal dos combustíveis, até que seja realmente de fato reajustada a tarifa e passado para o secretário para análise, porque aqui o poder público tem uma missão árdua. Porque até vocês têm o consenso, alguns querem abrir, outros querem ir mais para o final do ano. Então, a gente vai ter que analisar tudo. Sentar com calma e verificar. O grande desafio é você ter que manter uma tarifa que é acessível para a população com táxi comum, ao mesmo tempo que tenta cobrir o custo operacional do taxista para garantir o mínimo de segurança e ao ter o lucro adequado também pela atividade. Então, realmente, é uma tarefa árdua em relação ao luxo. O luxo não tem uma planilha específica dele. A planilha, o que foi acordado do taxiluxo, na década de 80, se não me engano, foi depois de reuniões com o sindicato. Foi feito um estudo grande com todos os representantes da categoria, em 1989. Desde então, a tarifa do luxo era 50% mais alta em relação ao comum por um acordo sindical. Então, isso pode ser revisto, pode ser avaliado e a gente pode também estudar, fazer a composição de custo em uma planilha. Até porque o táxi luxo tem uma característica diferente de frota. Ele tem uma frota muito diferenciada. Tem realmente a blindagem que não é assegurada, não é obrigatória por decreto, mas a gente sabe que muitos taxistas têm feito essa habilidade para atender melhor os seus clientes e isso não está contemplado em custo e até mesmo uma regulação para verificar se o próprio luxo. Ele é heterogêneo em suas características, porque parte deles é blindada, parte deles, por exemplo, que é um pleito do Nilsson, querem um veículo, como um maxivan, que é luxuoso, mas tem uma característica diferente. Então, a gente precisa de todas essas mudanças e talvez até mesmo apresentar uma próxima câmara temática todas essas. A gente pode até fazer uma análise e apresentar um pouco das características do luxo. Mas, de qualquer forma, coloquei aqui anotado para a gente estudar a análise do pleito em

100% da categoria luxo. Vamos abrir, se possível, Wagner ou Simtetaxi, seria interessante fazer um processo apartado do reajuste da categoria comum para que a gente possa estudar isso com um pouco mais de diligência específica para vocês. Wagner, por favor, você me dá uma parte?

**00:37:19 Antônio:** Sim. Só complementando o que você falou. Está certinho o que o Nilsson colocou. o Wagner. Eu queria ver com você se daria para a gente marcar uma reunião, eu, você, o Wagner, o Nilsson e o Elvio para trazer essas coisas para a gente ajustar, para que a gente possa ter esse segmento e levar para o prefeito. O que é que você acha?

**00:37:50 Mariana Santana Pereira Santos:** O DTP está aberto às reuniões. O DTP está aberto. Estamos aqui à disposição, Ceará. A gente pode fazer uma agenda específica, não tem problema nenhum. Só peço que verifique junto ao gabinete a agenda do diretor. Mas a gente está à disposição.

**00:38:06 Wagner:** Mari, tendo em vista a sua fala e a criação do táxi executivo, eu até creio que a gente também pode colocar o luxo agora num outro patamar, que é de fato considerar que o táxi luxo seja de fato blindado. Então, a gente pode também elaborar isso junto dentro de um prazo e sendo numa próxima troca, para também validar essa diferença de tarifa aqui que eu estou propondo a vocês. Que o táxi luxo seja de fato, que tenha uma frota de 100% blindada, que é o propósito. O táxi luxo, não sendo blindado hoje, não trabalha no mesmo nível, porque ele tem a concorrência do táxi executivo, a concorrência do táxi especial, do táxi comum, como não há essa limitação de veículos entre categorias. Então, a única diferença hoje seria não só exatamente dos carros que a gente está comprando, mas para validar essa questão de a tarifa ser 100% de diferença. Poderíamos também considerar um prazo e na troca 100% blindados para a gente ter uma frota 100% blindada na categoria táxi luxo. É isso mesmo. A questão de a gente colocar essa característica na categoria táxi luxo, de ser um táxi devidamente blindado até para ter uma questão também de marketing em cima disso, até para ter uma divulgação. Hoje em dia, muitos ainda desconhecem esse tipo de serviço, mas eu acho que seria bom isso ser feito pela prefeitura considerar de fato que existe em São Paulo táxis blindados com tarifa pública. Tudo direitinho.

**00:40:13 Mariana Santana Pereira Santos:** Sim, de fato, é um serviço diferenciado que merece também um tratamento diferenciado de qualquer forma. Isso envolve a alteração do Decreto 11.518, de 1798. Então, a gente vai ter que estudar com calma para fazer uma proposição de minuto de decreto ao prefeito. Mas a gente está aqui à disposição. Se você puder, junto com o Ceará e com os representantes da categoria luxo, propor uma reunião aqui específica, eu acredito que é interessante sim. A gente está à disposição. Então, vamos lá. Vamos para a próxima pauta. Próxima pauta é pontos de táxis acessíveis. Definição estratégica

de pontos de táxis com foco na acessibilidade. O que nós temos a falar em relação a isso, se vocês quiserem levantar a mão, fiquem à vontade. Então, vamos lá para a próxima pauta. Hoje nós temos 13 pontos de táxis acessíveis na cidade de São Paulo. Eu já vou colocar aqui todos os endereços que eles constam. Inclusive, é uma meta dos 100 dias de governo, é ampliar em 50% os pontos de táxis acessíveis. Está sendo levantado os endereços. A gente fez um trabalho em conjunto com a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e a Comissão Permanente de Acessibilidade. Fizemos uma reunião para definir onde seriam esses pontos e quais são as prioridades para a execução. Eles nos mostraram um projeto de rotas acessíveis que tem na cidade de São Paulo. Eu coloquei aqui na apresentação. São os trajetos traçados a partir da necessidade de deslocamento entre estações de transporte público e polos de interesse das pessoas com deficiência visual. Então, isso contempla toda uma rede de transporte público, desde o transporte público até esses locais que as pessoas precisam frequentar com certa frequência. Tem serviço público, escola, shopping center, teatro, parque, hospitais. Então, existem algumas rotas acessíveis que já estão em construção. Tem o projeto. Eu vou deixar o projeto aqui. Eu vou compartilhar essa apresentação com a Michele para que vocês possam verificar mais sobre esse projeto que é bem bacana. Eles fizeram algumas sugestões de rotas acessíveis dos pontos de táxi contra ambulâncias locais, que é o metrô Marechal Deodoro, o metrô Santa Cruz, que tem o Hospital São Paulo AACD, o metrô Vila Mariana, o Museu do Ipiranga, Parque da Independência, Estação Barra Funda do Metrô Interlagos, Expo Transamérica, Terminal Rodoviário de Jabaquara AEMBI, Rua Boa Vista e o próximo a PUC, ali na região das Perdizes. Também sugeriram nessa reunião do dia 6 de fevereiro. Eles colocaram à disposição e depois nos falaram com a comissão todos esses locais. A Avenida Paulista, com pelo menos dois locais próximos ao Conjunto Nacional, próximos à Estação Vergueiro do Metrô. Tem a Beneficência Portuguesa de São Paulo ali e tem os parques da cidade, que é o Ibirapuera, o Portão 10 e o Parque Vila Lobos. Foram esses que eles sugeriram. A princípio, pontos de táxi próximos à estação de metrô, nas quatro regiões da cidade Zona Sul. Estação Jurubatuba da CPTM ou Terminal Morumbi, na Zona Norte, a Estação Santana ou a Estação Tucuruvi, na Zona Oeste, próximo à Estádio Allianz Parque, ali na Barra Funda, e na Zona Leste Estação Tatuapé, ou Itaquera, ou Terminal São Mateus, ou Guilhermina Esperança. Todos esses endereços, com todo detalhamento, estão no DEP, na nossa divisão que analisa e faz os pontos de táxi. E está em análise de viabilidade técnica, porque os pontos acessíveis, além de terem a sinalização horizontal e vertical, também têm uma obra que tem que ser feita para fazer o rebaixamento de guia e tem que ser um espaço um pouquinho maior. Tem todos os critérios que são diferentes em relação ao táxi comum. São 13 pontos. Todos esses pontos aqui estão ativos, estão em vigência e estamos em revisão de todos eles. Ou seja, o pessoal do DEP está fazendo visita técnica a todos eles e verificando se está tudo certinho, se a sinalização está ok, a pintura, a sinalização horizontal e vertical, além também de verificar se tem, se está em condições, se precisa fazer obra. Tudo isso a gente está fazendo uma revisão de todos, que é importante nesse momento. Inclusive,

é uma meta para a meta dos 100 dias da Prefeitura de São Paulo. Além desses 13 pontos, a gente vai até o final de março fazer a construção de mais 7 pontos, no mínimo. Esses 7 pontos provavelmente sairão dessa lista da Comissão Permanente de Acessibilidade da SMPED.

**00:45:47 Wagner:** Mari, eu acho muito importante essa pauta. A gente tinha até a nossa amiga que é a Sandra que estava nos acompanhando aqui na Câmara Temática. Acho que essa meta de 100 dias que o prefeito colocou está de parabéns e eu gostaria de chamar a atenção de vocês para essa vaga que tem no aeroporto de Congonhas. Eu acho que é uma meta. Muitas das vezes, ela não é usada para essa finalidade de acessível. Então, vale a fiscalização ficar mais de olho, porque eu acho que qualquer outro veículo que não seja acessível numa vaga e táxi acessível não está ali pelo propósito de qual foi criado. Eu acho que isso é uma coisa que acontece rotineiramente no aeroporto de Congonhas. Eu acho que a fiscalização tem que ficar de olho, especialmente nessa vaga.

**00:46:54 Mariana Santana Pereira Santos:** Isso é uma pauta sua, Wagner, não só de transporte, mas como trânsito. A gente vai oficializar aqui as equipes de fiscalização e provavelmente a CET para que eles olhem com bastante diligência. Tem duas vagas. Tem a parte superior e a parte inferior. A gente vai pedir fiscalização.

**00:47:14 Wagner:** No passado, Mari, o aeroporto de Congonhas tinha um ponto que era um ponto de risco de autônomos. Hoje, depois que foi criada uma portaria em 2017 dando condições de táxi gerenciar esses táxis em Congonhas, tanto o táxi acessível como a categoria. Não sei se é uma categoria, mas lá tem uma placa dizendo que tem um ponto híbrido. Uma coisa meio esquisita, mas tudo bem. Então, vale a pena ficar ali, porque, depois da entrada da empresa, não tem mais os táxis autônomos. Só tem o táxi das empresas de frota. Porém, nem sempre o ponto é guarnecido com veículos acessíveis.

**00:48:05 Mariana Santana Pereira Santos:** Obrigada, Wagner. A gente registrou aqui. A gente vai oficializar pela própria CNTT, a CET e a SP Trans as equipes de fiscalização para dar uma olhadinha com bastante atenção nas vagas acessíveis.

**00:48:26 Nilson Carvalho:** Oi. Esses pontos eu estou vendo na tua planilha. Esses pontos de acessível são pontos privativos ou eles são pontos livres para os táxis acessíveis?

**00:48:35 Mariana Santana Pereira Santos:** Todos são pontos livres para táxis acessíveis; Todos eles são livres. Qualquer veículo acessível pode embarcar passageiro.

**00:48:49 Nilson Carvalho:** Tá, mas se um ponto for administrado pela uma empresa, esse táxi que é autônomo, como que ele trabalharia nesse local?

**00:49:00 Mariana Santana Pereira Santos:** Ah, sim. Se o ponto for administrado por alguém que detenha de um TC, por uma pessoa jurídica, aí sim ele tem que ser vinculado a essa rádio ou acordado para que ele possa fazer o embarque e o desembarque. O embarque, desculpa, só o embarque.

**00:49:23 Nilson Carvalho:** O índice de rotatividade de um veículo acessível num ponto é 1 por 5, 1 por 3, 1 por 7.

**00:49:27 Mariana Santana Pereira Santos:** Todos os pontos livres, Nilson, não têm índice de rotatividade, porque o índice de rotatividade é calculado com base na quantidade de vagas físicas e na quantidade de taxistas que são credenciados. Como não tem táxi credenciado, pode ser qualquer veículo, táxi regular, situação ativa irregular. Ele pode fazer o embarque. Então, não tem índice não, só tem a quantidade de vagas físicas.

**00:49:55 Nilson Carvalho:** Hoje não tem. Hoje não tem nem um sistema de rádio ou um sistema de central para esses táxis fazerem essa gestão desses pontos. Ou seja, tem um ponto, por exemplo, que está vazio, o motorista está próximo, mas ele não sabe se tem um carro lá e ele de repente nem garante àquele ponto que de repente poderia estar precisando desse tipo de serviço.

**00:50:17 Mariana Santana Pereira Santos:** Não, não tem. É assim, existe radiotáxi de táxis acessíveis, existe cooperativa só de táxis acessíveis. As próprias frotas são obrigadas pela lei federal da pessoa com deficiência pelo estatuto da pessoa com deficiência 10% das frotas de táxis, eles devem ser acessíveis. Também, teve alguns incentivos em 2012, teve sorteio de alvará para empresas e eles tiveram que colocar veículos acessíveis. Então, essas empresas têm as suas centrais que podem fazer chamados, mas existe. A gente precisa reunir, consolidar e colocar essas informações no portal da Prefeitura de São Paulo.

**00:51:09 Nilson Carvalho:** Eu acredito que tem alguma coisa. Preciso levantar. Eu só fiz esse comentário, porque eu acho muito bacana criar novos pontos. Eu poderia até sugerir também alguns aqui, se você pensar, nos grandes pontos de São Paulo. Os motoristas dos pontos não querem fazer esse investimento e ceder a primeira vaga nos principais polos geradores de São Paulo para uma vaga de acessível e, ao mesmo tempo, ter uma gestão disso, porque tem todas as informações. Mas o motorista em trânsito como um APP que, por exemplo, que é a próxima pauta, não foi desenvolvido para essa função. Eu acho que, se alguma empresa ou alguma empresa, alguém abrir essa visão, é uma oportunidade de negócio, porque muitas pessoas não enxergam no deficiente uma estratégia boa de trabalho. Eu, pelo contrário, acho que tem muita gente com deficiência com muito dinheiro e as pessoas não têm essa visão. É

horrível isso.

**00:52:15 Mariana Santana Pereira Santos:** Sim. Inclusive, esse assunto está bem em voga aqui na Secretaria do aumento de táxis acessíveis, do cumprimento da legislação. Então, estamos paulatinamente tentando aumentar. A gente está inclusive no meio do sorteio de táxis acessíveis e o pessoal está fazendo o cadastramento dos seus alvarás do último edital de 2024. A gente depende desse balanço do final do prazo para ver quantos táxis entraram de fato na cidade, para a gente tentar estudar outra maneira de incentivar que os taxistas tenham interesse por esses carros. Então, só para eu tentar entender, porque eu vou deixar anotadinho aqui. Então, você sugere que uma vaga de ponto privativo, a primeira vaga, se tiver um táxi acessível ali, ele possa embarcar?

**00:53:11 Nilson Carvalho:** Na realidade, eu sugeri o seguinte. Nos principais pontos de São Paulo, a gente está falando de 7, eu estou falando de 50, criar uma vaga, por exemplo, no terminal Barra Funda, caberia uma sinalização na frente de todos os carros. Na Barra Funda, caberia, no Tietê caberia, no Zabacor seria na primeira vaga. Que nem vai ser agora em Congonhas. Por isso que foi criado na época o ponto de acessibilidade na frente, sempre na frente. Então, assim, minha sugestão, nem o Shopping JK, o Shopping JK é uma via recuada, não precisaria fazer trabalho nenhum. Demarcaria uma vaga para o táxi acessível na frente de todos os pontos. Eu acho que simplificaria isso.

**00:54:01 Mariana Santana Pereira Santos:** Sim, sim. A ideia é essa mesmo. A ideia é que a gente privilegie um local que seja mais acessível possível para esse cidadão. Até porque tem que fazer obra, tem que rebaixar a guia. Então, tem uma série de tarefas a serem feitas de um ponto acessível. Não é tão tranquilo quanto o privativo comum, mas a gente está indo num caminho bom.

**00:54:32 Nilson Carvalho:** Essa sugestão de pegar, por exemplo, esses principais pontos e fazer um estudo naqueles que não precisam fazer essa infraestrutura para poder embarcar o cadeirante. Por exemplo, se for um local que já tem ou a guia rebaixada que já tem, no caso de alguns shoppings que já no próprio estudo técnico do empreendimento já tem essa acessibilidade. Inclusive, próximo do ponto de táxi, porque tem alguns pontos que já foram feitos de trabalho. Independentemente da acessibilidade ou não, já para poder embarcar nos táxis comuns, normal, entendeu? Então, seria uma extensão disso. Eu acho que esse número de pontos que a prefeitura está querendo colocar é muito pequeno perto das opções que teria. E de repente que teria até sem fazer uma infra, entendeu?

**00:55:23 Mariana Santana Pereira Santos:** Sim, é uma meta.

**00:55:30 Nilson Carvalho:** Seria uma forma mais rápida. Quais pontos que não precisariam fazer uma infra para poder colocar um ponto de táxi acessível em tal lugar? De repente, a gente acha que não tem, por exemplo, as baías da Avenida Paulista praticamente que ficam vazias de ponta a ponta, praticamente todas elas já têm a guia recuada. Ninguém pode parar. Ainda quando um táxi vai embarcar um acessível ou não acessível é multado. Então, se tivesse, pegasse a Avenida Paulista como exemplo para criar quatro, cinco embarques/desembarques já seria uma evolução muito grande, a meu ver.

**00:56:17 Mariana Santana Pereira Santos:** Sim. A meta é realmente modesta, mas a gente não pode esquecer que a gente está ainda aumentando a quantidade de táxis acessíveis na cidade. A gente precisa aumentar a quantidade de veículos acessíveis e ao mesmo tempo aumentar a quantidade de pontos. Nilson, por favor, se você tiver, é muito interessante a gente está também olhando toda essa estrutura. O pessoal do DEP olha a estrutura de quem já tem guias rebaixadas, que já tem obra pronta, que já tem locais que já estão aptos a colocar esses pontos. Mas, de qualquer forma, a gente pegou todos aqueles que eram prioridade da SMPED. Mas se você tiver alguns endereços ou sugestões para mandar, por favor, nos encaminhe que a gente coloca junto ao estudo, porque esse trabalho está sendo muito feito em conjunto com a SMPED, para que a gente possa ter um trabalho sinérgico com eles. Porque eles são os representantes aqui na cidade de São Paulo. Então, se você tiver, a gente acrescenta junto à listagem daquilo que a gente está estudando para a gente poder fazer a implantação paulatina. Nas próximas câmaras, a gente até pode fazer algumas atualizações.

**00:57:44 Alexandre Bürgel - Zona Sul:** Praticamente todos que falaram antes de mim abordaram. Acho que são dois pontos. Principalmente a questão dos pontos físicos. Eu pessoalmente acho que a gente deveria trabalhar numa padronização dos pontos de relevantes que têm um peso até político muito grande e obviamente socioeconômico, de integração de modais. Então, eu entendo que os pontos acessíveis deveriam ser padronizados visualmente. Essa é a minha opinião. E isso se aplicaria aos demais pontos com o tempo. Mas isso obviamente é um trabalho longo e não imagino que ocorra nesta gestão. Outro ponto também é a questão que o Nilson citou, que é a próxima pauta, que inclusive eu que sugeri, que é a questão do aplicativo. A importância de um aplicativo tratar dessa questão da demanda e da oportunidade do aplicativo poder oferecer o serviço a quem demandá-lo. Então, isso é algo que faz muita diferença. Isso eu não tenho dúvida. Eu estou acompanhando a questão do sorteio. Há uma percepção que infelizmente a prefeitura novamente não preencherá as vagas dos táxis acessíveis pelo custo depreciação. Isso já é um histórico. Isso é algo que terá que vir da prefeitura, até por uma obrigação legal. Minha opinião também, tá bom? É isso. Obrigado.

**00:59:28 Antônio:** Mariana, eu Faço aqui as minhas palavras do Wagner Caetano, do

Nilson, do Alexandre, mas com a ressalva mais ainda. O táxi acessível precisa ser cumprida a lei da ex-deputada e agora a senadora Amara Gabir. Toda a frota de táxis do Brasil tem que ter 10% São Paulo, 40 mil, tem que ter 4 mil táxis acessíveis. Esse táxi acessível tem uma demanda muito favorável no atende da SP Trans. Como que a gente poderia sancionar esse problema? Abrir o táxi acessível para as empresas de táxi acessível e táxi van acessível para que as empresas possam investir usando a mesma tabela, que é pago hoje para a SP Trans para as empresas de ônibus fazerem o atende e o ponto principal que o Wagner falou do aeroporto. Wagner, você não sabe, a briga que está dando, porque o doutor Gilmar colocou no ponto inferior o ponto acessível, lá junto com a MobCon, e o ponto acessível e pediu para que fosse não fosse obrigatório o táxi acessível ser de Mobicon, ser da Elite, ser da Prime, ser da Uzi, ser da Xami e qualquer um. Você está vendo o que tá acontecendo? Acompanhando. Então, só tem uma maneira, tá bem, Mariana? Coloca um ponto de pauta do Simtetaxi. Além desse que eu falei, todos os pontos privados, shoppings, hotéis, rodoviárias, eventos, aeroportos, a primeira vaga é ser exclusivo para o acessível, exclusivo. Esses acessíveis não têm que fazer parte daquele grupo que mantém a associação ponto privado. Ter um benefício dado a essas pessoas que necessitam, porque os coordenadores de ponto, às vezes, esquecem da necessidade de uma pessoa especial que tem o direito de garantir uma lei e tá faltando a Prefeitura cumprir. E para gente cumprir essa demanda, a gente precisa ajustar. Qual que é o primeiro ajuste? Todos os pontos de táxi, vou fazer aqui nosso minuto de comentário, esses grandes eventos e pequenos postes, mas que tenham necessidade de ter uma vaga exclusiva. A primeira vaga é ser exclusiva para o táxi acessível, para embarque, desembarque, não importa, táxi acessível, tanto táxi como van, e que a gente mude essa política, abre esse mercado para as empresas investirem de van, táxi, carro acessível. Porque, se não tiver esse investimento e usar essa mesma tabela da SP Trans que é paga hoje para as empresas de ônibus, não tem como investir. Porque é muito baixa, é muito grande a diferença do táxi para van e o atendimento é o mesmo. Então, a gente gostaria que constasse em pauta e que a gente discutisse esse ponto de pauta exclusivamente. E principalmente, se fosse possível, a gente fazer uma reunião com o secretário e chamar o representante da SP Táxi, para que ele explique o que está acontecendo, a falta de gestão dele, as pessoas de acessibilidade e necessidade fisiológica.

**01:03:13 Mariana Santana Pereira Santos:** Obrigada, Ceara. A Michele me avisou agora há pouco que a Sandra Ramalho não pôde participar desta nossa Câmara Temática, porque ela está no Conselho Estadual e, infelizmente, calhou de ser no mesmo dia e horário. Mas, de qualquer forma, eu acredito que vai passar para ela. Essa pauta vai chegar até ela de tudo aquilo que foi discutido aqui com a gente. Outra pequena correção, Ceara, é que 10% da frota de pessoa jurídica tem que ser acessível. Não é 10% da frota total. Do Estatuto da Pessoa com Deficiência, fala que é 10% da frota de pessoa jurídica. Só do Estatuto da Pessoa com Deficiência. Talvez tenha algum outro projeto de lei.

**01:04:12 Antônio:** Não, já tem a lei da senadora Mara Gabi, que alterou esse pedido. A lei é toda a frota.

**01:03:13 Mariana Santana Pereira Santos:** Ah, então a gente vai olhar com calma, que tem outra meta a ser cumprida.

**01:04:34 Nilson Carvalho:** Eu só queria fazer uma observação, em cima até do que o Alexandre acabou de falar. Se criar mais vagas vai fazer com que motoristas se interessem em investir no taxa acessível. Nós estamos fazendo do jeito contrário. Vamos fazer o sorteio e não vamos dar locais para esse pessoal trabalhar. Então, as pessoas não entram, elas não embarcam, inclusive as frotas. Teve até uma portaria que saiu para eles cumprirem isso. Eles não vão cumprir. Agora, a partir do momento que cria 10, 15, 20, 30 novos pontos, esses motoristas vão ter demanda de trabalho e eles vão fazer esse investimento. É a mesma coisa, vou dar um exemplo, que quando eu comprei o primeiro carro blindado, taxa de São Paulo, eu era motivo de chacota. Hoje, todo mundo quer, porque viu que enxergou o novo mercado. No acessível é a mesma coisa. Se não tiver ponto, não importa, o ponto tem que estar lá vazio. A pessoa vai saber que se ela comprar um carro, ela vai ter um lugar para parar. Agora não, vamos fazer um sorteio, vamos obrigar as frotas a comprarem carros, fazer um investimento e vão trabalhar onde? Ah, vão 100 carros para o aeroporto de Congonhas, entendeu? Porque lá tem o polo gerador. O próprio táxi vermelho e branco trabalha errado. Vai todo mundo para o aeroporto e deixa os principais pontos da cidade, que é onde estão as grandes empresas, vazio. Entendeu? Então, a gente está trabalhando do jeito errado. É o que o Alexandre comentou agora. Se criarmos os pontos antes, não sei se vai dar tempo, do sorteio, da montagem dos novos carros acessíveis, seria um caminho de dar uma alavancada nesse negócio. É a minha opinião.

**01:06:26 Wagner:** Bem dito, Nilson, porque no caso do táxi especial, o táxi especial, se não me engano, tem 42 pontos de apoio na cidade de São Paulo e focam somente no atendimento ao aeroporto de Congonhas e terminais rodoviários. Os demais pontos ficam vazios. Então, precisa equacionar isso daí, porque uma empresa que tem 600 carros detém 42 pontos na cidade de São Paulo. São coisas para serem analisadas.

**01:06:57 Antônio:** Wagner, só um minuto. No aeroporto, eles só podem operar com 84 veículos. Está no TA, no termo de autorização, que nem CET eles têm para operar. Isso é um termo de autorização. Eles tinham que operar lá só com 84 carros. É o que está escrito aí no DTP. O DTP não está cumprindo. É isso que a gente está pedindo, que o DTP comece a cumprir essas metas, para ter espaço, para que a pessoa invista no acessível, invista mais no luxo. O luxo tinha três pontos, foi reduzido para uma vaga. A gente precisa de toda essa parte

de fiscalização e cumprimento principalmente da legislação, sem envolver política no meio, sem envolver políticos.

**01:07:47 Wagner:** Ceará, o luxo está quase extinto em Congonhas. Só tem uma vaga hoje. Um ponto de 27 carros tem uma vaga. Nem estou falando mais isso, que é uma pauta que até se esgotou de argumentos para o meu lado aqui. Mas eu sei que tem gente resolvendo isso daí e espero que resolva. Porque é inadmissível que um ponto de táxis que contém 27 táxis tenha uma vaga no terminal de desembarque de Congonhas. Então, é inadmissível deixar isso para outro dia.

**01:09:03 Alessandro Fattioli:** Bom, pessoal, é o seguinte. Primeiro quero fazer uma pergunta. Tem alguém aqui na reunião, eu pelo menos não identifiquei, que seja da SMPED ou representante do Táxi Acessível aqui participando com a gente?

**01:09:39 Michele Perea Cavinato:** Alessandro, nós convidamos o Zé Renato. Eu passei até um WhatsApp para ele, porque ele costuma participar conosco, mas ele não respondeu. No dia do convite, ele tinha aceito e acho que ele teve algum imprevisto.

**01:09:54 Alessandro Fattioli:** Entendi. E da secretaria não tem ninguém também?

**01:09:59 Michele Perea Cavinato:** Secretaria somos nós.

**01:10:01 Alessandro Fattioli:** Não, não, da SMPED, da Sílvia Grego.

**01:10:03 Michele Perea Cavinato:** Não. O representante é o Zé Renato.

**01:10:07 Alessandro Fattioli:** Entendi. Então, porque como o projeto envolve inclusive a secretaria, eu achava interessante alguém participar da secretaria para ouvir o que a gente tem a dizer, porque é como os colegas já falaram, tem que ter gestão. Um ponto, um investimento desse com pontos acessíveis que é muito útil, é muito necessário, ele precisa ser entregue e ser usado por aquilo que ele se propõe a ser, um ponto acessível. Mas se não for bem administrado, se não houver uma gestão em cima disso, vai ficar meio que abandonado e aí vai ser ocupado por outras atividades, enfim, e vai dar a confusão que a gente já sabe como é que é. Uns já vão querer dominar o setor, vão começar a querer ganhar dinheiro em cima, enfim, aquilo que a gente já sabe e a gente combate. Eu concordo com o que o Wagner falou, eu ia falar, mas como o Wagner já falou, já está bem apontado, estou de Congonhas, então está tudo certo, já foi falado. Eu não sabia da situação do luxo de uma vaga só, realmente sou solidário, é um absurdo, uma vaga só do luxo em Congonhas, mas, enfim, é uma outra pauta, mas, Wagner, isso aí eu concordo com você, é repugnante, isso não pode

acontecer. Agora, voltando à pauta aqui, rápido, eu sugiro que a gente faça uma reunião com a Sílvia Greco para que ela possa apresentar algumas demandas, porque, com certeza, eu conversei muito com ela, e ela tem demandas demais das pessoas com deficiência, coisas que nós, do Táxi, a gente às vezes nem imagina. Então, teríamos que sentar todos, o pessoal da Secretaria da Deficiência, o pessoal do luxo, o pessoal que trabalha com o Táxi Acessível, porque são eles que vivenciam o dia a dia do acessível, e a gente sabe que, além do investimento que tem que ser feito nos equipamentos, que muita gente foge disso, porque não existe uma gestão, como muito bem disse o Nilson. O pessoal não entende, não entende a demanda, não sabe onde ganhar o dinheiro, acha que vai levar um prejuízo, vai pegar um elefante branco que não quer pegar, e aí fica essa coisa mal feita. Mas eles também dizem, e com toda razão, que não basta só ter o dinheiro para o investimento, não basta querer entrar para o Táxi Acessível, tem que ter preparo. A pessoa que for trabalhar tem que ter um psicológico e tem que ter um preparo, porque o atendimento às pessoas com deficiência, que são vários tipos de deficiência, demanda de uma pessoa preparada, porque é infinitamente diferente do que você trabalhar com o Táxi Comum, ou com o Táxi Luxo. São clientes bem diferentes. Então, tem que ter essa gestão, e sentar com eles é fundamental. Não basta só nós aqui falarmos, que é muito útil, já é um grande avanço, mas precisaria do representante da secretaria e também do pessoal do Acessível. Lamento que nenhum dos dois estejam aqui hoje, mas numa próxima, seria de uma riqueza profunda a experiência deles e a demanda deles para que a gente possa fazer um trabalho que gere frutos e que esses pontos sejam utilizados de uma maneira útil, de verdade, para atender para aquilo que eles foram criados, e não que se tornem mais ferramentas para outros tipos de serviços e pessoas mal-intencionadas se utilizarem, e não é para isso que eles estão sendo criados. É só isso.

**01:13:37 Antônio:** Só para o conhecimento seu, para não deixar fugir da pauta, conhecimento seu, o Cabral, que é o nosso secretário-geral do Simtetaxi, ele trabalha no Atendi, ele trabalha na empresa SP Acessível. Ele não está aqui porque, quando ele não está, o presidente representa ele, SP Acessibilidade e também os motores de frota. Só isso para passar para você.

**01:14:56 Presidente:** Bom dia a todos. Então, só corrigindo o Wagner, no que ele fala, 40 e poucos pontos, são 36 pontos. Nós temos uma central de rádio com 60 funcionários e um atendimento de 1.500 chamados o dia. E a respeito do Ceará, eu desconheço essa lei que ele tanto fala de 84 carros. A cooperativa é uma cooperativa de 50 anos que vem prestando serviço na cidade de São Paulo. É só isso. Vamos continuar a reunião. Estou aqui no ouvido. Obrigado a todos.

**01:15:46 Wagner:** Então, eu ratifico que a empresa Vermelho e Branco tem 36 pontos na cidade de São Paulo.

**01:15:53 Presidente:** E atende 1.500 chamados o dia. Eu também ratifico que eu falei que a empresa, de acordo com o seu TA, só pode operar na planilha do DTP com 84 carros no aeroporto de Congonhas. Lá tem a relação de todos os veículos que são operados. Eu desconheço isso, Ceará. Estou aqui há 34 anos na cooperativa, eu desconheço. Estou ouvindo a primeira vez de você. Vou procurar saber, gente.

**01:36:32 Elvio Fernandez:** Eu gostaria de colocar um posicionamento aqui, por favor. Ratificando o que o presidente Ceará colocou sobre a lei da senadora Mara Gabrilli e até para ajudar a Mariana na pesquisa dela. A Lei Brasileira de Inclusão, a Lei n.º 13.146, de 2015. Então, a Lei n.º 13.146, de 2015, da senadora Mara Gabrilli, estabelece em seu artigo 53 que os municípios com mais de 100 mil habitantes devem garantir que pelo menos 10% dos taxis sejam adaptados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. O prazo para cumprimento é de 10 anos. Então, está de 10 anos a partir da promulgação da lei que foi em julho de 2015. Ou seja, 2025. Nós estamos exatamente em 2025 e a lei é a 13.146, de 2015, no artigo 53. Era só isso que eu queria colocar.

**01:17:48 Mariana Santana Pereira Santos:** Obrigada, Elvio. Vamos pesquisar com afinco e concordo com o Ceará que é uma pauta que merece uma atenção muito especial e merece uma reunião específica para isso com representantes da categoria, com outras pessoas que são indivíduos também, com a SMPED. Enfim, a gente vai levantar essa atividade e vamos colocar essa pauta em frente.

**01:18:16 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu ia sugerir o seguinte, até para dar um encaminhamento no fechamento da nossa pauta aqui, é que marcar mesmo uma reunião, não agora na reunião, mas a gente se organizar para marcar uma reunião específica sobre isso para falar sobre o tema, que eu sei que realmente é muito longo e merece debruçar sobre ele para poder trazer uma solução definitiva ou uma proposta de solução definitiva para o problema que está sendo discutido.

**01:18:49 Mariana Santana Pereira Santos:** Talvez, uma pauta única a respeito só de taxis acessíveis seria interessante, para que a gente possa coletar todas as visões de todos os representantes, para que a gente possa fazer estudo complexo, convidar a SMPED. Sim, principalmente o pessoal da Comissão Permanente de Acessibilidade que tem muito interesse naquilo que está sendo conversado aqui. Vamos para a próxima pauta. Encerramento das atividades do aplicativo SP Taxis. Impactos para usuários e taxistas. Acredito que essa pauta seja, não sei de qual foi a solicitação, de qual foi a entidade que solicitou. De qualquer maneira, nós temos o SP Taxi, que é um aplicativo que foi assinado o contrato em 2022, em março de 2022, com a Prefeitura de São Paulo. Nós temos aí um histórico de falta de adesão,

histórico de alguns problemas, de legislações. Eu vou passar a primeira palavra para as pessoas, para a gente poder fazer o nosso encerramento.

**01:20:23 Presidente:** Só voltando um pouquinho à acessibilidade, eu deixo também a cooperativa Vermelho e Branco, para ajudar. Nós temos espaço, temos uma central de monitoramento, uma central de rádio, que pode ajudar muito na acessibilidade.

**01:21:01 Alexandre Bürgel - Zona Sul:** Essa foi uma demanda que, nas últimas reuniões, eu tenho insistido. A gente não tem tido o retorno esperado com relação ao vai-não-vai. Eu, pessoalmente, entendo que o modelo está equivocado desde o seu desenho, o tipo de tecnologia utilizada etc. Então, espero que agora seja a comunicação do fim do bendito aplicativo ou outra informação que, porventura, você venha nos passar. Eu, pessoalmente, estou favorável ao fim do aplicativo no formato em que foi feito o processo licitatório e as obrigações colocadas. Mas que é uma ferramenta que tem importância, não tenho dúvida. Cito, inclusive, a pauta anterior. Só que a forma como foi desenhada e a proposta foi equivocada. É isso. Obrigado.

**01:21:52 Mariana Santana Pereira Santos:** Obrigada, Alexandre. Essa é uma pauta muito curta, até porque nós, aqui do DTT, não temos alguma definição formal em relação a isso. O que nós temos, aqui do DTT, percebido? Aqui, nós, até, da assessoria técnica, a gente recepciona muitos taxistas aqui e muitos deles estão querendo fazer a desinstalação do desacoplador, que é aquele equipamento. Vocês já sabem, já foi discutido isso amplamente aqui na Câmara Temática. E muitos deles estão fazendo, realmente, a desinstalação, estão com muitas dificuldades em relação a baixar o aplicativo, a verificar o Condutox, que é uma obrigatoriedade que está disposta em portaria, que o Condutox deve ser verificado de maneira digital no app. Então, a gente fez um relatório com tudo isso, com todas as pessoas que vieram a nos procurar, com uma relação das pessoas que estão fazendo a desinstalação do desacoplador, estão entregando isso nas oficinas de instalação de taxímetro, e remetemos isso ao gestor do contrato e à secretaria para, realmente, a gente receber uma definição a respeito do aplicativo, que eu acredito que tem um desfecho muito breve. Mas, infelizmente, nós aqui do DTP ainda não sabemos, formalmente, quando esse desfecho acontecerá e quais são as definições do gabinete em relação a isso.

**01:23:20 Antônimo:** Eu acho que a prefeitura tem que saber quando é a hora de perder, a hora de avançar e a hora de que tem que ter punho nas negociações. O aplicativo Espetáculo foi passado aí para ser transportado os funcionários da prefeitura e foi criada uma lei e nem os funcionários da prefeitura sabiam que existia essa demanda para que viesse beneficiar. Continuou todo sendo transportado o carro de gasolina, carros de locadoras, carros de APP de cinzas e quando a própria prefeitura não adere o que é dela, você vai fazer o quê? Então,

eu faço o princípio, que nem eu falei no início da voz, a voz do povo é a voz de Deus. O taxista não quis, então, fazer o quê? É uma pena um projeto desse que é tão de importância para a prefeitura que ela poderia estar de acordo com a lei que ela criou e jogar toda a secretaria para ser transportado os funcionários pelo TAC pensando que o TAC é o patrimônio da própria prefeitura e se a prefeitura não cumpriu, então, não tem o quê cumprir mais. Então, estou na pauta do Alexandre. É uma coisa que montou errado, deu errado e vai dar errado. Então, tem que esquecer. Muitos políticos entraram no meio, desviaram o foco, desviaram as condutas. Várias licitações foram feitas, nenhuma foi concluída. Quando estava no poder da Prodan, o aplicativo estava tocando bem. Saiu da Prodan, a parte política interferiu nas licitações, interferiu junto às empresas e foi um desgaste para a categoria. A minha proposta como taxista e como presidente sindical é que tem que saber quando perde e tem que dar mão.

**01:25:38 Elvio Fernandez:** Vamos lá, não tenho procuração nenhuma da empresa que gere ou geria o aplicativo de Itaquistá, a Prefeitura de São Paulo. Colocação ao Alexandre. Uma das exigências do contrato é que houvesse um transmutador de informação do taxímetro direto para o celular, para a central de controle operacional da Prefeitura. Portanto, o desacoplador no equipamento que todos, se não sabem, deveriam saber que a partir de 2002 todo taxímetro já tem um desacoplador dentro do próprio taxímetro. Portanto, o equipamento em questão, o que levou a muita desinformação, e eu vou falar desinformação após verdade. A desinformação estratégica criada por alguns levou a que os taxistas acreditassem que aquele equipamento, que era nada mais do que uma impressão da informação que vinha do taxímetro para o celular sem interferência nenhuma por parte de taxista. Garantido, inclusive, a idoneidade, garantido a operação da tarifação justa e honesta para a empresa. Só voltando um pouquinho. O aplicativo da prefeitura, até onde eu estava atendendo todas as exigências da prefeitura. Portanto, com relação à desinformação. Após verdade, a desinformação estrutural, da qual muitos criaram essa falsa narrativa que era para fiscalizar, vigiar, enfim. Algo que qualquer aplicativo, seja ele com taxímetro virtual ou através da interferência do taxista digitando ali, ele o faz. Então, o que levou à desconstrução e à descontinuidade do aplicativo da prefeitura foi única e exclusivamente sabotagem por interesse corporativistas e politiqueiros. É a única coisa que eu tenho a dizer sobre isso. O restante eu sou impedido até por força de contrato de falar. Gostaria até de falar mais. Peço desculpas.

**01:28:41 Alessandro Fattioli:** Eu estava esperando o Elvio concluir, porque eu não ia interromper a fala dele, nem de ninguém. Estava só esperando. Bom, vamos lá. Discordo radicalmente do Elvio, porque nós temos provas totalmente contrárias do que ele falou, mas até aí é uma discussão necessária agora, nesse momento. Mas o insucesso do aplicativo é por conta de inúmeros motivos políticos que entraram diretamente na história, um vereador, que inclusive colocou o aplicativo no seu nome e outras coisas mais. A empresa, que é uma

empresa inidônea, cheia de processos, com falcaturas societárias, falsificação ideológica, processos trabalhistas, despejo, enfim, tantas outras coisas. Sócios cheios de processo por lavagem de dinheiro e tantas outras coisas mais, que foram até apresentadas em audiência pública na Câmara Municipal. Então, é um projeto que inicial, sim, era muito bom ter um aplicativo para categoria, oferecer serviços, fazer parceria com os funcionários da Prefeitura, isso tudo era muito bom. Mas fizeram o favor de estragar todo o projeto por puro interesse financeiro, não só da empresa, mas também de um vereador que estava à frente da coisa. Depois de muita pressão, muito pressionado e muitas coisas descobertas, ficou com medo, retroagiu e outras coisas que também não posso falar, porque se eu for falar vai gerar processo, mas enfim, vamos deixar pra lá. Realmente esse projeto tem que acabar, não deu certo, tem muita coisa errada, principalmente ideias maléficas por trás de tudo isso. Não é isso que a categoria precisa, a gente precisa de algo sério, profissional, que realmente venha agregar valores à nossa profissão, com boas intenções e com uma boa gestão. Do jeito que ele se apresentou e deu a continuidade, realmente, não tem a menor condição. Principalmente para a Prefeitura, como que a Prefeitura pode manter uma empresa inidônea administrando um patrimônio público, porque o SP Táxi é um patrimônio da Prefeitura. Então é um projeto que inicial, sim, era muito bom ter um aplicativo para categoria, oferecer serviços, fazer parceria com os funcionários da prefeitura. Isso tudo era muito bom, mas fizeram o favor de estragar todo o projeto por interesse financeiro, não só da empresa, mas também de um vereador que estava à frente da coisa. Depois de muita pressão, muito pressionado e muitas coisas descobertas, ficou com medo, retroagiu e outras coisas que também não posso falar, porque se eu for falar vai gerar processo. Mas, enfim, vamos deixar pra lá. Realmente esse projeto tem que acabar. Não deu certo. Tem muita coisa errada, principalmente ideias maléficas por trás de tudo isso. Não é isso que a categoria precisa. A gente precisa de algo sério, profissional, que realmente venha agregar valores à nossa profissão com boas intenções e com uma boa gestão. Do jeito que ele se apresentou e deu a continuidade, realmente não tem a menor condição, principalmente para a prefeitura. Como que a prefeitura pode manter uma empresa inidônea administrando um patrimônio público? Porque o SP Táxi é um patrimônio da prefeitura e ela não poderia jamais deixar uma empresa inidônea gerir um patrimônio dela. Isso também, fora que a empresa também não cumpriu com várias cláusulas do contrato, enfim, muitas. Não tem jeito. O projeto declinou. Talvez a gente possa começar um novo projeto, mas esse infelizmente não tem mais condições.

**01:38:21 Antonio Souza:** Eu quero pontuar aqui para o discordo da fala do Elvio e queria propor uma questão. Ele fala o seguinte, que todo aplicativo executa o mesmo processo do desacoplador. Por que o SP Táxi não utilizou o mesmo processo dos outros aplicativos?

**01:31:53 Elvio Fernandez:** Pois era uma exigência da própria prefeitura. É só respondendo, Mariana. Era uma exigência da própria prefeitura. O aplicativo da prefeitura que atendeu um

chamamento público, um certame público. Dentre as exigências era de que esse transmutador levasse a informação do taxímetro diretamente para o celular, sem interferência da prefeitura. Pois com contratos antigos com empresa, em 99, houve várias fraudes, fraudes, e que acarretaram problemas, inclusive para 99 e para a prefeitura. Como eu disse, quem tem que falar sobre o aplicativo Com relação à audiência pública colocada pelo Fattioli anteriormente, vamos deixar bem claro que estavam presentes a essa audiência pública o secretário municipal de transporte, o diretor do DTP, um dos representantes da empresa, que falou com a empresa, o próprio presidente Ceará. Então, meus amigos, a situação é a seguinte. Foi-se levantado todas as dúvidas e respondido todos os questionamentos de todas as partes ali naquela audiência pública. Porém, o desenrolar é algo que inclusive, como eu mesmo disse, está em juízo, está na justiça. Não sei como é que está agora, de ir para frente, porque eu não faço mais parte com relação a isso, mas tem um contrato de sigilo, ao qual eu não posso, infelizmente, abrir mais informações.

**01:33:26 Mariana Santana Pereira Santos:** Obrigada, pela resposta. A questão do desacoplador foi pura e simplesmente porque a prefeitura precisaria que o taxista que fosse sinalizado no celular, exatamente o valor que consta no taxímetro, sem interferência física, ou seja, sem digitação de valores, ou seja, o valor teria que sair direto do taxímetro para o celular. Esse foi o único motivo pelo qual, e assim, não tinha obrigatoriedade de desacoplador, mas que tivesse algum mecanismo, qualquer que fosse, que fosse sinalizado no celular o valor que estava no taxímetro.

**01:34:06 Elvio Fernandez:** Mariana, o taxímetro, o desacoplador é um equipamento que desde 2002, de acordo com o Inmetro, é obrigatório dentro de todos os taxímetros. O desacoplador, na verdade, é um transmutador que leva essa informação que você acabou de passar do taxímetro para o celular que manda para a central de operações, enfim, como qualquer outro aplicativo que opera através de chamadas de tubinho.

**01:34:36 Alessandro Fattioli:** Mariana, eu sugiro que a gente avance, porque é um assunto necessário. O que você falou, Mariana, está certinho. O que você falou está certinho. Porém, no meio do caminho, coisas aconteceram, a gente sabe o que são, mas são coisas que a gente não pode falar aqui, mas envolvendo muito mau interesse financeiro, enfim, de políticos, e que a coisa se expandiu, ficou tudo errado, fizeram coisas maléficas no meio do caminho, que atrapalhou todo o projeto. Todo mundo aqui que está participando da reunião, tirando vocês, talvez, do DTP, mas todos que estão aqui do lado de trás do táxi, todos nós sabemos o que aconteceu, quem estava por trás disso tudo. Então, não vale nem a pena a gente estender o chiclete. O aplicativo morreu. Eu conversei com o Ricardo Nunes muitas vezes na campanha eleitoral, e ele lamentou muitas coisas que fiquem off aqui entre eu e ele, mas ele lamentou muitas coisas, e ele também não está mais disposto a manter a continuidade do aplicativo.

**01:33:26 Mariana Santana Pereira Santos:** Perfeito, vamos lá. Próxima pauta é o reforço na segurança para combater o roubo de celulares. Acredito que seja uma pauta mais de segurança pública, mas nós podemos verificar junto à Prefeitura, junto à Guarda Civil Metropolitana, outros órgãos de segurança pública, o que pode ser feito em relação a essa questão. Nilson, por favor, a palavra é sua.

**01:36:11 Nilson Carvalho:** A minha sugestão é, eu sei que é redundante o que eu vou comentar, mas é sobre o Insulfilm. Liberar o Insulfilm para o táxi, independentemente de corredor, independentemente de qualquer outra coisa, que é uma das formas de coibir o ladrão visualizar o que está ocorrendo dentro do carro, tirando os veículos blindados no táxi que tem. E é essa a única maneira, uma das únicas maneiras, uma película protetora e escurecedora. É só isso que eu tenho para falar em relação a isso.

**01:36:47 Mariana Santana Pereira Santos:** O DTP é favorável à utilização do Insulfilm. Só que existe uma lei que determina que quem anda na faixa corredor exclusivo de ônibus não pode ter Insulfilm. Então, a gente barra toda a nossa questão em cima de uma lei. A gente precisa estudar um projeto de lei do executivo para que a gente tire isso. Então, precisa ser estudado com calma e feito um projeto de lei para barrar essa obrigatoriedade.

**01:37:22 Nilson Carvalho:** Porque é justamente nos corredores que os motoristas e os clientes ficam desatentos na hora de uma abordagem. É geralmente lá que quebram os vidros. Pode fazer um levantamento de estudo que você vai ver que a maioria dos carros táxi que foram com vidros quebrados por assalto foram no corredor de ônibus, quase que 100%.

**01:37:44 Mariana Santana Pereira Santos:** Precisa fazer realmente um estudo. A gente pode levantar essa questão pela própria Câmara Temática também. Abrir um processo e a gente explica todos os planos, nossos motivos, que inclusive é de segurança, para a gente poder passar pra frente o projeto de lei do executivo.

**01:38:09 Alessandro Fattioli:** Concordo com o Nilson. Nós já tivemos duas reuniões com o secretário de Segurança do Estado para perguntar se eles tinham alguma coisa para intervir, que eles fossem contra essa liberação. Numa delas, acho que o Paulo Bastos, que na época pertencia ao Simtetaxi, participou com a gente. Enfim, e nas duas reuniões que nós tivemos, eles sempre falaram, é uma faca de dois gumes. Nós não temos nada pra dizer que vocês não possam utilizar o insulfilm, os corredores. A única coisa é que a gente tem que combinar algo, porque como vai, de repente, vocês podem estar em risco dentro do carro, a gente tem que ter algo pra saber, porque a gente não consegue enxergar. Então, temos que combinar alguma coisa. Já antigamente tinha o sinal do luminoso aceso quando estava com o

passageiro dentro do carro, mas isso não dá muito certo, porque às vezes o taxista esquece o luminoso aceso e ele é abordado pela polícia desnecessariamente. A polícia perde tempo, o taxista atrasa o trabalho, enfim. Então, teremos que pensar algo nesse tipo pra poder liberar, mas quanto a impedir por conta de algum tipo de regras de segurança, não. Não tem nada que impeça, eles abrem mão e falam que a gente pode usar tranquilamente, desde que a gente combine algo estratégico na hora da necessidade. Eu ia falar da lei, que você falou muito bem, só que o que eu queria sugerir? Se for fazer essa alteração de lei, eu acho que não deveria vir de algum vereador, por conta só de um detalhe. A gente tem uma necessidade de que seja rápido, então teria que ser algo com urgência, então teria que vir do executivo. Eu acho que deveria vir do prefeito. Ele mandar essa alteração de lei para Câmara, já com o regime de urgência, e como ele tem a maioria da Câmara apoiando o mandato, seria muito mais fácil e rápido a gente aprovar essa alteração de lei. Porque se começasse a iniciar por um vereador, começa a oposição, aquela coisa toda, nós vamos mais perder tempo e não vamos conseguir resolver o problema. Então, vindo do executivo, seria muito mais fácil, mais rápido, e eu acho que uma reunião com o prefeito, nesse sentido, seria muito interessante pra gente deixar claro a necessidade que ele mande direto isso pra Câmara. Eu acho que o efeito seria bem maior, e com certeza ele vai entender a nossa necessidade, porque, realmente, o Insulfilm salva muito a gente, principalmente agregado às películas antivandalismo, e a gente tem que circular nos corredores, a gente precisa dessa liberação. E como vocês estão a favor, eu já fico muito feliz. Vamos pra cima do prefeito, no bom sentido, pra que ele envie essa alteração de lei do executivo pro legislativo, pra que a coisa ande mais rápido e a gente resolva logo esse problema. Obrigado.

**01:41:01 Mariana Santana Pereira Santos:** Nós vamos encaminhar, fazer o encaminhamento necessário pra isso, é o nosso comprometimento, aqui no DTT.

**01:41:11 Wagner:** Mari, tá mais do que provado que a burocracia que existe hoje em relação ao Insulfilm está garantindo o sucesso dos marginais. Nós temos um amigo, acho que ele deve estar até aqui, que é o Rafael, o Rafael tem câmera no carro, já cansou de dar inúmeras entrevistas aí pra rádio e TV, relatando os fragmentos de quebra de vidro nas ruas de São Paulo, em diversos endereços diferentes. Até quando que a gente vai colocar essas pessoas de forma insegura por um único detalhe que está na lei? Para garantir apenas que o fiscal identifique se tem passageiro ou não, pra multar ou não o táxi. Nós temos que liberar, eu acho que pra isso, nós temos, até porque a prefeitura não tem dispositivos técnicos, ferramentas pra identificar qual é o nível do Insulfilm que está instalado nos carros, sendo assim, eu acho que tem que liberar. Eu acho que era uma proposta que já tinha, já estava em andamento no final do ano passado, e ela não veio a acontecer, foi até compartilhada uma minuta em relação a isso, e a própria minuta, que até então saiu da própria Secretaria de Transportes, libera o corredor para o táxi de São Paulo com ou sem passageiro, esquece essa

coisa de Insulfilm. E deixa, o próprio carro particular tá usando porque é o táxi, não. Então, não é de competência do município ficar garantindo sucesso de ladrão, e colocando as pessoas em perigo. Não é o meu caso, porque o meu veículo é blindado, mas a gente se solidariza pelo número de casos que a gente vê, relatados até pelo amigo Rafael, e é inadmissível isso. Eu acho que até deveria colocar a prefeitura como corresponsável sobre esses crimes, porque é inadmissível que uma burocracia traga insegurança ao taxista, que é um profissional, que tá ali com a sua ferramenta de trabalho, depois ele tem que trocar o vidro, e ao passageiro, que tende o táxi como um transporte de segurança, e se coloca numa situação dessa, vulnerável, porque os ladrões agem pela visão. Então, se ele não vê nada, ele não faz nada. Agora, se ele vê, todo mundo usa celular hoje em dia. Não adianta você falar para um cliente do táxi para ele não usar celular. Ele usa. Hoje, qualquer um de nós que estamos aqui, se sentar no banco de trás de um carro, nós vamos usar o celular. E aí vamos ficar vulneráveis a uma palavra que está numa lei, sendo que a gente sabe como que pode mudar isso. Eu acho que é uma necessidade muito urgente que se faz, e não sei por que ainda não fez. Porque tem muitas vítimas, e a gente tem que ter um pouco mais de empatia sobre a vítima taxista, o veículo e o passageiro.

**01:44:27 Mariana Santana Pereira Santos:** Obrigada, Wagner. Isso reforça os argumentos que estão sendo utilizados para a gente abrir o processo administrativo.

**01:44:41 Antônio:** Mariana, eu faço das palavras do Wagner e de todas as minhas uma ressalva. O Wagner concluiu a coisa mais próxima do que está acontecendo, que o Wagner está participando. Foi promessa de campanha do prefeito Ricardo Nunes que ia liberar o corredor sul com o filme, mas a palavra sul-filme dá a entender que é beneficiar o taxista, e não é benefício ao taxista, e sim ao usuário, que é uma garantia de se proteger, em primeiro lugar, do marginal. E a portaria foi construída pelo secretário Doutor Gilmar, passada para o prefeito, para os outros secretários. Essa portaria, um ex-vereador a pegou na mão, vazou antes da hora nos grupos de WhatsApp. Graças a Deus, eu tenho uma conta com o secretário que eu não peço que eles me mandem nada disso no meu celular, porque se vazar, não fui eu. Esse mesmo ex-vereador foi para a tribuna e fez uma denúncia do prefeito ao Ministério Público, e o prefeito ficou puto e recusou, e travou essa portaria. Sábado, agora, nós passamos em votações, lá, pedindo a liberação do corredor, com os 100 passageiros, e o Wagner e o Nilson é testemunha disso. Quando caiu a ponte, lá perto do CEA GESP, naquela época, o senador Bruno Covas nos liberou, com os 100 passageiros, e nós temos um estudo daquela época que não deu impacto nos corredores de ônibus. Então, esse impacto é só político mesmo. Falando sobre as multas, Wagner, as multas, a São Paulo Transporte, o CEP, não pode multar táxis com Insulfilm. É lei federal. Só quem pode multar é a Polícia Militar, aquele da boneca branca. A Polícia Rodoviária Federal ainda te dá duas opções. Ou você tira o insulfilm, ou ele te aplica duas multas. Aqui, você passa no corredor, o cara nem olha se você

está com insulfilm, multa você, e depois vem os problemas para você correr multa. Vem estão multando com esse nosso novo grupo de pessoas do PCD, o rapaz não tem a mão esquerda, e ele multou dizendo que o rapaz estava operando o celular com a mão esquerda. Olha o cúmulo. Então, para evitar tudo isso, o que a gente precisa? É liberar o corredor sem passageiro, que acaba com essa máfia da multa, essa perseguição aos táxis, e fiscalizar mais os carros de aplicativo. Porque quem atrapalha nos corredores de autos não é o táxi, quem atrapalha nos corredores são os carros de aplicativo pra cá sim e as motos. Isso é um próprio estudo que a SP Urbano tem, que é o sindicato das empresas de ônibus, do doutor Francisco Stoll. O índice que hoje está mais preocupante para os motoristas de ônibus são os carros particulares e as motos em vários corredores. Então, essa portaria que a gente está pedindo, eu acho que tem que o prefeito liberar essa portaria. O Fattioli, que é de um partido político forte, pode pedir para o Cassab ajudar. Posso, com certeza. Porque isso foi uma aberração da aberração do Waze, que fez isso, e pediu para os taxistas, porque já a portaria estava pronta e ia ser liberada, e não esperou nem o prefeito anunciar. A coisa do prefeito é ele que anuncia, não é a gente.

**01:47:59 Alessandro Fattioli:** Eu lembro. A gente conversou muito sobre isso. Foi um absurdo. Enriquecendo sua fala, Ceará, eu esqueci de falar, é questão de saúde também. Muitos passageiros pedem que o táxi tenha o seu filme por causa da pele, proteção da pele, e deixam de utilizar o serviço do taxista do ponto ou da cooperativa quando ele não tem a película. E muitos taxistas não têm película porque não querem ser multados. Então, é uma situação complicada. Inclusive, por questão de saúde, nós precisamos, porque os clientes precisam dessa proteção também. Então, é isso.

**01:48:32 Antônimo:** Isso mesmo. A proteção não é do taxista, a proteção é do cliente.

**01:48:43 Dawton Roberto Batista Gaia:** Existe uma legislação que precisa ser alterada. É isso. Foi uma das falas da Mariana. Precisa ser alterada. Então, nós só corremos atrás disso. Se é para resolver definitivamente, tem que resolver isso.

**01:48:52 Alessandro Fattioli:** É por isso que eu sugeri que venha um pedido do Executivo, do próprio prefeito, da alteração de lei lá no Legislativo. Indo do prefeito com o regime de urgência, a coisa vai.

**01:49:18 Nilson Carvalho:** Todos nós falamos do insulfilm e falamos do corredor de ônibus. Só que o mais importante de tudo, ninguém falou, o táxi azul e branco do aeroporto de Guarulhos anda com insulfilm, sem insulfilm, com insulfilm, com adesivo no vidro, com passageiro, sem passageiro e não é multado. E os carros de São Paulo, eu tive 17 multas no aeroporto de Guarulhos, na região de Guarulhos, e fui lá e recorri, ganhei as 17 multas. Mas o

problema não é, parece que é uma perseguição municipal dos taxistas da cidade de São Paulo, porque de outras cidades vão pra lá e vão pra cá e não levam multa.

**01:49:57 Antônio:** Só um pontinho de vista, rapidinho. Hoje, a maioria dos veículos são brancos, é homologado pelo DTP Brancos, o documentário é gerado pelo Detran Veículo Branco, só que tem algumas séries que vêm com o teto preto, e o DTP reprova, sendo que aquele veículo da marca do Denatran e do Contran, que está dentro da homologação do DTP, esse veículo é branco. Os caras vêm hoje com uma série de veículos novos, bonitos, que vêm se tomar ao táxi, eles reprovam, porque vêm com o teto preto. Vem dizer, tem que ser unicórnio, é uma palavra assim. Então, essas demandas que a gente quer ajustar aqui. A lei é para que o policial pare o veículo e tenha a maquininha de testar, aquela maquininha, e possa dizer pro cara ainda, tem a chance, você tem duas opções, ou ele te multa, são duas multas, ou você tira isso do filme. É o cara que escolhe. Agora aqui não, se você for passar aí no corredor, ele nem olha lá pra luzinha do para-brisa lá direito, se está livre ou está bandeira 1 ou bandeira 2, e já vai multando. É essa aberração que a gente quer tirar do meio. Com o quê? Com essa portaria liberando os corredores sem passageiro. Já acaba com tudo isso, permanece a lei, mas fica livre para os taxistas. Obrigado, Dawton.

**01:51:54 Alexandre Burgel - Zona Sul:** Então, só pra contextualizar, isso é importante, é a questão da celeridade das reuniões. Essa troca que é importante, mas ela acaba impactando no tempo das reuniões. Isso eu já pautei, acho que pontualmente, a importância de a gente repensar os formatos das câmaras e a gente ter mais celeridade para conseguir tratar vários assuntos de uma forma mais objetiva. Até porque a gente só tem reuniões a cada dois meses, salvo em dano. Mas abrindo esse parênteses pra comentários. Não é a minha pauta do dia a dia, porque eu não sou taxista, reiterando, mas é uma dor que eu sou solidário ao taxista. Eu acho que tem algumas formas. Um ponto importante, que eu acho que foi abordado pelo Wagner, é que a prefeitura tem uma responsabilidade grande sobre isso. Não sobre a questão direta dos assaltos etc., mas da questão da legislação em si. Um ponto que eu sou crítico, e eu estou aproveitando só pra fazer esse comentário, é que a grande maioria das pautas que nós estamos vivenciando, pelo menos desde 2024 que eu estou aqui, passa por decisões, ou não decisões, da prefeitura. Coloco aqui como crítica, mas é uma crítica construtiva, que realmente acho que não só o táxi, uma mobilidade urbana como um todo, precisa de um olhar mais próximo da prefeitura. Isso não estou desaparecendo de forma alguma o trabalho tanto da Michele, do Dalton, da Maria e de outros das respectivas câmaras temáticas, mas eu sinto aqui de coração que a prefeitura mesmo parece que trabalha apenas mediante pressão, tipo a cultura de apagar incêndio. E o planejamento passa por fazer ou perceber ou identificar, através de estudos e planejamento, se antecipar os problemas, e não apenas apagar incêndios. Esse caso do Insulfilm é um caso claro e tácito disso. Só um comentário que eu acho que pode um dia servir como um alento. Hoje os aplicativos, isso já há um bom tempo,

desde 2014, eu levei isso para as montadoras, a possibilidade dos aplicativos, estou falando especificamente dos motoristas, podem ser embarcados no próprio multimídia dos veículos. Isso é uma mitigação, não é resolver problema, mas você minimiza. Os aplicativos podem estar no próprio veículo multimídia. Isso seria uma redução. Mas acho que a solução realmente passa por uma ação efetiva, ser protagonista e não só levar porrada. Eu acho que a prefeitura leva porrada porque quer, se ela fosse protagonista e ouvisse a câmara temática, porque ela é só reativa, não é proativa. Isso é ruim. Esse comentário serve como um desdobramento para as outras pautas.

**01:54:43 Dawton Roberto Batista Gaia:** Obrigado, Alexandre. Só para fazer uma fala rapidamente. Lógico que existe um formato diferente para eu poder fazer uma reunião mais rápida, ser mais breve. É limitar a cada pauta três pessoas falarem e responder as três perguntas. É o formato. Nós procuramos ser o mais democrático possível. Então, é claro que o formato é esse. Como nós queremos ser o mais democrático possível, nós estamos dando liberdade para as pessoas falarem à vontade. Outra coisa é limitar o tempo de fala de cada um. E a gente realmente consegue fazer uma reunião um pouco mais rápida. Eu acho que não é o caso aqui ainda.

**01:56:15 Michele Perea Cavinato:** A Mariana sugeriu que nós encerrássemos a reunião para cumprir o horário, terminando essa pauta e levássemos as próximas para uma extraordinária. Não esperar dois meses, mas fazer uma reunião intermediária. Até o Renato entrou da SMPED. Ele poderia participar dessa reunião extraordinária. Nós votaríamos na pauta do táxi acessível. Mas eu acho que depende de todo o grupo.

**01:56:45 Dawton Roberto Batista Gaia:** Está a proposta e vamos colocar em votação. Se todo mundo concordar, marcamos uma extraordinária. Não tem problema nenhum.

**01:56:55 Michele Perea Cavinato:** Então, concluímos essa pauta e colocamos a próxima reunião para daqui a um mês, com as pautas restantes. Eu não pediria nem sugestões. Então, vamos concluir essa pauta. Eu já encaminho hoje mesmo um convite para daqui a um mês, com as pautas restantes.

**01:57:41 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu vou pedir que as pessoas sejam breves também nas falas, para a gente poder terminar. Já estamos atrasados no nosso horário planejado, mas tudo bem.

**01:58:05 Aurélio Pereira:** A Mariana comentou que o táxi não pode andar no corredor devido a uma lei. Você teria essa lei de bate-pronto, Mariana?

**01:58:16 Mariana Santana Pereira Santos:** Tenho. Posso levantar aqui o número já. Só um momento. Pode continuar sua fala que eu vou pesquisar.

**01:58:24 Aurélio Pereira:** E um outro detalhe é o seguinte. Quem pode falar muito bem e tem propriedade para falar sobre os acontecimentos de roubo de celulares dentro do táxi, por falta disso o filme, é o Rafael. Rafael, seria muito interessante ele falar sobre isso. Eu gostaria de saber de vocês aí na secretaria, se vocês acompanham algum canal de taxistas.

**01:58:48 Wagner:** Mariana, é a portaria 0416, salve engano.

**01:58:56 Mariana Santana Pereira Santos:** Não, não é portaria, Wagner. É uma lei.

**01:59:03 Wagner:** A lei é do Adilson Amadeu, que é a Lei 17572, mas ela foi modificada, essa lei ainda não foi regulamentada.

**01:58:56 Mariana Santana Pereira Santos:** Sim, ela não foi regulamentada, mas na lei já explicito que é proibido o uso de insulfilm nos corredores de ônibus.

**01:59:35 Aurélio Pereira:** Eu gostaria de saber se vocês da secretaria acompanham algum canal de taxistas, para vocês ficarem antenados do que está acontecendo. O Rafael seria muito interessante. Eu ia convidar ele.

**02:00:05 Mariana Santana Pereira Santos:** A secretaria tem a nossa equipe de comunicação. A equipe de comunicação realmente faz um acompanhamento de redes sociais, de tudo que é envolvido no transporte de maneira geral. Sim, a gente acompanha.

**02:00:24 Aurélio Pereira:** Só uma pergunta. Você acompanha alguma rede social de algum taxista?

**02:00:44 Dawton Roberto Batista Gaia:** Particularmente não.

**02:00:52 Aurélio Pereira:** Você acompanha, Mariana?

**02:00:55 Mariana Santana Pereira Santos:** Não. Nós aqui não acompanhamos. Tem a secretaria de comunicação que faz um acompanhamento de todas as notícias de imprensa de redes, Facebook, Instagram, de todas essas redes sociais, de toda rede de comunicação.

**02:01:13 Dawton Roberto Batista Gaia:** Se você colocar aqui no chat algum dos endereços, eu passo a acompanhar tranquilamente.

**02:01:21 Mariana Santana Pereira Santos:** Se você puder colocar.

**02:01:30 Michele Perea Cavinato:** Nós temos vários conselheiros que nos mandam todos os pontos importantes. O Alexandre é um deles, o Wagner Caetano, o próprio Ceará sempre que tem alguma alteração, alguma notícia importante, nós recebemos esses conselheiros.

**02:01:52 Aurélio Pereira:** Você acompanha, Michele?

**02:01:53 Michele Perea Cavinato:** Não. Não acompanho. Eu acompanho as notícias que eles nos mandam.

**02:02:09 Rafael Oliveira:** Oi. Bom dia. Queria a agradecer a todos pelos comentários. Desde 2021, eu tenho câmera no meu táxi. Eu coloquei a câmera. Coisa de, sei lá, acho que duas, três semanas depois, coloquei a Câmera e já teve um assalto no meu táxi. O motoqueiro roubou um. Rolex de um passageiro que eu peguei no aeroporto de Congonhas. Peguei ele dentro do aeroporto de Congonhas. A gente saiu do aeroporto, andamos, sei lá, dois quilômetros. O primeiro farol que a gente parou, o motoqueiro bateu, pôs o revólver do lado e levou o Rolex do passageiro. De lá para cá, eu já flagrei diversas situações. Vocês devem acompanhar nos jornais que toda hora acontece. Teve até uma matéria, acho que saiu na CNN, se não me engano. Atualmente, a cada dois minutos um celular, em São Paulo. Nós, aqui no taxi, ficamos muito reféns, com relação a isso, porque, quando o cara vai roubar, o ladrão vai roubar, o que ele pensa? Ele quer facilidade. Quando a gente anda com o carro todo transparente, já é uma facilidade para ele. Não tem nenhum filme, não tem nada, ele já está conseguindo ver tudo o que se passa ali dentro do táxi. Isso seja nos corredores de ônibus, em qualquer lugar que você esteja parado esperando um passageiro descer, isso acontece. Inclusive, eu fui vítima. Eu coloquei no chat dois links de dois vídeos. Um em qual eu fui vítima, fui vítima entre aspas, eu sei que o prejuízo do vidro, que estouraram o meu vidro. Quase levaram o celular da passageira e ela ainda se cortou um pouco. Ainda tem esse detalhe, a pessoa ainda se machuca. E o outro vídeo é de uma outra situação que quase aconteceu de novo comigo e acabou roubando o carro do lado. Então, assim, são coisas que não é de agora, é de há muito tempo que a gente pede quase que de joelhos para que se libere isso o filme para a categoria. De alguma forma. Eu sei que já foi citado aí, que está na lei e tudo, mas que de alguma forma se agilize isso, para que se libere isso. Porque a gente vive num estresse absoluto que você para o carro, você não consegue descansar um segundo sequer. E você pode ter a experiência que você for no táxi, 20 anos, 30 anos de praça, que em algum momento você vai ser surpreendido. Porque eles estão por toda a parte. Estão por toda a parte e em algum momento você vai ser surpreendido. Então, eu só pediria para vocês depois, quando tiver um tempinho, assistam os dois vídeos que eu deixei o link no site lá, para vocês

terem uma pequena noção do que a gente passa no dia a dia aqui na cidade de São Paulo, trabalhando com carro sem insulfilm. Tá bom? Obrigado a todos. Bom dia.

**02:05:29 Antonio Sousa:** Bom, eu quero trazer dois pontos aqui. Um sobre a questão do Insulfilm e o outro sobre a questão do prolongamento da reunião. Insulfilm passageiros já esperam um carro na fila que tem Insulfilm. É só esse ponto que eu queria frisar aqui para corroborar com a fala dos demais. Passageiros nas filas esperam carro que tem Insulfilm. Olha só a necessidade que a gente tem sobre essa questão. O outro ponto. Eu sugiro aqui para as organizadoras aqui da Câmara que no início você já tem lá cinco tópicos. Nesses cinco tópicos, a gente pode falar aqui cada um pode falar um minuto, um minuto e meio, para não se estender Porque eu vejo aqui que tem gente com muito conhecimento, tem boa vontade em dividir esse conhecimento. Vejo também que tem muitas questões que não são da Câmara e acabam entrando na Câmara. Muitos políticos e tal. Então, se vocês trouxerem a pauta e a direção da pauta. Hoje a gente tem um minuto e meio para falar. Hoje a gente vai focar nisso aqui. São três pessoas para falar. Então a gente conseguiria, acho que algo mais objetivo. É isso. Muito obrigado.

**02:07:19 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado. Vamos nos organizar com relação a isso. Eu agradeço pela sugestão. Vamos pensar no formato para reduzir a reunião. Inclusive com o número de pautas para a gente poder colocar, porque o que estende, na verdade, é o número de pautas que se coloca, porque nós achamos importante a solicitação de vocês. A gente procura passar por tudo que é solicitado. Então, é claro que, se limitar a duas pautas por dia, nossa reunião vai acabar dentro do horário. Não tem problema nenhum. Então, nós vamos nos organizar e depois nós vamos passar o que nós decidimos para vocês. Com certeza, nas próximas, elas vão começar e terminar no horário que está planejado. É óbvio.

**02:08:17 Elvio Fernandez:** Bom, me parece que a pauta é segurança e o grande problema são os táxis andando com passageiros nos corredores. Solução óbvia é simplesmente liberar o corredor para o taxista sem passageiro e parece que a sugestão do Alessandro um decreto prefeito já estaria resolvida essa situação. Não tomaria multa, poderia utilizar a película dentro das exigências do Contran e não teria mais essa restrição. Automaticamente cairia a lei específica que proíbe o insulfilm. Me parece a solução mais prática e rápida.

**02:09:21 Nilson Carvalho:** Só para finalizar, porque esse item da taxi/van é um pedido meu, foi protocolado até em meu nome e, juntamente com esse pedido, eu espero para a próxima reunião, eu só queria deixar registrado que também tem um pedido de um veículo da Alfa Transformações que é de uma Fiat Escudo para acessibilidade. Esse processo está parado, inclusive o carro está à venda em uma concessionária da Amazonas. Só queria deixar registrado, porque esse carro seria um novo segmento para acessibilidade. Eu acabei

passando e esqueci de passar essa informação. Então, o Leandro protocolou a homologação desse veículo para táxi. Muita gente não sabe no modelo Stellantis que é a Peugeot, Citroën e Fiat Escudo. Então, esse processo está internamente e eu queria acompanhar isso. Se de repente na próxima reunião já tivesse um posicionamento disso, porque tanto serve para acessibilidade para o modal novo como para o táxi de luxo ou, enfim, para outro segmento. Eu só queria deixar registrado.

**02:10:40 Dawton Roberto Batista Gaia:** Está bom. Eu agradeço. A gente pode conduzir isso na próxima reunião, Mariana? Acho que a gente consegue responder.

**02:10:55 Mariana Santana Pereira Santos:** Sim, eu pedi inclusive no chat para que ele passe o número do processo dessa Fiat Escudo para a gente dar uma olhada.

**02:11:27 Vinícius - Na Rota do Taxi:** Boa tarde. Bom trabalho a todos. Só uma questão sobre o teto preto que o Ceará citou, a cor uniforme do veículo. A gente teve uma reunião com o CIMAT e eu fiz uma sugestão de envelopamento na cor do veículo, se o carro tem o teto preto e ele é branco, a gente fazer o envelopamento. Hoje, a tecnologia de envelopamento está muito boa e é imperceptível que até a fiscalização veja ali que foi feito um envelopamento. Seria o quê? Uma portaria simples e eficaz para essa demanda de carros que a gente tem para colocar dentro do setor de táxis.

**02:10:40 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado, Vinícius. Você fez a reunião com o CIMAT. Talvez, na próxima reunião, a gente possa ter alguma informação sobre isso, Mariana. Gente, vou encerrar nossa reunião. Queria agradecer mais uma vez a presença de vocês. O restante da pauta já vai ser a próxima pauta. A gente vai organizar para que seja a próxima pauta e fica aqui o compromisso de vocês nos ajudarem a fazer a reunião para que a gente possa fazer uma reunião dentro do prazo que a gente está estabelecendo lá, dentro do prazo que está planejado, que sempre é das 10 às 11h30. Então, muito obrigado a todos pela participação mais uma vez. Mariana, mais uma vez, você foi ótima, fera como sempre. Eu agradeço muito a sua participação. Espero que você realmente continue conosco. Todo mundo sabe da importância do seu conhecimento aqui no nosso grupo. Seria muito bom mesmo que a gente pudesse contar com você em todas as reuniões. Então, gente, mais uma vez, muito obrigado e um bom dia a todos.

**02:13:50 Michele Perea Cavinato:** Dawton, só para a gente definir a data da próxima reunião dessa extraordinária. Hoje, nós estamos em 25 do 3. Nós já temos transporte escolar. Pode ser na quinta-feira, dia 27 do 3? Posso já fazer o envio dos convites com o restante das pautas?

**02:14:05 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pode ser.

**02:14:12 Michele Perea Cavinato:** Perfeito. Combinado. Faça hoje.