

Reunião Extraordinária da Câmara Temática de Taxi

Horário: 10h00

Data: 27/03/2025

Participantes:

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Sandra Ramalho - Observadora

Mariana Santana Pereira Santos – DTP/AT

Ricardo Pradas – SMT/AT

Nilson Carvalho - Conselheiro

Carolina Volpi - Conselheiro

Luiz Pellegrino – Conselheiro

Rafael - Canal Vou de Taxi - Conselheiro

Eli Alves – TaxiEliSP - Conselheiro

Pauta:

1. Esclarecimentos sobre a Autorização da Empresa Mobi para Operar em Pontos Estratégicos de São Paulo
2. Ampliação de Pontos de Táxi Empresas: Liberação e Regulamentação
3. Processos SEI em aberto:
 - a. TaxiVan: 1+7 lugares
 - b. Autorização para Inclusão de Pick-ups com PBT de até 3500 kg no Serviço de Táxi (PBT: Peso Bruto Total que um veículo pode ter para ser conduzido por um motorista com carteira de habilitação da categoria B)

Dawton Roberto Batista Gaia 0:06 : Bom dia a todos. Vamos início mais uma Câmara temática táxi, né ? Na verdade uma reunião extraordinária da continuidade as pautas da reunião anterior. Esclarecimento sobre autorização da empresa mobi a operar os pontos estratégicos de São Paulo com a criação dos pontos de táxis empresa, né? A liberação e regulamentação e processos SEIs em aberto. Quem que vai falar a Mariana.

Michele Perea Cavinato 0:46: E além dessas, ela a Mariana vai dar uma pincelada no táxi acessível porque a Sandra não estava na última reunião, então ela vai voltar nesse assunto, mas de forma... só pincelada mesmo.

Dawton Roberto Batista Gaia 0:59: Então, então eu vou pedir para Mariana começar por essa pauta, breve mesmo, né? E depois ela dar continuidade as outras pautas. Bom dia, Mariana. A palavra é sua.

Mariana Santana Pereira Santos 1:13: Bom dia, Dawton. Bom dia, Michelle. Bom dia a todos, Sandra, obrigada pela presença que você não pode participar da última reunião em virtude de estar, acho que participando no estado, né? É, eu vou compartilhar aqui a minha tela. Eu fiz uma pequena pautinha aqui, uma apresentação. Consegue enxergar minha tela?

Dawton Roberto Batista Gaia 1:42: Sim.

Michele Perea Cavinato 1:43: Sim, perfeito.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:45: Caiu de novo, tinha entrado. Entrou e saiu.

Mariana Santana Pereira Santos 1:52: Vou tentar compartilhar novamente.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:57: Isso entrou.

Mariana Santana Pereira Santos 1:59: Ah, legal. A pauta da reunião ordinária da que aconteceu no dia 25 de fevereiro. Foi a questão da tarifa, definição estratégica de pontos de

táxi com foco na Acessibilidade. Esse ponto 2, eu vou colocar aqui para a Sandra, né? A gente mostrou todos os pontos existentes que tem na cidade de São Paulo, de táxi, né? Que são 13 pontos. Foi colocado nas metas dos 100 dias, dos primeiros 100 dias de governo, o aumento desses pontos de táxis acessíveis, além de outros estudos, o que a gente está fazendo aqui no DTP, né? Que a gente precisa, primeiro encerrar todo o chamamento público, os editais de sorteio de alvarás, para a gente poder fazer o balanço e fazer uma apresentação e talvez algum fomento de estímulo a veículos acessíveis e também ao cumprimento da lei federal, do estatuto da pessoa com deficiência, né? Nós temos 13 pontos, nosso objetivo era aumentar em 7 pontos de táxi além desses que já existem, fizemos uma reunião com a Secretaria municipal da pessoa com deficiência para a gente poder alinhar e verificar quais são os pontos que eles têm de mais estratégicos para a população para o pessoal PCD. Eles sinalizaram alguns endereços que eu vou colocar aqui. Pediram para que a gente fizesse os pontos com prioridade para implantação nas rotas acessíveis. Que tem a Vila Clementino, Barra Funda, Marechal Deodoro, Ipiranga, a linha azul e o centro. Os locais indicados foram esses. Do metrô Marechal Deodoro, Santa Cruz, metrô Vila Mariana, o museu do Ipiranga, a estação Barra Funda do metrô, o autódromo Expo Transamerica, o terminal rodoviário de Jabaquara, Anhembi, a rua Boavista e as Perdizes, próximo à PUC. E tem também os locais indicados na Avenida Paulista. Ao menos 2 locais. Também tivemos alguns pertos de estação de metrô. O pessoal da equipe do DEP fez uma visita técnica em alguns locais e foi já publicado, deixa eu compartilhar aqui, no dia 6 de março, 9 pontos novos de táxis acessíveis, tá? A gente estabeleceu, verificou, a viabilidade de implantação nesse momento, colocamos na rua do hipódromo, na rua Bresser, na Muniz de Sousa, na rua Barão do Bananal, ali na frente do hospital São Camilo a na Água Branca, no Parque da Água Branca, na rua Márcio Cardin, próximo ao hospital Beneficência Portuguesa, na rua da Figueira, na rua Santa Marcelina e na rua Borges Lagoa, que é em frente ao hospital de São Paulo. Então, em relação à reunião passada, só como a título de atualização, foram publicados mais esses 9. Me parece que tem mais 2 pontos também que serão implantados. Sandra, só para a gente, a gente vai continuar nosso contato com a Secretaria municipal da pessoa com deficiência, a gente está em contato constante com eles para que a gente possa tentar, pelo menos é acordar, os pontos que são mais estratégicos, precisam e além disso, também o fomento à implantação do táxi acessível.

Sandra convidada 5:29: Então, é Mariana, esses pontos, inclusive, porque eu também faço parte da CPA, da comissão permanente da CPA, então alguns pontos aí que você colocou principalmente aqui na zona leste, que é onde eu moro, fui eu que sugeri, né? Por exemplo, o terminal São Mateus, acho que um outro, o Tatuapé, o shopping Tatuapé, foram pontos que eu sugeri daqui da zona leste, é importante porque é difícil, né, a gente falar assim, mas a pessoa não vai só para hospital, não é, porque eu vi bastante pontos que o pessoal vai para o hospital, mas aí também tem o outro lado, que as pessoas saem do hospital, que é isso, tudo bem, tudo legal, mas as pessoas têm que sair de casa para ir para o hospital e ela geralmente estão na periferia, por isso que a gente colocou na São Mateus colocou o Tatuapé, entendeu? Porque as pessoas precisam sair de casa para poder chegar nos hospitais. E o que o que está contemplando aqui é a volta, né? Alguns hospitais na frente do hospital São Paulo, né? Então está contemplando a volta, mas é um caminho, eu sei, é um caminho, a gente também está em discussão lá. E aí então fica a minha sugestão aqui também.

Mariana Santana Pereira Santos 7:02: Obrigada, Sandra. Como está registrado? Eu vou colocar inclusive nos processos aqui, né? Que em relação já que nós temos alguns que estão em pontos estratégicos de hospitais, de pontos de apoio, a gente vai tentar conversar também com talvez, se você puder participar conosco das reuniões, ou a gente entre em contato com a CPA. A última pessoa que veio aqui como ponto focal foi o Zé Renato. Ele foi muito solícito, passou bastante ponto para nós, Encaminhou e-mail e a gente está em contato com o nosso ponto focal, que atualmente é o senhor José Renato, da SM ped.

Sandra convidada 7:40: Ele que está na CPA também. Foi ele que fez essa solicitação e aí eu estava nessa reunião, fui eu que sugeri também. Ele disse que ia trazer para vocês.

Mariana Santana Pereira Santos 7:50: Tá joia, bom, de qualquer maneira, fica registrado que os próximos pontos, vamos colocar como priorização a implantação em terminais. Gente travou para mim.

Dawton Roberto Batista Gaia 8:16: Eu acho que voltou, ele travou, ele travou e voltou. Deu uma travadinha.

Mariana Santana Pereira Santos 8:17: Voltou.? Sandra, desculpa é que eu não escutei só a parte final. Você tem mais alguma colocação para a gente poder registrar?

Sandra convidada 8:31: Não, eu encerrei. Eu só falei que o José Renato, levou para CPA. Eu estava nessa reunião e aí fui eu que sugeri esses pontos para ele e ele disse que ia trazer para vocês. Ah, então está em contato. Estamos todos em rede.

Mariana Santana Pereira Santos 8:49: Perfeito. Perfeito. Obrigada, Sandra. Então vamos as nossas pautas que foram deixadas da reunião passada. A gente criou uma extraordinária hoje, somente para poder finalizar as pautas que foram sugeridas e que foram aceitas. A pauta 5 é esclarecimento sobre a autorização da empresa mobcon para operar em pontos estratégicos de São Paulo, sem frota disponível. Quem sugeriu a pauta, Michele, por favor.

Michele Perea Cavinato 9:25: Não anotei aqui. Mari, mil desculpas.

Dawton Roberto Batista Gaia 9:31: Acho que Nilson..

Nilson Carvalho 9:37: Olá, bom dia a todos, tudo bem?

Dawton Roberto Batista Gaia 9:41: Bom dia, Nilson!

Nilson Carvalho 9:42: Bom dia, Dawton, Michelle, Mariana, só voltando alguns segundos atrás, eu pedi para Carolina que é da Kavenag, ela está aqui na reunião, porque eu fui fazer um estudo técnico sobre a questão de adesão de novos carros acessíveis, inclusive eu estou comprando dois. E aí chegou a informação para mim que o prazo de entrega de um carro acessível variava de 6 meses a um ano. Eu fui até a fábrica e ela provou para mim que tem inclusive carro a pronta entrega, então, demonstra que não há interesse das empresas de frota ou de pessoas particulares em comprar os carros. Se não tiver uma contrapartida da prefeitura, gerando esses novos pontos, não só os pontos livres, como pontos privativos de Acessibilidade. Então eu queria deixar só essa observação, porque como eu como eu coloquei ela aí, se alguém quiser perguntar alguma coisa para ela, ela está à disposição.

Mariana Santana Pereira Santos 10:58: Obrigada, Nilson. Inclusive na última reunião do conselho da Câmara temática de táxi, você havia sugerido, né, colocar incentivar os pontos privados a terem veículos acessíveis. Essa pauta a gente vai colocar na próxima Câmara temática que vai acontecer. Acho que se eu não me engano já no mês de maio, acredito que seja no mês de maio, a gente vai estudar alguma maneira de sugerir que haja veículos acessíveis em pontos privados, mas é algo que tem que ser um delineado, né? Tem que ser conversado eternamente e também a gente vai precisar muito do contato da Carolina, porque o táxi acessíveis precisam existir e a lei precisa ser cumprida.

Carolina Volpi 11:48: Primeiro, deixa eu me apresentar. Meu nome é Carolina Volpi. Eu sou gerente de novos negócios no B2B, aqui na Cavenaghi. Quero me colocar à disposição da prefeitura. A gente teve essa conversa mesmo, eu e o Nilson e o nosso prazo de entrega hoje na Cavenaghi, a partir da entrada do veículo na linha de produção, ele começa a ser produzido e a entrega são 25 dias corridos. Se não for GNV. Se for um veículo padrão, tá GNV. São 45 dias corridos. O Nilson veio aqui, ele viu nossas 2 spins que estão aqui pra venda de pronta entrega. Então a gente às vezes tem também veículo a pronta entrega, tá?

Mariana Santana Pereira Santos 12:38: Obrigada, Carolina. É se tivesse uma, porque a gente sabe, né? Tem alguns sorteados dos alvarás de táxis acessíveis e qual é a capacidade de vocês para executar? Quantos carros vocês podem transformar no prazo de 25 dias corridos, mas eu acredito que dependa de uma demanda que você tenha, né?

Carolina Volpi 13:00: Hoje, o que a gente tem de demanda mensal aqui gira em torno de 25 a 30 carros, mas é óbvio que se a gente tiver uma antecedência disso, a gente consegue mão de obra e a gente consegue entregar sim, a Cavenaghi, ela já existe há mais de 56 anos no mercado e ela já atendeu a cidade de São Paulo, inclusive grande parte da frota dos atendidos são nossas. Então assim, a gente tem essa demanda maior gerada, a gente consegue suprir, desde que seja programada, tá?

Mariana Santana Pereira Santos 13:38: Obrigada Carolina. Provavelmente nós vamos entrar em um. A gente vai ter algum contato futuro para gente tentar entender um pouco melhor a logística de transformação dos veículos. Mas agradeço a sua participação.

Carolina Volpi 13:52: Claro, Marianne, se você quiser, pode vir fazer uma visita presencial aqui. Eu te apresento para o nosso engenheiro e daí ele pode te explicar mais tecnicamente todo o processo. Está bom?

Mariana Santana Pereira Santos 14:04: Obrigada.

Sandra convidada 14:06: Eu gostaria de participar desses trâmites dos carros porque eu utilizo as vezes o táxi acessível e eu percebo muita reclamação, sabe? Depois tem que reformar. Então, eu gostaria de participar dessa discussão da construção dos carros, dos veículos, do spin, tá? Que inclusive essa demanda do atende? Que a gente está tudo em discussão também no CMPD. Então se vocês puderem me colocar nessas reuniões, eu gostaria de participar.

Mariana Santana Pereira Santos 14:45: Claro, Sandra, se nós tivermos algum contato com a Cavenaghi, com certeza a gente pode te envolver sem problema algum. É só uma última dúvida, Carolina, quais são os modelos que comumente vocês têm adaptado para axis acessível ou que sejam compatíveis com o veículo táxi?

Carolina Volpi 15:08: Hoje, o que a gente tem como carro chefe, são realmente as spins. É o que a gente mais vende, mas a gente já trabalhou com doblô. A gente também tem o que os taxistas mais utilizam hoje, o que tem mais saídas são as spins. É porque, quando a gente pensa na altura da entrada do cadeirante, do PCD, ela gera um conforto maior, seria interessante e realmente vocês fazerem uma visita técnica para conhecer o nosso projeto com o nosso engenheiro e ele vai conseguir explicar tudo isso para vocês. Mas hoje, hoje, o nosso carro chefe são as spins.

Mariana Santana Pereira Santos 15:43: OK, obrigada.

Carolina Volpi 15:45: Imagina.

Michele Perea Cavinato 15:50: Só retomando dois pontos que você pediu. Obrigada, acabei

não agradecendo a Carolina. Obrigada Carolina. É primeiro, a próxima reunião vai ser dia 22 de abril, marcado dos táxis e segundo, quem pediu a pauta da empresa Mobi foi o Alexandre Bugel. Olhando aqui, ele ainda não entrou na reunião. Já passei o WhatsApp para ele.

Mariana Santana Pereira Santos 16:19: OK, de qualquer maneira, nós temos o Paulo Luiz. Não sei se o Luiz quer. Luiz, por gentileza, fique à vontade.

Luiz Pellegrino 16:29: Bom dia, pessoal, tudo bem? É um prazer estar aqui com vocês em cima dessas pautas para a gente ter brevidade no andamento da coisa é, eu coloquei algumas coisas que não é uma dúvida minha, mas uma dúvida que acho que precisamos colocar isso dentro do story lettering do que aconteceu, para chegar a esse ponto de vir esse tema aqui na Câmara. Temática. Esclarecimentos sobre as autorizações da empresa mobcom. Para a mobcom chegar no ponto que chegou e nesse ponto de discussão, ela está baseada em cima de uma autorização dada pela prefeitura, pelo órgão competente que está autorizando ela a trabalhar. A minha pergunta e o meu questionamento é, para o surgimento dessa liberação, com quem que o órgão, com quem os interessados discutiram com a categoria validando isso que a gente sabe que a liberação dessa forma, desse negócio, eu não sou contra a nenhuma decisão que é tomada. Eu só gostaria de entender qual é o processo de como funcionam as coisas. Porque o táxi ele vive sempre de surpresas, e essa história da mobcon, essa autorização sempre surgiu e caiu para o conhecimento da categoria como uma bomba, vide as manifestações que foram feitas no 6016. Grande debate, grandes discussões na rua, na sala de WhatsApp, enfim, causou um grande transtorno, então a gente precisa entender o processo, como é que a prefeitura, o órgão competente, trouxe esse assunto? Porque? Houve uma necessidade? Quem é que pediu? Houve um estudo do Business splanner dessa empresa? Qual era a intenção dela? Qual é o modus operante? Porque se nós vivemos debaixo de um guarda chuva da prefeitura, isso tem que ser público, não é a relação privada. Quando a prefeitura ela libera, autoriza e regulamenta, isso tem que ser uma transparência mais clara para todo mundo, para não virar essas bombas que acontece na categoria quando surge isso está bom? Esse era o meu ponto, nessa pauta, beleza?

Mariana Santana Pereira Santos 18:32: Obrigada, Luiz, pela explicação, pela explanação. Em primeiro lugar, eu queria falar que em relação a empresa mobcon, todo esse processo, não do

credenciamento dela, porque o credenciamento de uma empresa de radiotax aqui, junto à prefeitura de São Paulo, ela está regulamentada desde o ano, se eu não me engano, o último decreto foi do ano de 2003, né? Então, o credenciamento de uma empresa de radiotáxi ela é simples né, ela é um ato vinculado da prefeitura de São Paulo, então, desde que qualquer pessoa jurídica atenda aos requisitos que estão dispostos nas leis e nos decretos, qualquer pessoa, qualquer empresa, ela pode se cadastrar, desde que apresente a documentação correta e tudo aquilo que consta nas exigências da lei. O que regulamenta os radiotaxis primeiro é a lei do táxi, que é a lei 7329, de 1969, e teve uma atualização especificamente em relação a radiotax, que é a legislação mais recente, que é a que está em vigor para todas as empresas, né, que é o decreto 43834, do ano de 2003, né? Então, todo o processo de credenciamento de uma empresa de radiotax ela sempre atende aos requisitos deste decreto e desta lei. Atendidos os requisitos, aberto um processo administrativo com toda a documentação que é exigida, comprovadamente, que demonstre que ela tem essa capacidade daquilo que está na legislação, o poder público é obrigado a fornecer o termo de permissão no caso de empresas de frota, né? E no caso de empresas de radiotaxi, o termo de credenciamento tá? Depois disso, a questão da administração de ponto, a administração de ponto, ela é regida pelo decreto que é super recente, que é do ano de 2024, é o decreto 63354. É esse decreto, ele fala que os pontos livres eles podem ser administrados por pessoas jurídicas, desde que tenha todo o trâmite legislativo que seja compatível de forma a garantir transparência, né? Tem publicações em diário oficial, tem toda, as pessoas podem fazer o questionamento de interesse concorrente, entrar com as suas considerações, tem pareceres jurídicos.

Isso é tudo em processo administrativo público, né? De qualquer maneira, a mobcon em virtude também das matérias que são veiculadas na imprensa, de denúncias que aconteceram, tem dois processos administrativos aqui conosco que estão sob análise da pasta e sob análise da procuradoria geral do município. Primeiro deles é o processo a respeito de uma denúncia de cobrança, né? Que a gente está exigindo algumas documentações que comprovem, né, que dê o direito de defesa à empresa. Esse é o primeiro. O segundo processo é um processo que foi aberto, é para corregedoria geral do município, corregedoria geral ela tá sob o outra pasta, né? Não está sob a Secretaria municipal de transportes, tá sob a Controladoria Geral do Município e todo o trâmite, né? Em virtude dessas matérias que se foram veiculadas na imprensa e todos os protestos que ocorreram no ponto 6 e no aeroporto

de Congonhas está sendo analisado pela corregedoria para olhar exatamente aquilo que você mencionou, Luís. Se os processos estão corretos, se está tudo certinho, de acordo com a legislação, olhar todos os princípios, né, da administração pública, de razoabilidade, de legalidade. Então é hoje, o que eu tenho para dizer, o que o departamento tem a dizer a respeito da mobcon, é que este processo da mobcon está sob análise. Luiz, por favor.

Luiz Pellegrino 22:40: Michelle era exatamente esse tipo de provocação que eu queria que alguém como você é uma pessoa tão qualificada de poder dar esse esclarecimento, porque do jeito que a coisa surge, no meio, no nosso meio. Parece que foi uma empresa que chegou meter o pé na porta, fez o que quis, sabe, e não é assim, se está tudo dentro da legalidade, eu não acho que pessoas que estão assinando, as permissões e as liberações teriam tamanha irresponsabilidade de estar fazendo alguma coisa que seja contra o que nos regulamenta. Então esse processo eu acho que precisa ser esclarecido mesmo e nós gostaríamos realmente de ficar antenado com as decisões que foram tomadas através da corregedoria, né, do órgão que tá avaliando tudo isso e nos mantivéssemos sempre informados. Isso precisa sim vir a tona, vir esclarecimentos. A gente tem um probleminha sério aí na nossa comunicação interna, na nossa comunicação corporativa, do táxi. Ela é muito ruim, muito falha. A gente não tem um canal de comunicação de massa. E o nosso sindicato e os nossos representantes oficiais da categoria não têm uma penetração para poder levar, então, se nós aqui da câmara temática a gente oficializando as respostas, oficializando esse posicionamento, a gente tem o material para poder buscar e falar, ó pessoal, é isso que está acontecendo. Quem quiser informação tem que saber onde procurar e quem ouvir nas explicações. Obrigado, Michelle, pela explicação. Obrigado mesmo.

Michele Perea Cavinato 24:10: Só corrigindo, foi a Mariana. Toda essa explanação aqui.

Luiz Pellegrino 24:14: Perdão, perdão, perdão, me confundi, na nomenclatura. Muito obrigado, Mariana, perdão.

Mariana Santana Pereira Santos 24:20: Imagina, Luiz, é o que o eu tenho uma sugestão para colocar aqui na Câmara, né? A Michele estava comentando comigo. Nós fizemos um alinhamento de todas as pautas anteriores. A gente vai nas próximas pautas que eu vou,

inclusive sugerir para a próxima Câmara temática é, realmente o feedback, a retomada de todas as pautas anteriores que não foram respondidas oficialmente. Então a gente está levantando todas essas questões, por exemplo. O traje, a portaria, a gente está fazendo a minuta de portaria para alterar, a gente já viu outras coisas, por exemplo, o insulfilm nós já abrimos o processo administrativo para passar para verificar a possibilidade, a viabilidade de colocação, né, foi a pauta anterior da nossa última reunião e todas essas questões, por exemplo, essa, do meu ponto de vista, ela não, não se trata exatamente de uma pauta, mas de uniforme. Então é o ideal é que a gente traga na próxima reunião, a gente pode colocar, vamos colocar como informe já oficial, as atualizações desses esclarecimentos porque, por enquanto o processo não está conosco, né? Está na Controladoria realmente. É Nilson. O Nilson levantou a mão, mas ele já abaixou.

Nilson Carvalho 25:38: Não eu, Mariana, eu queria só fazer um comentário. Eu acho muito estranho uma cooperativa ou uma rádio táxi fazer uma denúncia de uma outra empresa, sendo que elas fazem o mesmo. Se tem um custo operacional de funcionário de atendimento, tem que se cobrar uma mensalidade, assim, independente. Eu estou sendo imparcial, eu só acho que essa empresa ou qualquer outra empresa, ela tem um custo de operação, então as rádiotax durante décadas trabalharam de forma errada porque cobravam a mensalidade de um associado. Ou uma cooperativa que, que tinha uma taxa de adesão pela cooperativa ou pela empresa. Eu não concordo com essa questão de falar que o A ou o B estão errados ou todo mundo está errado ou todo mundo está certo nesta questão.

Mariana Santana Pereira Santos 26:38: É, na verdade, não é uma cobrança ilegal, até porque a legislação ela permite que os próprios taxistas, em formato de associação ou empresas, elas possam fazer a divisão das despesas que são relativas à própria operação em si. Então, isso existe nos decretos, tem na lei, tá? O que está sendo discutido aqui, não é na verdade a cobrança em si, mas as denúncias não falam em relação a cobrança de despesa, mas sim de algo que os próprios taxistas que denunciaram consideram abusivo, isso tem que ser apurado. Tá, mas a despesa de custeio, do ponto privativo ou da cooperativa, isso é natural que ocorra e que as pessoas que são credenciadas ou associadas a esse termo de credenciamento, elas estão cientes disso, porque isso tem inclusive no decreto. É, se você quiser, só para poder me pautar, me basear na legislação é a portaria 216, de 2016, que tem

isso e também tem no decreto 63354, de 202^a. Todos eles falam em relação às despesas e custeio de despesa de ponto ou da própria operação em si.

Nilson Carvalho 27:58: Eu compreendi bem, o que me espanta, é alguém que não quer entrar naquela associação, se sente ofendida porque a empresa está cobrando de uma outra pessoa, só que ela está em um segmento fazendo o mesmo. É só nesse contexto, para mim é uma denúncia infundada, ao meu ver, entendeu?

Mariana Santana Pereira Santos 28:21: Certo. Pessoal, podemos passar para a próxima pauta. Acredito que esse assunto já está esgotado.

Dawton Roberto Batista Gaia 28:27: Vamos lá.

Mariana Santana Pereira Santos 28:33: Temos a pauta 6, ampliação de pontos de táxi de empresas, liberação e regulamentação. Quem sugeriu, Michelle, por gentileza essa pauta, eu acredito que tenha sido alguém das empresas de táxi.

Dawton Roberto Batista Gaia 28:55: Pellegrino. Luiz?

Luiz Pellegrino 29:02: Bom dia, pessoal. Então, em cima do que nós falamos da pauta anterior é a mesma. É a mesma coisa, né? A explicação desse processo, ponto de táxi de empresa. O esclarecimento técnico baseado em cima de que portaria, legislação, como isso vê, qual é o tipo de Business que esse ponto vai oferecer, qual é o tipo de empresa que vai poder participar desse ponto de, entendeu? É esse esclarecimento, desse processo para chegar nesse ponto que a gente está aqui e virou pauta da Câmara temática. Acho que está faltando isso também, beleza?

Mariana Santana Pereira Santos 29:40: Claro, é primeira coisa em relação a pauta, é ponto de táxi, ele só tem 2 pontos. A lei do táxi é uma lei muito antiga, de 1969 e teve diversas tentativas de modernizações e atualizações que faz com que o táxi seja uma colcha de retalhos legislativa. Então eu vou falar para você de maneira resumida, quais são os tipos de ponto que existe na cidade de São Paulo, tem 3 tipos de ponto: são pontos privativos, ou seja,

somente pessoas que estão credenciadas naquele ponto podem estacionar ali. Existem pontos, só um minutinho, gente. Existem pontos livres que são pontos em que qualquer taxista pode estacionar naquele ponto e existe o ponto de apoio. O ponto de apoio ele foi criado em conjunto na década de 70, com o decreto de radiotaxis. Esse ponto de apoio pode estacionar qualquer veículo, desde que seja na categoria radiotax, né? O que houve de tentativa de modernização da legislação foi em relação ao ponto, o ponto, ele não é um ponto específico da empresa, ele é um ponto livre administrado por uma empresa, o que acaba virando um ponto de apoio, né? De maneira similar a um ponto de apoio. Então, assim, só para esclarecer, Luiz, não existe um ponto que é exclusivo de uma empresa porque a empresa hoje que existe no modal táxi, são empresas detentoras de termo de permissão, né? O que tem hoje no táxi, é autônomos, pessoa jurídica, pessoa jurídicas podem ser frotas de táxi essas que a gente considera como empresa, que são as frotas, né? As frotas, elas não podem ter ponto pela legislação, elas não podem ter um ponto privativo para elas, né? E tem as pessoas jurídicas que são associações ou cooperativas, essas associações ou cooperativas são cooperativas de autônomos, que são 92% dos táxis de São Paulo são de autônomos, então eles podem se cooperar ou fazer uma associação e conseguir administrar um ponto. Então, é só apenas para a gente poder tentar entender essa colcha de retalhos, tá? Mas assim, empresas em si que são detentoras de termo de permissão, houve, inclusive um pleito no passado da detax que eles queriam fazer a administração exclusiva de pontos específicos para PJ. E isso pela legislação, a procuradoria fez parecer e verificou que não há possibilidade. É realmente ou autônomo que tem um ponto privativo de autônomo ou pontos administrados por cooperativas de autônomos.

Luiz Pellegrino 32:27: A minha pergunta, foi justamente sobre isso, né?

Mariana Santana Pereira Santos 32:28: Não sei se eu consegui esclarecer.

Luiz Pellegrino 32:32: Esclareceu, sim, eu tenho, eu tenho ciência disso que você falou, concordo e eu sei que é isso. Mas a ponto de esse tema chegar na Câmara temática, alguém a provocou, quem a provocou esse tema para se colocar em pauta, né, estar pedindo, estar entrando com uma solicitação para criação de um ponto de taxi. São essas coisas, porque ela surgiu na categoria. Alguém o provocou, alguém trouxe tanto que ela está aqui oficializada

numa pauta da Câmara temática, né? Então era isso? Assim o que antecedeu para chegar nesse momento que estamos aqui dando essas explicações. Quem é que está provocando isso? Não sei se me fiz claro para minha dúvida, né? Por que isso virou um problema?

Michele Perea Cavinato 33:12: Luiz, eu que falei de não ter colocado? Quem colocou as pautas e como foi uma coisa de fevereiro, eu realmente não lembro. Na próxima eu vou tomar esse cuidado de colocar quem solicitou a pauta quando a coisa está mais fresca, mais próxima, eu ainda lembro.

Luiz Pellegrino 33:31: Então, só para isso, porque que é sobre isso? Surgiu de algum debate, né?

Mariana Santana Pereira Santos 33:40: De qualquer maneira, nós aqui a gente tá, nós estamos à disposição para a gente poder tentar assim, desenhar a regra, tentar entender a regra ou talvez se a gente pode, inclusive, discutir a modificação da regra. Por que não, né? As câmaras temáticas elas servem para isso, né? Para poder ter a participação social de todos os envolvidos no modal, para que a gente possa realmente modificar ou atender algo que seja mais aderente à realidade, né? Mas a legislação em si hoje foi aquilo que eu já mencionei.

Dawton Roberto Batista Gaia 34:17: É importante, lógico. É lógico que que é importante quem colocou a pergunta, mas acho que o mais importante é que ela está sendo respondida, né? Então é claro que as pessoas que não perguntaram, estão recebendo uma resposta, eu acho que podem até participar desse processo de melhoria. Eu acho que o grande desafio aqui da Câmara temática, esse debate, com a sociedade civil organizada para que o cidadão, né, que é atendido por essa modalidade, ele seja é melhor atendido. Acho que o objetivo principal é esse. Acho que é isso aí. Vamos lá.

Mariana Santana Pereira Santos 35:02: O Luiz continua com a mão levantada. O senhor quer fazer mais alguma colocação?

Dawton Roberto Batista Gaia 35:08: Acho que o Rafael levantou a mão aqui, ó. Bom dia, Rafael.

Eli Alves - TaxiEliSP 35:15: Quem está falando é o Elias. Vocês estão me ouvindo? Bom dia, meu nome é Eli, eu sou taxista mais ou menos há 28 anos, fui convidado pelo Rafael através do link para participar da primeira Câmara temática. Pelo que eu ouvi, eu gostaria de me posicionar. O que ocorre em nosso segmento é o seguinte, para determinados assuntos o caminho é muito rápido, muito fácil de se chegar, de se autorizar. O ponto de táxi, como todos sabem, faz parte do mobiliário urbano e existe para servir a população, não ao taxista e nem a empresa. O que acontece que eu estou percebendo é que esses caminhos são únicos e exclusivamente para beneficiar empresas ou os próprios taxistas. Quando eu falo de alguns caminhos serem muito rápidos, eu estava ouvindo sobre o táxi acessível. Táxi acessível está passando por uma Câmara temática para ser instalado pontos específicos, não é isso? O que impede de todo o ponto de São Paulo contar com o táxi acessível? No Porto de táxi existe e faz parte do mobiliário urbano para servir a população extensivo ao táxi. Qual que é o problema? Esses taxis acessíveis que existem estão espalhados aonde na cidade de São Paulo? Eu trabalho meu ponto aqui é no bairro do Bom Retiro, é um bairro com a população idosa, tem muitos cadeirantes no meu redor aqui os pontos que existem, só tem um taxi exercício. Eu sou MEI, tenho contrato com empresas no exterior e deixo de atender cadeirante por esse motivo. No meu ponto, aqui não tem ninguém para indicar. Eu te digo mais, o que está faltando para Secretaria de turismo de São Paulo, usar o ponto de táxi de São Paulo como ponto de atendimento ao turista na região como Bom Retiro, ampliar o nosso atendimento à população, com informações turísticas e tudo mais. Capacitação do taxista para fazer esse tipo, essa não é a razão de existir o táxi, ponto de táxi da cidade de São Paulo. Todo esse movimento que eu vejo é para beneficiar empresas específicas, usufruir do serviço e não a população.

Mariana Santana Pereira Santos 38:03: Acho que você terminou a fala, Eli?

Eli Alves - TaxiEliSP 38:07: Então eu quis dar um apanhado porque há muito tempo eu conversei com Rafael por fora sobre a Câmara Temática e assuntos específicos para a nossa categoria, entendeu? Eu vejo assim mudanças dentro da nossa categoria, que invadem outros setores. Como fazer táxi pick-up, por exemplo. Mas eu não vejo o movimento da cidade, da Secretaria de transporte, sim, usar os pontos para servir mais a população. Eu terminei. Eu só

queria colocar uma colocação pelo tudo que eu vi.

Dawton Roberto Batista Gaia 38:49: Mariana, deixa eu ver se eu consigo falar com o Rafael, que está com a mão levantada. Rafael, você nos ouve? Você queria fazer um complemento.

Rafael - Canal Vou de Taxi 38:58: Ouvindo sim, estou ouvindo, vocês me ouvem? É bom dia a todos, vamos lá, eu acho que É necessário realmente uma estudo e que sejam feitas mudanças, nos pontos de táxi de várias formas, né? É, eu vou dar um exemplo aqui, ó, e só para deixar bem claro que não é perseguição com nenhuma cooperativa, com nenhuma rádio, com nada. Eu só vou dar um exemplo aqui de um ponto do táxi especial que fica na Barra Funda Rua José de Oliveira Coutinho. Tem um ponto de táxi especial ali, né, da vermelha e branco, né? É um ponto que é assim, acredito que eles devam usar, mas diversas vezes que eu passo ali, o ponto está vazio entre aspas, né? E por que que eu digo entre aspas? Porque não tem táxi, mas, em contrapartida, o ponto praticamente virou um estacionamento de carro particular, que fica carro particular, parado lá, tem esse ponto, tem, tem pontos privativos também, que os permissionários não frequentam mais, não sei por que motivo. Tem um outro ponto também grande que eu acho que ficava muito carro da ligue táxi ali no Jabaquara, na rua das perobas. Se eu não me engano, também virou estacionamento de carro particular, né? Aí de repente, eu como taxista, eu tenho um ponto também. O ponto 310 lá da IBM, é por mais que a gente sabe que, pela regra do DTP, a gente não pode parar lá, né? E pegar passageiro lá, mas acho que eu não teria problema algum se o ponto taxi ali, não tem carro, não tem táxi. Qual seria o problema de eu, por exemplo, parar o meu carro ali, mesmo que seja de último ali, para não atrapalhar, caso chegue carro do ponto, de eu poder parar ali, e se eventualmente chegar um passageiro ali e não ter carro do ponto, eu poder atender esse passageiro, entendeu? Eu acho que não teria problema algum, que eu acho que como ele falou, aí, a prioridade é o usuário, né, é o cidadão. Então o ponto está ali para servir a população. Não está para me servir, para servir o permissionário do conto, a rádio táxi, a cooperativa quer que seja. Então eu acho que deveria se pensar em de repente mudar essa regra para que, pô, se o ponto está vazio ali, qualquer outro táxi poderia parar ali, aguardar um passageiro ali. Caso chegue um permissionário ele sai, né? E se o ponto for grande, pô, ele fica de último ali? Ele faz o que a gente costuma falar entre nós aqui, o segundinho, né? Eu acho que não teria problema nenhum. Acho que deveria se rever essa regra aí, tá? A minha

humilde opinião.

Dawton Roberto Batista Gaia 41:57: Obrigado, Rafael, Mariana.

Mariana Santana Pereira Santos 42:02: Obrigada, Rafael. Obrigado, Eli. É a sugestão do Eli, já havia sido também discutida na última reunião com o Nilson, os representantes do luxo, que falaram que poderia inclusive colocar um veículo acessível em cada ponto privativo. Isso é uma proposta que a gente está vai colocar em pauta na próxima Câmara temática e que realmente é revestido de interesse público. Você tem toda a razão. Nós acreditamos que assim, para que a gente possa fazer projetos tem que delinear primeiro, né? Colocar em minuta, discutir com vocês, com a Sandra e verificar a viabilidade disso, né? A viabilidade técnica e analisar todos os aspectos, né? Para que seja colocado realmente o veículo acessível o veículo, ele tem que realmente ser colocado. Quanto mais pontos da cidade tiver, melhor, então a gente realmente está estudando a viabilidade sim. É em relação ao que o Rafael falou, o Rafael falou 2 coisas que são importantes, primeira coisa delas é que você falou que algum está sendo utilizado como um ponto está sendo utilizado para estacionamento de veículo particular. Isso é passível de fiscalização. Talvez no canal SP 156, nós temos um canal ali para você fazer esse tipo de denúncia. Rafael é, eu vou colocar o link inclusive no nosso chat. Não sei se você consegue o acesso, mas eu vou deixar compartilhado, porque com base nessas denúncias a gente está fazendo um trabalho de extinção de pontos, se não tem interesse, é de convocação das pessoas que estão ali credenciadas e não tem credenciados ali e está sendo utilizado como ponto de particulares. Então, a gente utiliza bastante o canal de denúncia para priorizar as revisões, tá? Um trabalho grande de revisão, realmente tem que ser feito.

Mariana Santana Pereira Santos 44:05: Rafael pode falar.

Rafael - Canal Vou de Taxi 44:06: Bem, então é essa parte da denúncia é interessante porque às vezes o colega, taxista, ele deixa para denunciar quando é outro taxista que para, quando é o carro particular, ele não faz nada. Se não é o ponto dele, né? Então acho que seria interessante ter mais fiscalizações por parte do DTP para estar circulando nesses pontos e vendo que como realmente funciona, né? E aí eu queria até dar um exemplo aqui, do meu

ponto, o meu ponto da IBM, lá, 310. Ele fica na lateral ali da 23 de maio. É nós permissionários, a gente não tem ficado mais ali, por quê? É questão de segurança. Muito assalto ali é, e por conta disso, a própria IBM disponibilizou duas vagas dentro do estacionamento da IBM, do ponto 310 para que a gente possa ficar lá dentro e pegar os clientes da IBM já lá dentro, né? Só que na lateral a gente não fica e a cerca de uns 3 anos atrás, 4 anos atrás, um colega do ponto que ele era coordenador do ponto na época e veio a falecer na pandemia. Ele tinha feito um pedido de prolongamento, para que se colocasse um prolongamento ali na praça Santíssimo Sacramento. Isso que é bem na saída de funcionários da IBM, até hoje a gente não teve êxito nessa questão. Eu não vou saber te falar o número de processo, nada, porque isso era com o coordenador na época lá, mas é só para deixar esse relato aqui como as coisas são difíceis também, quando a gente tenta por nossa conta tentar fazer alguma melhoria dentro da lei, tudo bonitinho. A gente também esbarra nessa burocracia, né? Que hoje, quem passa hoje no ponto da IBM fala, nossa, esse ponto está abandonado, não, na verdade a gente não fica ali na lateral por medo de assaltos e a gente há muito tempo já pediu esse prolongamento lá na praça e a gente não teve, não teve êxito, infelizmente.

Mariana Santana Pereira Santos 46:14: Antes do Nilson falar, deixa eu só enfatizar para vocês que eu coloquei já no chat, o canal para denúncia de irregularidades, você pode se identificar, como pode ser anônimo? Tá? Se alguém tiver medo de represália ou taxista, denunciar o taxista de qualquer forma, por favor, denunciem, porque isso ajuda no trabalho da gente. Nilson, por favor.

Nilson Carvalho 46:37: Gostaria de fazer uma pergunta mencionado a fiscalização, será que ainda teremos chance de ver a administração da fiscalização de rua ser administrada pelo DTP? Porque pela São Paulo transporte deixa muito a desejar, muito muito a desejar. Vamos colocar isso em discussão na próxima pauta. Volta fiscalização para os braços do departamento de transporte público.

Mariana Santana Pereira Santos 47:13: É, podemos, estar registrado. A gente pode fazer um questionamento para a própria gestão, né? Mas essa é uma pergunta que eu não vou conseguir te responder.

Nilson Carvalho 47:25: Porque eu vou te falar, Dawton, antigamente funcionava, viu? Hoje funciona, mas com uma distância muito grande, muito grande.

Dawton Roberto Batista Gaia 47:37: Eu posso falar para vocês é que todos os problemas que estão surgindo. Existe um esforço enorme por parte da SMT, em estar solucionando todos eles, né? Só a gente só precisa entender que estamos no processo de mudança de gestão e com toda a certeza daremos resposta a todas estas essas demandas. Aí é isto, vamos lá, Mariana, para a próxima.

Michele Perea Cavinato 48:03: Até de só pegar um gancho no que o Dawton falou, e respondendo ao Eli sobre o taxi turismo, no fim do ano, já as cartilhas estavam prontinhas. É aí nós estamos esperando consolidar essa transição para retomar, porque esse assunto estava bem engatilhado já. Secretaria de turismo está com uma equipe nova. Eles estão fazendo a transição do grupo que preparou a capacitação para o novo grupo, e assim que estiver pronto, nós retomaremos. Esse é um dos assuntos que serão retomados.

Dawton Roberto Batista Gaia 48:38: Bem lembrado também, bem lembrado.

Eli Alves - TaxiEliSP 48:45: Posso fazer uma aparte. Essa questão de transformar os pontos de taxi em ponto de atendimento ao turismo. Foi eu que elaborei todo um projeto há mais de 8 anos atrás eu apresentei para todos os dirigentes da categoria que era justamente isso. A cidade de São Paulo, nunca teve interesse em divulgar o turismo de lazer, porque o turismo de negócio é suficiente para sustentar a cidade, está certo? Então eu elaborei todo o projeto e enviei para o para a direção da categoria e ninguém quis levar o projeto adiante. Só vou dar o exemplo. Eu trabalho com as empresas lá fora que quando o cliente reserva hotel aqui ou coisa parecido, eles oferecem o transfer como cortesia. Nós fazemos esse transfer. A Secretaria de turismo está perdendo, a princípio, dinheiro, de quem deveria estar fazendo isso seria a Secretaria de turismo, em parceria com o táxi oferecendo pacote e City tour e passeios na cidade de São Paulo e dando em contrapartida, o transfer grátis a partir de um valor x da reserva. Então é assim, existe muito o que explorar nessa área. Eu trabalho no centro comercial, onde eu passo o dia e quem passa aqui fica o dia todo dando informações onde

que a loja tal, onde que é o restaurante tal, porque tem o polo gastronômico, entendeu? O que impede por exemplo, de que ... aqui nós temos o Wi-Fi porque nós colocamos o que eu quero falar mais, toda a manutenção do ponto são encargos dos permissionários. Só que a prefeitura, quando quer, ela remove o ponto e muda de lugar sem sequer comunicar os permissionários que pagam por isso. Qual que é a participação da prefeitura no ponto de táxi? Porque não oferece aqui um Wi-Fi, informação turística, aqui na redondeza? Um mapa, vamos padronizar os pontos de táxi que pode ser padronizado. Um mapa de pontos comerciais da região, você incentiva o comércio local, incentiva as pessoas ficarem na sua própria região. O que falta, aqui, a camisaria fascínio, o restaurante grego fica tal... Sala São Paulo, Museu da Língua Portuguesa. Quantos pontos turísticos temos em volta aqui, só no meu ponto, certo? Então acho que tem muito que ser trabalhado nessa área, entendeu? Ampliar nesse sentido de servir a população. Nós estamos parados no tempo. Não temos liderança. Temos de fato uma liderança de toda a nossa categoria que ponha em esse tipo de condições. Nós estamos discutindo insulfilm. Os carros particulares, eles usam esse insulfilm, película de antivandalismo e nós que somos profissionais, pagamos por isso. Servimos a população, não temos o direito. Estamos falando nem da nossa proteção e a proteção dos usuários e qualquer desculpa que eles dão? Ah, não pode fiscalizar, dificulta a fiscalização no corredor, nós temos uma placa vermelha. Caso é da fiscalização para atrás de nós, eles puxam nossa situação pela placa, qual que é a desculpa, isso que eu falo, servir a população, o caminho é tão difícil, mas quando é para servir interesses privados, aí aparece assim, foi concedido. Ponto privativo para empresa, empresa explorar ponto livre. Tem alguma coisa errada aí?

Dawton Roberto Batista Gaia 52:32: Obrigado, Eli.

Luiz Pellegrino 52:36: Pessoal, uma aparte só sobre esse tema do táxi. Eu sou um entusiasta e um incentivador. Eu fico ombreado quando eu li sobre esse projeto do táxi. Eu concordo, apoio e gostaria muito de desenvolver. Eu também tenho uma grande vontade de ver o táxi como um agente turístico e uma das sugestões, uma possibilidade que nós temos de pipoca dentro da prefeitura e nós podemos utilizar junto com a Secretaria de turismo, junto com a Secretaria de educação, um projeto o primeiro emprego, jovem aprendiz, porque o táxi não pode se tornar um ponto de capacitação, de treinamento, de exposição, colocar a mão de

obra, inserir o jovem no mercado de trabalho, sendo uma pessoa de contato e poder falar sobre a região, poder se mostrar, vender, dentro do ponto de táxi, que é um espaço público. Trazer vida pro ponto, poder da informação dos rapazes que estão trabalhando. Tudo isso gera conexões e geram possibilidades de negócio. Um outro assunto que a gente vai precisar discutir no momento certo, quando se falar sobre o táxi turismo são a remuneração. Nós vivemos debaixo de uma lei que a Mariana falou muito bem, de 1969, que nos impede de crescer, de evoluir, de sermos empreendedores como táxi, nós fomos amarrados aos nossos modelos de cobrança através do taxímetro. Não queremos acabar com ele, não queremos acabar com a forma que ele funciona hoje, nós precisamos entender novos negócios e novas tarifações para quem estiver fazendo esse trabalho não ser considerado ilegal, clandestino e ficar sujeito a penalidades. E vocês, como gestores prevaricar, entendeu? Então isso é um Paulo. Eu sei que toquei com a Michelle... o ponto de atenção é na remuneração do táxi turístico. Nosso... não vai nos remunerar em pouco. Enfim, obrigado por tudo. Obrigado, pessoal.

Dawton Roberto Batista Gaia 54:35: Obrigado, Luiz, Mariana.

Mariana Santana Pereira Santos 54:41: Em relação a essa pauta do taxi de turismo oi, desculpe...

Eli Alves - TaxiEliSP 54:42: Eu só queria falar que eu que eu dei a sugestão, porque eu já pratico isso, tá? Então eu sei o quanto é viável. Eu cobro a tarifa fixa, o pacote de instituto pela cidade de São Paulo, todos os serviços que ofereço. Por isso que eu falo que tem campo para ser explorado e falta oferta.

Dawton Roberto Batista Gaia 55:10: Alberto, o que podemos falar sobre isso, Eli, é que está sendo trabalhado junto com a Secretaria de turismo, então existe um projeto aí que está sendo discutido e com certeza nós vamos dar encaminhamento. É lógico que se vocês quiserem participar do projeto com o Luís está falando que quer participar. Todos nós podemos participar, não tenho dúvida nenhuma, então vou repetir tudo o que nós fazemos é querer melhorar tudo aquilo que existe, né? É, eu acho que eu diria que as sugestões aqui colocadas, serão anotadas, vamos colocar assim e vamos tentar fazer um algum projeto,

alguma proposta que realmente atenda tudo o que vocês pretendem. É possível atender todas as demandas? Eu não sei se é possível, mas que existe do poder público uma vontade de resolver essas questões, eu acho que sim. Pode falar, Eli.

Eli Alves - TaxiEliSP 56:15: Eu quero deixar uma pauta para as próximas reuniões, vocês, se vocês acharem que é plausível. Eu vou muito ao Aeroporto de Guarulhos, OK? Maioria dos meus atendimentos são lá. Média, 3, 4 vezes no dia ou alguém da equipe está lá. O aeroporto de Guarulhos simplesmente impediu que Taxis de outros municípios acessassem o terminal 2 na área que é destinada ao embarque de clientes. Eles obrigaram a todos os taxis de outro município a embarcarem cliente no embarque e não é área apropriada. Eu gostaria de saber e a minha pauta é essa, qual é a possibilidade de nós ou entrarmos ou vermos um caminho quanto a isso? Porque hoje táxi, carros particulares compartilham as mesmas plataformas Uber, 99, dos demais aplicativos da parte que é destinada ao embarque, que é a parte correta, somente taxistas de Guarulhos e carro particulares de aplicativos podem acessar. Isto está caracterizando discriminação reserva de mercado que é inconstitucional. Nós hoje compartilhamos as mesmas plataformas, táxi e carro particulares, então, qual é a ligação deles para proibir que somente taxi acesse a área que é apropriada para embarque? Com isso, deficientes físicos, cadeirantes tem que se deslocar para o andar superior. Então, gostaria de saber qual é o caminho? Mas isso é inconstitucional. Alguém precisa fazer alguma coisa referente a isso, porque a cidade de São Paulo, eles frequentam, eles buscam passageiros aqui, eles fazem ponto de apoio aqui na Ipiranga, os carros de Guarulhos, não existe fiscalização. No entanto, os taxistas de São Paulo estão sendo multados por embarcar cliente na área que eu vou repetir, que é destinada ao embarque. Eu tenho embarcado sem luminoso, o taxímetro desligado e nos contratos com as empresas, eu fui parado pela fiscalização, mostrei os contratos, eu enviei e-mail para ouvidoria do aeroporto, para a ouvidoria do departamento de transporte de Guarulhos e não obtive resposta. Eu estou aguardando se chegou a notificação para eu individualmente, porque eu sou MEI, CNPJ, que é inconstitucional.

Dawton Roberto Batista Gaia 58:56: Ele é. É assim...

Eli Alves - TaxiEliSP 58:57: Bom e cai na vaga de que é o seguinte, nós existimos para servir

a população.

Dawton Roberto Batista Gaia 59:06: Eli, deixa, eu vou te interromper. Infelizmente, é outro município e nós não podemos agir nesse município. Podemos sim tentar resolver com o município, com algum tipo de acordo. Não sei. Eu já entendi esse assunto. Esses assuntos já foi colocado, você está colocando uma outra pauta.

Eli Alves - TaxiEliSP 59:23: Mas nisso, desculpa. Isso extrapola a questão de município, extrapola a questão do município. Isso é federal.

Dawton Roberto Batista Gaia 59:30: Eli, você está colocando desculpa. Você está colocando uma outra pauta na nossa pauta que não estava prevista. Tudo bem se a gente quiser falar sobre isso, podemos falar não nessa pauta. Eu vou falar depois, mas de qualquer forma eu entendo. Eu entendo você que você está falando, eu não estou falando que eu discordo de você. Estou falando que é um outro município e conversar com eles. Podemos até conversar, não sei exatamente como podemos fazer isso, mas, tanto é que vocês veja como que é resolvido no nosso município, como que as coisas são feitas aqui.

Eli Alves - TaxiEliSP 1:00:09: Mas é isso que eu acho estranho, porque era proibido em outro município, os carros e aplicativos também. E, no entanto, quando foi levado nas esferas até chegar e decidirem que isso daí, o cliente tem Liberdade de escolha. Então, se nós fazemos parte de uma plataforma compartilhado, o.

Luiz Pellegrino 1:00:26: Por favor, irmão.

Eli Alves - TaxiEliSP 1:00:26: Cliente chega na escola, eu quero táxi.

Luiz Pellegrino 1:00:29: Estamos com duas pautas importantíssimas e, por favor, irmão, a gente está falta.

Michele Perea Cavinato 1:00:37: Eli, se puder deixar o seu e-mail, no chat, para te incluir no mailling dos pedidos de pauta. E você pode sugerir essa para o próximo mês, dia 22, está aí.

Eli Alves - TaxiEliSP 1:00:46: Aqui, então, na minha opinião, tá bom, eu estou me virando. Eu estou falando em favor da categoria, porque eu não estou conseguindo embarcar, entendeu? Sem taxi, sem luminoso.

Luiz Pellegrino 1:00:52: Está esquecido, não? Todos nós somos a favor da categoria. Nos colocamos uma ordem de discussão e essa pauta foi trazida para hoje, excepcionalmente, porque nós não concluímos na passada e nós estamos perdendo o foco e temos pouco tempo para terminar e temos dois assuntos importantes, nós não vamos isso. Sim, eu vou. Eu abraço ela to.

Eli Alves - TaxiEliSP 1:01:11: Ok, por isso que eu estou deixando a sugestão de pauta. Acabou. É sugestão de pauta.

Luiz Pellegrino 1:01:19: Vamos colocar ela para frente. Sim, vamos colocar ela para frente, está bom? Vamos embora, vamos passar para a próxima, pessoal.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:01:23: Perfeito. Vamos lá, Mariana, por favor, vamos lá na próxima pausa.

Michele Perea Cavinato 1:01:30: Mariana, a próxima foi sugerida pelo Luiz.

Mariana Santana Pereira Santos 1:01:35: Ah, tá joia, vou compartilhar aqui.

Luiz Pellegrino 1:01:36: Pessoal, deixa, uma introdução aí a Mariana. Ela pode complementar sobre as minhas dúvidas sobre os meus questionamentos. Eu sou um entusiasta, eu sou entusiasta desse modelo. Eu acho que São Paulo não pode perder mais nenhum minuto e não ter um veículo como esse. A gente está para trás de todas as grandes capitais do mundo. A gente precisa entender de que forma a gente regulamenta, libera isso daí, facilitar os nossos processos. O Nilson que está aqui, participando, ele se tornou um expert nesse assunto. Ele já visitou inúmeras fábricas, já conversou com inúmeros fabricantes. Ele tem todo esse processo, todo esse encaminhamento e acredito que ele é um cara muito mais colaborativo na parte

técnica e nessas questões burocráticas. Eu, obviamente na primeira oportunidade, sendo liberado, eu vou ser um entusiasta e, com certeza, transformarei meu táxi em um táxi van, havendo essa possibilidade. E é isso aí, pessoal, a gente precisa ter facilidades. A gente precisa ter novos negócios. A gente precisa entender que hoje a sociedade hoje a demanda, ela cresceu. Existem vários nichos de mercado e a gente precisa encontrar uma comunicação nas pessoas que nos regulam, nos legislam fazem a aplicação da lei para que nós as cumpramos mas a gente precisa modificar. Se tem alguma coisa dentro da nossa lei que nos impede de ter esse carro, já passou da hora da gente sentar e efetivamente resolvê-la e fazer ela executar. Um carro desse a gente não demora menos de 3, 4 meses para se colocar. Hoje nós estamos com taxa de financiamento altíssimas, uma grande demanda da categoria, placa cinza, que está nadando de braçada nessa categoria de vans, mini vans, inclusive também é um apelo que eu faço que se vocês tiverem fiscalização no Lollapalooza, vocês vão ver a quantidade de vans ilegais que trabalham com placa cinza. Trabalhando com essas mini vans, assim, adoidado, sem nenhum registro, sem nenhum controle, só basta colocar um fiscal lá dentro na porta do autódromo de Interlagos, que dá acesso ao portão 7 que vocês vão ver como isso está desandado. E para mim isso é uma vergonha, um evento que tenha chancela da prefeitura que tem aí os órgãos de transporte desenvolvido permitir na nossa cara a utilização de um táxi van, não táxi van, né? Não seria um táxi trabalhar assim abertamente enquanto nós fomos impedidos até de tê-los, né? Então é isso daí, a gente abriu vários SEIs estão aí correndo e eu gostaria de saber, aí o Nilson talvez possa nos explicar como é que está esse negócio? Está bom? Obrigado.

Nilson Carvalho 1:04:20: Opa, vamos lá, vamos lá, é eu fui conhecer algumas transformadoras de vans e de minivans, inclusive, eu tenho uma minivan, só que essa miniva está no fretamento. Só que eu não estou trabalhando com ela, é porque eu ela é 10 lugares e é zero de porta mala. Então, eu estou perdendo muito atendimento, é como eu tenho um fretamento, eu estou com vans hoje, rodando normalmente e a minivan é o carro mais novo que eu tenho e ele está parado, não tenho demanda, não tenho demanda por quê? Porque o veículo, ele, no fretamento, nesse tipo de carroceria teria que ser de 8 lugares, 7 + 1, né? Por exemplo, é muita gente não sabe mais o Allianz Parque não entra van, mini van entra. Shopping, é vários locais, prédios, é que eu possa entrar com a minivan dentro. No caso, não estamos pedindo é não estamos pedindo uma quantidade de bancos a mais do que a lei

federal permite. Estamos pedindo a carroceria, então a carroceria de minivan e a carroceria de van para categoria luxo com o motorista e mais 7 passageiro, bancos diferenciados, geladeira, televisão, porta-malas imenso, dando no futuro, até se associar com um táxi turismo. Trabalhar nos aeroportos e nos hotéis com muita bagagem. A gente está segmentando isso. Tem dois SEIS em aberto, né? Porque existe um complicado de um de um veículo transformado. Qual que é o complicado dele? É um cat de cada transformadora, então vou dar um exemplo, eu compro uma Fiat escudo, eu tenho 10 transformadora, eu vou ter que abrir um cat para cada um veículo desse. Agora se a prefeitura fala, não, esse veículo está autorizado com essas características, que é o que o Cimatti está fazendo é, vamos dentro dessa característica, você produz o carro e pede homologação atendendo essas características. Então a gente está muito ansioso aguardando esse deferimento. O adiantamento disso.

Mariana Santana Pereira Santos 1:06:48: Oi, Nilson, você já terminou sua fala?

Nilson Carvalho 1:06:50: Já, já terminei.

Mariana Santana Pereira Santos 1:06:51: Tá joia, então, por gentileza a Sandra.

Sandra convidada 1:07:01: Oi, até achar microfone, é, então eu gostaria, acho que a Carolina já saiu da Cavenaghi mas é nessas vans, elas não poderiam ter desenho universal, isto é, que elas pudessem também levar um cadeirante, nessas minivans, porque aí a gente teria mais oferta de táxi acessíveis, né? Sem precisar dessa transformação que é spin, também desvaloriza o carro, né? Na transformação para taxi acessível talvez a minivan não sofresse tanto, né?

Nilson Carvalho 1:07:41: Carol, esta aí.

Carolina Volpi 1:07:44: Tudo bem, Sandra? A sua questão é se a gente consegue fazer, é uma adaptação numa minivan.

Sandra convidada 1:07:56: Isso, isso. Isso porque ela teria tipo. Ela teria, por exemplo, um

desenho universal. Entendeu, que ela, por exemplo, teria uma vaga para a pessoa cadeirante e aí também as outras vagas, né, normais na minivan.

Carolina Volpi 1:08:09: Aham. Sim, Sandra, na verdade, assim a Cavenaghi, ela já desenvolveu muitos projetos. De repente é um projeto que a gente pode desenvolver no veículo que vocês de repente estipularem. Hoje o que a gente tem é de projetos já aprovados e já em uso e que são nossos carros a spin e a Jeep commander, mas a Cavenaghi ela, ela já desenvolveu vários projetos. A gente tem o engenheiro, pessoas que podem, de repente pensar em desenvolver isso, sim.

Sandra convidada 1:08:46: Então, se for aprovado aqui, né? O uso dessas minivans, talvez aí vocês tentarem um projeto aí, né? Tá? Sugestão.

Carolina Volpi 1:08:56: Ótima sugestão, Sandra, obrigada.

Mariana Santana Pereira Santos 1:09:07: Obrigada, obrigada, Dawton. É em relação à pauta taxi van. Táxi van é visto com bons olhos pelo departamento. É, a gente está fazendo os estudos para homologação, primeiro, porque a gente tinha no início foi apresentado somente a carroceria, mas a gente precisaria de uma justificativa técnica, uma justificativa que atendesse a legislação de táxi que demonstrasse que esse veículo, que é um furgão, que foi apresentado furgão, ele tivesse as características de luxo, do táxi luxo, então isso foi apresentado aqui pelo Nilson, pela equipe dele, foi aberto um novo processo administrativo e está aqui sob análise para a gente fazer o estudo de homologação, né? Inclusive, também para o modal acessível, para a categoria acessível, porque aí requeria realmente uma conversa maior com as transformadoras verificar os critérios de homologação desse taxi van, verificar se isso atende conversar com a Cavenaghi ou com outras transformadoras para saber se o projeto ele realmente ele é plausível para fazer para o táxi acessível. Porque a partir do momento que você tem um custo menor, é muito melhor que o município de São Paulo, né, como uma forma de inclusive de incentivo a esse tipo de veículo, né, ao tipo de modal acessível. O taxi Bull, eu acredito que dentro de algumas semanas, né? Porque a gente está em transição de gestão e você sabe como, como nós ficamos de uma maneira muito, muito frágil, né? Assim, em relação a prazos. Mas a gente está estudando e vamos tentar

encaminhar o mais rápido possível. Dawton, não sei se alguém quer fazer mais alguma colocação ou eu posso encerrar essa pauta e passar para a próxima a última.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:11:01: Pode encerrar, pode, pode continuar.

Mariana Santana Pereira Santos 1:11:03: A última colocação que nós temos aqui é autorização para inclusão de pickups com peso bruto total de até 3500 kg no serviço de táxi peso bruto total que o veículo pode ter para ser conduzido por um motorista com carteira de habilitação da categoria B. Acredito que tenha sido o senhor Luiz que fez essa pauta. Sandra, está com a mão levantada. Sandra, quer fazer mais alguma colocação. Desculpa seu Luiz. Ah, não. A Sandra já baixou.

Luiz Pellegrino 1:11:27: Sim, sim, fui eu que fiz.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:11:36: Baixou e levantou novamente, vai lá, Luiz, depois da Sandra.

Luiz Pellegrino 1:11:42: É, essa é uma pauta minha que eu tenho. Essa é uma luta do taxi pick-up, que eu tenho trago ela desde 17 e 18. Já sofremos várias discussões e conseguimos liberar isso em várias cidades pelo Brasil e somente em São Paulo, ela veio com algumas regras que não deixou ela nascer da forma como deveria nascer. Tivemos uma discussão aqui na Câmara temática, aquela capota branca. E sempre eu pedindo que nós devíamos liberar o que é a essência, não a exceção. A essência do táxi, pick-up, do peso bruto total até 3500 kg é a Nissan frontier, é a Ford ranger, é a S20, a Amaroki. Então eu não vejo o impedimento que a prestação de serviços, um carro, chassi, pode estar prejudicando em relação ao monobloco e eu luto para que isso seja liberado também. Inclusive nós já tivemos aí no DTP, tivemos uma apresentação técnica com o pessoal da Nissan, onde o próprio senhor se Cimatti. Andou no carro e ele pessoalmente viu que não havia nenhum problema de ter esse carro no serviço. Então nós gostaríamos que se tivesse uma reanálise e se liberasse isso. Se não nasceu da forma correta. Vamos ajustar, vamos tocar para frente, porque eu não vejo nenhum impedimento em ser só esses modelos monobloco. Nós precisamos abrir pra chacina sim, e uma outra coisa também que está impedindo o

crescimento que é a essência da prestação de serviço, com o táxi de pick-up. É um transporte, é um facilitador urbano, ser uma pessoa que resolve as coisas na rua para você, sem que você precise ir, você não precisa levar um material ou ir buscar algum material. Você precisa que alguém vá para você. Então isso é um serviço que pode ser executado sozinho pelo motorista de taxi, não precisamos ter o passageiro embarcado, que é que a regulamentação nos exige. Nós só podemos levar uma caixa de sapato na caçamba de um táxi pick-up, se nós tivermos um passageiro embarcado, fazendo isso daí sem ter o passageiro, a gente está infringindo a lei, a regra e sujeito a uma penalidade administrativa pelo não cumprimento da execução, e isso tem causado grande medo das pessoas adquirirem esse carro pelo impedimento de poder ter a escolha do carro que ele deseja, entende que é bom para ele e na possibilidade de ele não poder realizar um serviço sem estar infringindo uma regulamentação que foi publicada pelos nossos gestores. A obrigatoriedade de ter uma pessoa dentro do carro. Isso inviabiliza e mata o crescimento dessa categoria. Se liberou gente tem que fazer de tudo para ela funcionar, da forma que ela foi liberada, da forma que ela está sendo apresentada para nós, ela não está funcionando e a gente não consegue escalonar. Até para a gente ter argumentos de ter esses carros na nossa base, como táxi para chegar com o poder de compra em uma empresa e pedir as isenções que eles aceitem as isenções, que a gente possa fazer, a gente precisa mostrar que existe essa demanda, mas como as regras de liberação nos impedindo, fica difícil, não é? Então, apesar de hoje eu não participar mais da categoria comum e até da categoria executiva, onde a pick-up, ela é permitida. Hoje eu estou na categoria luxo, eu não teria acesso, né, pela categoria luxo, para ter uma picape, eu não deixo de lutar e nunca vou deixar de falar, porque isso é um filho meu, eu há muito tempo eu tenho brigado por isso. E já que ele nasceu, vamos deixar ele bonitinho, arrumar o cabelo, colocar uma roupa bonitinha para ele poder estar bem apresentado aí na cidade está bom. Obrigado, pessoal.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:15:23: Rafael?

Rafael - Canal Vou de Taxi 1:15:27 É, todos me ouvem.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:15:30 Sim.

Rafael - Canal Vou de Taxi 1:15:31: É? Então vamos lá, é o que o Luizão falou, aí é aí eu vou voltar mais uma vez na naquela questão que ele que ele falou da questão de a gente ficar sempre para trás, né? É, foi liberado o táxi pick-up, e tal, por mais que eventualmente eu não vá ter, mas acho que quem trabalha no nicho aí ou queira ingressar no nicho, deve ter o direito de poder escolher pelo carro, né? A gente fica para trás, porque se você pegar, por exemplo, os carros de aplicativo. A maioria deles trabalha, por exemplo, com esses aplicativo, a movie, esses aplicativos de entrega aí, né, de fazer entrega e com o carro particular, eles andam com o carro abarrotado, assim, tudo fora da lei, um carro particular virou praticamente, um carro de carga eles prestam serviço, né? Então já que liberou o táxi, pick-up, né? Que seria um carro propício, é próprio para isso, né? Para carregar carga, por que que há a exigência de ter uma pessoa? Dizendo que o carro é mais especificamente para você carregar a carga, né? Uma carga maior, que não caberia num carro comum, por exemplo. Então eu acho que tem que ser revisto, isso e que se libere para aquele esse tipo de serviço que seja usado para o que ele foi criado, né? Carregar carga, né? Eventualmente ter passageiro show de bola mas por que que não pode andar com é só com a carga, entendeu? É isso aí.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:17:08: Mariana.

Mariana Santana Pereira Santos 1:17:11: Obrigada, Rafael. Obrigada, Luiz. Essa pauta é realmente requer uma análise um pouco mais aprofundada pelo seguinte, a lei do táxi ela fala de transporte de passageiros, não é permitido fazer o transporte sem o passageiro por causa da lei. Tem um artigo de lei que eu preciso até levantar, eu posso passar para vocês posteriormente. Em que determina que, né, que o transporte de carga é outro modal de transporte. Nós temos um modal de carga frete, então eu não sei até que ponto que nós podemos fazer esse compromisso dessa permissão. Mas de qualquer forma, podemos realmente reaver? Em relação à homologação do veículo em relação a transporte somente de carga, mas, a princípio é nos parece aqui de maneira, uma consulta jurídica muito simples de que o transporte de individual de passageiro pro vídeo taxímetro tem que ter o passageiro e tem que ter o taxímetro. Essa é a premissa inicial básica. Então talvez necessite realmente de uma modernização ou de algo para atender a esse tipo de demanda. Luíz, por favor.

Luiz Pellegrino 1:18:18: Super ciente disso que nos impede, e uma das coisas que não está nessa pauta, mas eu vou te colocar é o maleiro de teto. A gente sabe quais são as leis que nos atrapalha e nos impede, e a gente sabe também que não existe vontade política de ninguém mexer nessa lei de 1969, é o táxi Pick-up, é o táxi maleiro é o táxi, turismo, tudo que nós trouxemos sempre vai ter uma lei que vai estar nos impedindo, que vai estar fazendo e impedindo que vocês que estão na gestão do negócio, libere, porque vocês não podem errar, você não pode liberar alguma coisa que está indo contra numa lei que está te falando que você não pode fazer. Então a gente tem que encontrar os caminhos legais junto com o jurídico, porque em nenhuma cidade pode, nenhuma cidade que foi liberado o táxi se colocou esses impeditivos. Eu acho que o problema que nós temos aqui as outras cidades tem. Mas vamos liberar, vamos tentar, vamos liberar, liberou. Vamos liberar. Quem é que vai vir contra isso daí? Será que vai a lei federal algum desembargador, Supremo Tribunal Federal vai falar, Ah, vocês estão infringindo essa lei de 1969. Pô, gente, vamos gerar o fato, vamos gerar, sabe, e depois vão discutir judicialmente. Se nós estamos fazendo a coisa errada, nós só estamos querendo trabalhar. A gente só está querendo trazer um novo modelo de negócio, sabe? Isso daí, acho que a Constituição, no artigo 5, falando, a gente não pode ser impedido, então a gente libera coisas para todo mundo e as a lei só vale para nós. Então isso que nos deixa muito chateado porque se eu for agora na concessionária, pegar um táxi, uma pick-up, comprar, eu não saio nem da garagem. Eu já estou habilitado para trabalhar em qualquer aplicativo e para nós é sempre essa briga, essa luta, essa dificuldade, né? Vamos olhar com muito carinho isso daí, Mariana, por favor, eu estou para colaborar. Eu estou para tentar te ajudar a discutir e mostrar a possibilidade de negócio de gerar serviço, né? Aquele braço tem potencial. Todos os centros comerciais tem o potencial enorme de ser explorado por um veículo desse e tem uma capacidade de transporte de pessoas com habitáculo muito legal e até muito melhor do que muito táxi pequenos, né é uma sinergia passageiro e carga que a cidade de São Paulo não pode fechar os olhos. E nós estamos querendo introduzir um carro que é maior no seu habitat, que são as pick-ups, chassi que é a essência. Entendeu? Bom, eu não quero me alongar mais, mas acho que todo mundo entendeu o meu recado, que eu quero evolução do táxi, eu quero desamarrar essas coisas que nós temos e estou para colaborar. Obrigado, Mariana, gostaria muito de te conhecer pessoalmente, estou a sua disposição para discutir qualquer coisa que você possa e ajudar a entender melhor do nosso lado poder passar para o seu lado. Assim como o Dawton, assim como a Michelle, qualquer

pessoa que está aqui da gestão pública, me coloco sendo uma pessoa colaborativa no que for preciso, obrigado.

Mariana Santana Pereira Santos 1:21:21: Obrigada, obrigada, sr. Luiz. Nilson.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:21:26: Por isso está com é.

Nilson Carvalho 1:21:27: Oi, é, eu só. Eu só queria fazer uma observação em relação uma parte que o Luiz falou, eu me lembro quando eu me aprofundava mais em lei de táxi, que todas as capitais brasileiras, elas copiavam São Paulo na sua lei de 1969. Todavia, todas as outras cidades, como Peruíbe aqui, que é bem pequenininha, está aqui no nosso litoral sul. Ela tem van táxi, ela tem, ela tem van táxi. Então eu vejo que as cidades menores

Dawton Roberto Batista Gaia 1:22:10: Desculpa, você pode abrir novamente o microfone. Eu fechei que tava sofrendo interferência.

Nilson Carvalho 1:22:16: Vamos lá, vamos lá, desculpa é o que eu.

Mariana Santana Pereira Santos 1:22:20: A minha rede está falhando, gente. Vocês escutam todos bem?

Nilson Carvalho 1:22:24: Sim, está.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:22:26: Estou escutando bem, pode falar, Nilson.

Nilson Carvalho 1:22:28: Desculpa voltando. Quando eu, quando eu li um pouco mais sobre lei de taxi, eu via que todas as cidades é do Brasil copiavam a lei do táxi de São Paulo como base nos municípios pequenos nos municípios que estavam nascendo, hoje, isso já não acontece. A lei de São Paulo. Ela está tão atrasada. E dessas cidades menores estão tão atualizadas que Peruíbe aqui perto de São Paulo, litoral sul, já tem van táxi há pelo menos uns 5 anos, a cidade do sul colocaram pick-ups pelo menos há 3 anos antes do que a gente. Então a cidade de São Paulo, ela está atrasada no que se refere às outras capitais. Então assim, é um

absurdo uma que era exemplo. Ela deixou de ser exemplo. Ela não é exemplo para nenhuma capital mais. Isso é muito triste para nós, que trabalhamos na principal capital do hemisfério sul. É um absurdo isso. Então eu não sei que político que pode nos ajudar se pode fazer um decreto novo, colocando, pontuando, renovando, não dá para mexer na lei, a política é demorada, mas dá para mexer em decreto. A gente sabe disso, entendeu? Para sustentar a lei, fazendo algumas alterações, é muita dificuldade para trabalhar, para comprar veículo para tudo. Trabalhar com táxi hoje é quem ama a profissão, porque até dei um exemplo para dono de frota. Se eu fosse um motorista, eu ia pegar um carro de frota, pagar três mil de aluguel ou pegaria um carro particular e pagando 1000 para trabalhar para um aplicativo então, assim está tirando o nosso, está tirando o nosso amor. Entendeu isso? Eli quer falar.

Eli Alves - TaxiEliSP 1:24:23: Gostaria. Eu quero ratificar a posição do Luisão, como eu disse, eu trabalho no bairro Bom Retiro. Vocês devem conhecer. Aqui é um polo atacadista de confecção, nós que temos espinha aqui, apesar de não ser permitido fazer entrega sem cliente, nós fazemos diariamente 2 a 3, entrega de 6, 7 fardos de transportadora com a nota fiscal. As pessoas que têm, os taxista que tem spin no Bom Retiro, faz esse serviço, então aqui é uma demanda da população. Poderia ter aqui, se esse táxi, pick-up com carroceria, porque os motoboys estão fazendo esse tipo de serviço aqui, levando 34 fardos, não é garupa colocando em risco os demais pessoas que utilizam as vias. Tenho até medo de falar isso porque nós fazemos esse tipo de entrega aqui, porque amanhã. O SP trans, o DTP vai estar aqui nos multando, parando, táxi que está fazendo entrega a transportadora com nota fiscal e os clientes da loja nos procuram por uma questão de confiança. Estou aqui a 28 anos quando vão fazer entrega de uma mercadoria com valores altíssimos, é o táxi que eles procuram, porque sabe que eu estou embarcando cliente que eu estou trabalhando. Eu posso, eu vou fechar meu microfone e fechar a Câmera porque estou embarcando cliente, estou no meu ponto, estou servindo a população, mas eu gostaria de deixar. Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:26:23: Mariana.

Mariana Santana Pereira Santos 1:26:26: Obrigada, é em relação ao Nilson o senhor Luiz é na reunião passada, foi falado, né, que vocês teriam algumas alguns pontos específicos da categoria luxo. A gente ficou à disposição para uma reunião só, reiterando que a gente ainda

continua aqui à disposição para tratar aí dos assuntos. Específicos da questão do taxi van, da questão da tarifa, né? Que pediu o Wagner Caetano falou em relação a 100% do valor, né? Porque vocês utilizam veículos blindados? Então a gente continua aqui à disposição, em relação a essa última pauta, segue aqui a gente firma o nosso compromisso de reestudar e analisar com calma todas essas a as vertentes aí que vocês mencionaram.

Luiz Pellegrino 1:27:12: Muito obrigado, Mariana. Tenho certeza que tanto eu como Nilson, como Wagner, Caetano, a gente tem bastante, muito interesse da gente sentar numa mesa, poder explicar, poder mostrar os nossos planos, que validando isso daí junto com você, a gente interioriza isso para dentro da nossa categoria, pede a aprovação geral, nós somos 200 e nós conseguimos entrar com o pedido com a aprovação de 80 a 90% da nossa categoria, né? A gente consegue resolver isso internamente de uma forma muito mais fácil do que falar com a categoria que passa e quantos 1000 aí, né? Então é a gente, vou conversar com Wagner, com Nilson, o Wagner Caetano, e junto com você, vamos marcar uma data sim para a gente poder iniciar um processo de construção das necessidades pontuais da categoria luxo. E tem coisas que são bem importantes, que a gente precisa discutir antes de trazer para geral, né? Tá bom, muito obrigado.

Mariana Santana Pereira Santos 1:28:14: OK, eu que agradeço. E a gente está aqui a disposição. Apenas um informe, eu estou de férias, a partir da semana que vem, mas no final de abril nós estamos aí.

Michele Perea Cavinato 1:28:27: Mari, só para destacar aqui eu deixei 2 pautas registradas já para abril, que é a retomada do pauta do taxi turismo e restrições aos taxistas de São Paulo, com relação ao embarque e desembarque no aeroporto de Guarulhos, as 2 foram sugeridas pelo Eli. Então já tem 2 engatilhadas para o dia 22.

Mariana Santana Pereira Santos 1:28:48: E a terceira pauta que eu mencionei, se você quiser já deixar anotado, são as tendências das câmaras temáticas de 2024, que é a questão do eu sei que tem o traje, essa de Guarulhos tem alguma coisa de parte corredor exclusivo, né? E acho que é isso que eu me lembro, e essa esta a gente está tratando agora, né?

Nilson Carvalho 1:29:12 Mariana, você esqueceu também da questão do acessível nos pontos?

Mariana Santana Pereira Santos 1:29:17: Sim, acessível também vai ser colocado como pauta proposta, né? É? Proposta de regulamentação de pontos de táxi e com veículos acessíveis, algo do tipo. Depois a gente melhora aí um pouco a nomenclatura.

Nilson Carvalho 1:29:40: Cota, vamos usar o termo cota, todo mundo usa. A gente pode usar também.

Michele Perea Cavinato 1:29:43: Esse é proposta de regulamentação, proposta do acessível como ficou?

Mariana Santana Pereira Santos 1:29:51: Isso. Taxi cessível em pontos privativos, alguma coisa nesse sentido. Mas a gente melhora. É só para a gente lembrar.

Dawton Roberto Batista Gaia 1:29:59: Perfeito, bom gente, não tem mais nenhum inscrito, é? Passamos toda a pauta. Eu queria sim fechar dizendo o seguinte, né? Nós não temos dúvida nenhuma, né, o poder público aqui representado por nós, né, Marina, eu a Michele, né, todas as pessoas que estão aqui nessa reunião representando o poder público né. Que existe um enorme potencial, né? De negócio utilizando esse modal que é o táxi, né? De turismo, falava de carga e descarga. Nós estamos falando agora, colocando a questão da Acessibilidade, de reforçar, colocar todos os pontos com a possibilidade de colocar o táxi acessível. Não é tão simples, porque o táxi acessível exige uma obra, fazer o rebaixamento da via, por causa do cadeirantes, quer dizer, tem algumas necessidades técnicas para poder fazer desse ponto acessível dentro da lei, né? Estou falando em termos de legalizar tudo aquilo que a gente está propondo. É claro, é que existe interesse, sim, e não tem porque não ter essa possibilidade. A gente só precisa ver quais, quais as condições técnicas e a legislação que permite que isso possa ocorrer e colocar isso em executar essas propostas, colocar isso, concretizar os nossos sonhos que vão colocar dessa forma. Claro, eu queria encerrar com uma frase que eu acho que foi o Luiz que falou. Se não nasceu da forma correta, né? Acho que é isso, né? Se nós pudermos rever, nós vamos rever. Eu acho que é isso. É, é

necessário refletir sobre isso, fazer uma reflexão profunda, inclusive tecnicamente, e adaptá-las, né? Refazer até ficar correto? E quando eu falo correto é atender a necessidade da população, porque é a coisa mais importante, com segurança e trazendo a realidade de atual de tudo que se vive do, desse modal. Acho que é isso que a gente precisa. Nós precisamos nos debruçar, nos aprofundar, entender, a tentar atender essas demandas que vocês estão trazendo e eu acho que é isso mesmo que nós estamos fazendo agora com essas propostas e com a Câmara de temática que a gente vem coordenando. Vamos colocar assim dessa forma, é isso? Muito obrigado a todos. Acho que o Luiz levantou a mão ainda.

Luiz Pellegrino 1:32:54: Dawton, eu só queria reiterar só um pequeno, um pensamento aí para todos que vocês estão aí. Vocês ver uma importância da Câmara temática. A abertura de diálogo que nós temos entre nós, taxistas eu não, não faço parte de nenhum sindicato, não faço parte de nenhuma associação. Eu tento simplesmente a minha empresa, meu CNPJ, que está regularizado na prefeitura, enfim, e nós não temos nenhum representante oficial do sindicato participando aqui, então eu só gostaria de nunca ser deixado de fora quando houver conversas com vocês que os sindicatos pulassem na frente, sozinho, que vocês trouxessem umas pessoas como eu, como Nilson, como Wagner, como Rafael, como Eli, como muitos outros. E vocês falarem, vai ter uma reunião e nós colocássemos essas pessoas que estão autônomas, independentes e tem vontade de contribuir de uma forma muito propositiva, muito aberta, sendo taxista que somos, está bom, então isso é um apelo meu, que nós, vocês não nos tirem das mesas de negociação, onde tiver simplesmente as representações oficiais, eu não faço parte de nenhuma delas, mas sou uma pessoa muito bem intencionada em sugerir, evoluir mesmo o táxi como negócio, tá bom?

Dawton Roberto Batista Gaia 1:34:15: Muito obrigado, Luiz. Eu acho que isso é isso mesmo, não temos motivo nenhum de ti tirar vocês de nenhuma discussão importante de nenhuma reflexão ou proposta, né? Que seja ela de onde vier. O importante é que essa proposta seja sempre colocada na mesa e que o grupo, né, da sociedade civil organizada, né, que são vocês. Participe intensamente de todas as propostas e posso realmente se manifestar e que eu acho mais importante do que a manifestação é a contribuição do problema que está sendo discutido e da solução que vai ser proposta diante da demanda. Eu acho que o importante é isso. E não tem porque não tenho dúvida nenhuma, porque não tem porque nós, a Câmara

temática aqui e a própria SMT, com seus representantes, não está chamando vocês para essas propostas que estão nascendo aí. Então, muito obrigado até pela proposta. Obrigado pelas que vocês trouxeram, o que foram realmente muito importante e significativas, né? E veja a evolução do processo como é? É a gente discutir com vocês e o encaminhamento é esse que está sendo dado aí. Daqui a pouco nós temos respostas e daqui a pouco temos uma proposta de decreto, ou de lei, para poder mudar tudo isso e adequar dentro daquilo que sei que está sendo proposta dessas demandas de vocês. Então, muito obrigado, mais uma vez e bom dia a todos.

Todos se despedem.