

1 ATA DE REUNIÃO

2 COMISSÃO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE SANTOS

3

4

5

6 75ª Reunião Ordinária

7

8

9 Ao sétimo dia do mês de novembro do ano de dois mil e dezenove, na sala de  
10 Treinamento desta CET-Santos, situada na Av. Rangel Pestana, nº 100 – Vila  
11 Mathias, Santos/SP, teve início a Septuagésima Quinta Reunião Ordinária da  
12 Comissão Municipal de Transportes de Santos, às 17h15, com a presença dos  
13 conselheiros e colaboradores, cuja assinatura consta na lista de presença anexada  
14 a esta ata. Compareceram na reunião os seguintes conselheiros: Rafael Santos de  
15 Paula (CMJ) – Presidente da Comissão e os seguintes membros: Alcione de Araújo  
16 Simões (CONDEFI), Alfredo de Deus Camaño (SESCON), Luzia Helena Antonio  
17 Bento Bergamo (SEDUC), Murilo Amado Barletta (CET), Nilton Oliveira (ATMAS) e  
18 Patrícia Azevedo Santos Nascimento (CET). Presentes também na reunião, como  
19 convidados, os senhores Adelina Gomes Nunes (lojista), Fernando Alonso Garcia  
20 (CET), José Niverton de Andrade (lojista), Julio Domingues Rodrigues (1º  
21 CONSEG), Marco Fabrício Vieira (CET), Marcus Vinícius Rosa (CDL Santos), Maria  
22 Cristina dos Santos (lojista), Maria Eduarda Mendes Barbour, Regiane Cristina  
23 Andrade Silva (CET), Rivaldo Santos (OTC) e Uriel Villas Boas. Após aguardar o  
24 tempo regular, o Sr. Rafael iniciou a septuagésima quinta reunião ordinária,  
25 iniciando pelo item 1 – Leitura e aprovação da ata da última reunião – e explicou  
26 que por questões técnicas, não foi possível encaminhar a ata aos conselheiros e  
27 considerando que o próximo item de pauta promete ser extenso, bem como a  
28 presença ilustre de inúmeros convidados para falar sobre zona azul, pediu vênua  
29 do Plenário para suprimir o primeiro item de pauta, enviando a ata posteriormente  
30 por email aos conselheiros, depois de passar pelas correções necessárias e, na  
31 próxima reunião, fazer a aprovação de duas atas. Com a anuência do Plenário, o  
32 item 1 foi suprimido, dando seqüência ao próximo item. Quanto ao item 2 -

33Discussão sobre a proposta de regulamentação de patinetes elétricas no Município  
34– o Sr. Rafael passou a palavra ao Sr. Murilo e ao Sr. Marco Fabrício solicitando  
35esclarecimentos, quanto aos principais elementos da proposta de regulamentação  
36que a CET tem a respeito das patinetes elétricas, para que a CMTS possa dar a  
37sua contribuição. O Sr. Murilo apresentou o Sr. Marco Fabrício Vieira, assessor  
38jurídico da CET-Santos que trabalhou nesta regulamentação, sendo representante  
39no Denatran, como também em vários pólos ligados a trânsito e transporte, em  
40São Paulo e em Brasília e fará uma pequena explanação de como está sendo  
41tratado o assunto da pauta e como ele está sendo passado para a Prefeitura, para  
42o posterior encaminhamento à Câmara. O Sr. Marco Fabrício iniciou a  
43apresentação, informando que há muito tempo vem acompanhando o assunto  
44sobre as patinetes, que na verdade, o nome correto a ser usado é equipamento  
45autopropelido de mobilidade individual. Explicou que este equipamento já está em  
46todo o Brasil e a situação não está muito bem esclarecida e definida no âmbito  
47federal, porque hoje existe uma legislação que trata do tema, que é a Resolução  
48do CONTRAN 315, vinda para equiparar cicloelétrico a ciclomotor, com algumas  
49exceções, porém não deixou claro o que seriam os autopropelidos, acarretando  
50muita insegurança jurídica, principalmente para os usuários que têm adquirido  
51estes equipamentos. Complementou que a patinete é mais fácil de classificá-la por  
52conta do tamanho e da potência, porém os outros veículos inúmeros no mercado,  
53vêm causando discussão entre os especialistas de trânsito e transporte no Brasil,  
54de um modo geral. O Sr. Marco Fabrício informou que o Denatran, a partir do  
55governo Bolsonaro, já percebeu o problema e estão fazendo os estudos através  
56das Câmaras Temáticas, para implementar esta legislação federal e, assim, sanar  
57esta insegurança jurídica que tem ocorrido; que esta mesma legislação (315) foi  
58alterada pela 465, que prevê que os Municípios podem regulamentar a circulação;  
59frisou que regulamentar a circulação não é criar elementos que possam contrariar  
60a legislação federal; citou a cidade de São Paulo que proibiu o uso da patinete  
61para menores de 18 anos, proibiu o uso da ciclovia e mudou para a via, tendo  
62problemas na Justiça. O Sr. Marco Fabrício explicou que na semana passada saiu  
63uma resolução nova do Comitê de Assuntos Viários de São Paulo sobre este  
64assunto, mas a cidade de São Paulo está procurando regulamentar mais o serviço.

65Os municípios ficaram incumbidos de regulamentar a circulação, ou seja, onde  
66estacionar o veículo, limite de velocidade, locais permitidos e proibidos para a  
67circulação. Quem vai regulamentar se há necessidade de documentação, CNH,  
68itens de segurança como o uso de capacete, se menores de idade podem usar o  
69equipamento é a União, porque há necessidade de se ter um padrão no Brasil  
70inteiro. O Sr. Marco Fabrício esclareceu que há meses está preparando este  
71estudo, o qual já se encontra bem adiantado e já foi enviado para a análise  
72jurídica do Poder Executivo e que será encaminhado, posteriormente, para a  
73Procuradoria. Salientou que com esta regulamentação, estará evitando muitas  
74situações de grandes incômodos, como deixar a patinete no meio da rua e  
75calçada, ou largar o equipamento nas guias destinadas a pessoas com  
76deficiências, na frente de garagens, sobre jardins ou alamedas, ou circulando com  
77a velocidade incompatível para o local. Todos estes itens estão previstos na  
78legislação para poder, assim, estar fiscalizando, penalizando e, inclusive,  
79removendo este equipamento. O Sr. Rafael perguntou quais são os principais  
80elementos desta proposta. O Sr. Marco Fabrício respondeu que os elementos são  
81estacionamento e circulação. O Sr. Rafael questionou como será esta  
82normatização, após ser aprovada, onde ficarão estas patinetes e onde poderão  
83estacionar. O Sr. Marco Fabrício esclareceu que esta proposta prevê uma série de  
84infrações, informando que estes equipamentos não poderão ficar na frente de  
85garagens, sob guias rebaixadas, na frente de acesso de veículos, no meio das  
86calçadas. E, a princípio, como existe este sistema "*free floating*" oferecido pelas  
87empresas, não será exigido que entregue em determinados locais ou estações,  
88porém, haverá proibição para abandonar nos locais citados na legislação, bem  
89como em locais que não atrapalhem a circulação e, caso for constatado que o  
90equipamento se enquadre em algum item da regulamentação, a patinete será  
91removido. O Sr. Uriel perguntou se estes equipamentos serão proibidos na calçada  
92e se poderiam proibir de andar na contramão de direção. O Sr. Marco Fabrício  
93respondeu que hoje, pela legislação federal, estes equipamentos são permitidos  
94para circular nas calçadas com velocidade de 6 km/h e que nas calçadas não  
95existe sentido de direção. Mas a patinete não pode andar na contramão da via e,  
96muito menos, no leito viário. O Sr. Marco Fabrício informou que o equipamento de

97roda maior (rodão) da marca 'MUUV Eletric Motors' ainda não foi enquadrado na  
98legislação, pois quando ela foi criada, muitos equipamentos não existiam no  
99mercado. E ressaltou que a legislação não consegue acompanhar a tecnologia. E  
100como esta legislação é muito vaga, permite outras interpretações. Citou que no  
101mês passado, a Polícia Militar do Estado de São Paulo fez uma série de remoções  
102deste veículo, com base no Código de Trânsito Brasileiro – CTB; explicou que no  
103trânsito existe a competência do Estado e do Município, ou seja, do Município é  
104em relação à circulação e, do Estado é em relação ao veículo em si, como a  
105situação cadastral, pois Polícia e Detran entendem que este equipamento é um  
106ciclomotor, pela sua potência e velocidade e, como tal, tem que estar emplacado.  
107Porém, se o proprietário tentar emplacar, não consegue. Então, a Polícia Militar  
108tem este entendimento, faz a remoção, mas no momento da retirada, o  
109proprietário não consegue emplacar já que existe um problema federal. Estes  
110veículos precisam ter uma numeração de registro para que os Detrans consigam  
111inserir em seus cadastros. A Sra. Alcione comentou que em uma reunião que tinha  
112participado há algum tempo atrás, sobre abertura de leis, foi explicado que nas  
113ciclovias, não estava autorizado o trânsito de cadeiras de rodas motorizadas,  
114muito menos se fosse conduzido (empurrado) por outra pessoa. Que ao acessar a  
115ciclovias, teria que ser pelo seu próprio esforço e numa velocidade compatível. O  
116Sr. Marco Fabrício esclareceu que só quem pode legislar sobre este assunto é a  
117União. O Município só pode legislar sobre circulação, quando a legislação federal  
118autoriza. O Sr. Fernando, funcionário da CET, que também faz parte de uma  
119Câmara Temática de Engenharia de tráfego e sinalização de trânsito CTET -  
120CONTRAN em Brasília, complementou a explicação do Sr. Marco Fabrício, pois  
121quando criaram a resolução do autopropelido, foi com o propósito de incluir o  
122"Segway", que é um dicitelo de duas rodas, lado a lado, muito visto no  
123patrulhamento em aeroportos e grandes *shoppings centers*. E explicou que seria  
124interessante utilizá-lo nas calçadas, para ser usado pelo policiamento, na questão  
125de fiscalização e segurança, mas enquadraram o equipamento na dimensão  
126máxima de uma cadeira de rodas. Disse que quando se falava em autopropelido,  
127só existia este equipamento e, com o avanço da tecnologia, para aproveitar a  
128resolução, as patinetes foram feitas nas medidas de uma cadeira de rodas, para

129se enquadrar na legislação de autopropelidos. O Sr. Fernando explicou que na  
130Câmara Temática, a qual participa, já estão elaborando o Manual Brasileiro de  
131Sinalização Ciclovária, que define as normas de regulamentação de bicicletas,  
132ciclovias, ciclofaixas, ciclorota. E neste manual, que se encontra em fase de  
133finalização para ser avaliado pelo CONTRAN, consta que os Municípios irão definir  
134quem pode se utilizar das ciclovias e ciclofaixas, sendo regulado neste Manual,  
135que é um anexo do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. O Sr. Marcos perguntou  
136se a patinete pode circular na via e na calçada, com o condutor de qualquer idade  
137e sem o uso do capacete. O Sr. Marco Fabrício respondeu que pela legislação  
138federal, a patinete pode transitar em áreas de circulação de pedestres até 6 km/h  
139e nas ciclovias e ciclofaixas até 20 km/h. E a bicicleta elétrica pode andar até 25  
140km/h em ciclovias e na via pública, desde que obedeça a sinalização existente,  
141porém a bicicleta elétrica necessita do uso de capacete. E ressaltou que a bicicleta  
142elétrica é aquela que precisa pedalar para funcionar e ela não pode ter o  
143acelerador manual; disse que com os equipamentos de roda grande (rodão),  
144algumas pessoas utilizam nas ciclovias, com o pretexto de que seja um  
145autopropelido e existem pessoas que trafegam no leito viário, porque não tem  
146fiscalização. E o órgão gestor de trânsito não pode fiscalizar, porque o  
147equipamento não tem placa e apesar da legislação exigir o emplacamento,  
148conforme a interpretação do Estado, quando o equipamento é removido, só pode  
149ser liberado através de mandado de segurança, porque o próprio Estado não  
150libera este veículo. E complementou que é questão de tempo, até este veículo do  
151rodão ser emplacado. O Sr. Marco Fabrício contou que a Resolução 315 é de 2009  
152e foi feita, porque nos dois anos anteriores, começaram a circular várias bicicletas  
153elétricas na ciclovia e, na verdade, não eram bicicletas elétricas, eram  
154ciclomotores, inclusive, com o registro no veículo de 49cc e deveriam estar  
155emplacados. E disse que a grande dificuldade de estar emplacando é, justamente,  
156pelo fato de venderem estes equipamentos como brinquedos, sendo encontrados  
157facilmente, nas lojas de shoppings e centros de compras do Município. O Sr.  
158Rafael perguntou se a prática vai continuar com a nova legislação. O Sr. Marco  
159Fabrício respondeu que com a nova legislação, estes veículos estarão proibidos de  
160circular nas ciclovias e se houver alguém circulando na ciclovia, a CET irá remover

161o veículo. O Sr. Rafael questionou como ficará a questão da patinete com a nova  
162legislação. O Sr. Marco Fabrício respondeu que pela legislação federal, a patinete  
163só pode transitar na ciclovia e na ciclofaixa, mas não previu sanção no desrespeito  
164à legislação, a sanção virá com a regulamentação, através de lei. E complementou  
165que atualmente, a patinete não pode transitar na rua. O Sr. Rafael perguntou qual  
166será o destino deste equipamento de "rodão" da marca "Muuv" e onde este  
167equipamento poderá transitar. O Sr. Marco Fabrício respondeu que se o veículo  
168estiver transitando na ciclovia, a CET consegue remover. E que pode transitar  
169apenas dentro de casa, ou do Condomínio, ou em clubes e fazendas. Enquanto  
170não houver uma regulamentação, este veículo não poderá transitar na via e  
171concluiu que o grande problema é justamente este, vender um equipamento que  
172não pode transitar em lugar algum, sendo vendido como brinquedo e não como  
173veículo, sem qualquer responsabilidade. Alguns visitantes, comerciantes em geral,  
174interromperam a explanação do Sr. Marco Fabrício e solicitaram o adiamento  
175de pauta, para discutirem sobre o assunto da Zona Azul Digital, uma vez que  
176ainda havia dúvidas na matéria. O Presidente explicou que, neste momento, não  
177seria possível o adiamento, pois o palestrante já havia iniciado sua  
178apresentação. E como este assunto não estava previamente estipulado nos itens  
179de pauta, bem como a visita do convidado para as explanações como segundo  
180item de pauta, os conselheiros preferiram dar seqüência à instrução já iniciada,  
181sobre as patinetes. E como não houve a antecipação de pauta, os visitantes  
182decidiram por se retirar da reunião. Retomando o assunto das patinetes, o Sr.  
183Rafael questionou se o Sr. Marco Fabrício teria disponível esta apresentação sobre  
184a proposta da CET, que foi preparada para a Prefeitura. O Sr. Marco respondeu  
185que é uma prévia da proposta. O Sr. Rafael perguntou se é basicamente tratada  
186acerca dos dois artigos, um que fala sobre a possibilidade de remoção e o outro  
187artigo que fala sobre os locais permitidos para circulação. O Sr. Marco Fabrício  
188respondeu que a proposta trata dos requisitos para poder circular na ciclovia e, na  
189verdade, é uma transcrição da legislação federal, porque tem o artigo que fala  
190sobre bicicleta elétrica, com um tratamento diferenciado do autopropelido e das  
191patinetes, ou seja, está praticamente reproduzindo a Resolução 315 e a 465, para  
192manter uma sintonia em relação à legislação federal, tendo sido criadas as

193 infrações que não estavam contidas. O Sr. Rafael questionou como serão. O Sr.  
194 Marco Fabrício explicou que as infrações estão ligadas a estacionamento de um  
195 modo geral (calçadas e locais inadequados, como jardins, faixas de pedestres e  
196 guias rebaixadas para pessoas com deficiência), como também velocidade  
197 incompatível, circulação em via pública e no leito carroçável da via. E ressaltou  
198 que a patinete, pela legislação federal, tem que circular na ciclovia. Se ele precisar  
199 acessar outra ciclovia, em parte, estará circulando no leito carroçável e, neste  
200 caso, haverá tolerância. O que não será tolerado é o equipamento circular na via,  
201 competindo com os outros veículos. O Sr. Rafael questionou sobre a orientação,  
202 no caso de um cicloelétrico transitar no lado direito da via, se seria aplicável na  
203 patinete elétrica. O Sr. Marco Fabrício respondeu que não, pois este equipamento  
204 não pode transitar na via, então não se aplica a questão de direita e esquerda da  
205 via. E explicou que em São Paulo fizeram uma autorização contrariando o que diz  
206 a legislação federal. O Sr. Rafael perguntou se já houve conseqüências jurídicas  
207 em relação a esta autorização. O Sr. Marco Fabrício respondeu que sim e,  
208 portanto, esta autorização já não vale mais. O Sr. Rafael questionou como a CET  
209 irá controlar e fiscalizar a velocidade do equipamento, tanto na calçada quanto na  
210 ciclovia. O Sr. Marco Fabrício respondeu que não há como controlar a velocidade,  
211 porque teria que haver uma legislação federal, porém o que foi previsto nesta  
212 legislação é que o condutor do equipamento precisa reduzir a velocidade em  
213 determinados locais, como em aproximação a cruzamentos e próximo à  
214 aglomeração de pessoas, como em faixas de pedestres. Então, se o operador  
215 verificar que o condutor não reduziu a velocidade, será passível de recolhimento  
216 do veículo. O Sr. Rafael perguntou como seria a abordagem neste caso, se o  
217 operador vai pedir para o condutor descer do equipamento, ou se chamaria a  
218 polícia, ou seja, como seria esta situação na prática e como seria aplicado. O Sr.  
219 Marco Fabrício respondeu que seria nos mesmos moldes como é feita a remoção  
220 de bicicletas. Que atualmente esta abordagem já é realizada, inclusive, com casos  
221 de centenas de bicicletas removidas, que são doadas ao Fundo Social de  
222 Solidariedade, por não terem sido retiradas, ou viram sucata. E complementou  
223 que esta abordagem é realizada pela CET, ou então, em conjunto com a Guarda  
224 Municipal, na ação de blitz. E como a blitz acontece em dois pontos de realização,

225na primeira abordagem é feita a orientação e, na segunda abordagem, caso  
226persista a irregularidade, a bicicleta é removida. O Sr. Murilo ressaltou a  
227importância de se fazer uma legislação que abrangesse tanto a patinete de  
228aluguel, quanto a particular. O Sr. Marco Fabrício complementou que a questão da  
229prestação do serviço será tratada em um segundo momento, que é a parte mais  
230ligada à inscrição municipal, tributária e quais são as implicações da empresa para  
231com o Município. Neste primeiro momento, será resolvida apenas a questão de  
232circulação. O Sr. Rafael pediu o encaminhamento desta minuta para a CMTS. O Sr.  
233Marco Fabrício explicou que não seria possível, pois ainda se encontra em fase de  
234elaboração e há necessidade da aprovação da procuradoria. O Sr. Murilo explicou  
235que será amplamente divulgado, porque o assunto será discutido na Câmara e  
236que todos poderão ter acesso e participação. O Sr. Marco Fabrício ressaltou a  
237importância de sugestões, caso alguém tenha, porque é de grande valia. O Sr.  
238Fernando sugeriu como idéia, para disciplinar os espaços onde deixarão a  
239bicicleta, ou a patinete, que seria a criação de uma sinalização horizontal acessória  
240para organizá-las, prevendo áreas e locais que tanto o prestador de serviços possa  
241alimentar estes pontos, como as pessoas que se utilizaram do equipamento  
242também, no intuito de diminuir a falta de educação cometida pelos usuários,  
243porque acredita ser muito mais uma questão de falta de educação de algumas  
244pessoas. O Sr. Rafael perguntou como será quando as empresas tiverem as  
245patinetes apreendidas e como será o procedimento. O Sr. Marco Fabrício  
246respondeu que a empresa será multada, não o usuário. Mas o usuário tem uma  
247relação contratual com a empresa, pelo aplicativo. E se o usuário fez o mau uso  
248do veículo, a empresa tem meios de cobrar multa por isso, seja punição por não  
249usar a patinete por determinado tempo, ou o valor debitado no cartão de crédito  
250do usuário. A multa para o Município recai na empresa prestadora do serviço, por  
251ser a proprietária do equipamento. Com o proprietário particular é igual, que  
252também vai recolher o valor da multa e o custo da remoção para retirar o  
253equipamento na CET. E ressaltou que a CET tem mais problemas com os usuários  
254de bicicletas, do que as patinetes. O Sr. Rafael comentou que o Deputado  
255Estadual, Tenente Coimbra é da Comissão de Transportes da ALESP e a legislação  
256que ele aprovou é justamente nesta área de transportes, podendo ser um



257importante interlocutor se necessária legislação estadual na área em debate. O Sr.  
258Marco Fabrício ressaltou que quanto mais pessoas chegarem no DENATRAN é  
259melhor. E esclareceu que o diretor do DENATRAN é o Sr. Dias, pessoa muito  
260acessível e estará avaliando qualquer proposta. O Sr. Rafael perguntou ao Sr.  
261Marco Fabrício, em sua opinião, o que deveria ser feito em relação aos  
262cicloelétricos. O Sr. Marco Fabrício respondeu que como a legislação já existe, ela  
263deve ser implementada, classificando adequadamente o que é um veículo  
264autopropelido e em qual situação será permitido a circular na ciclovia. O Sr.  
265Fernando complementou que o uso da palavra "autopropelido" foi inadequada,  
266porque este termo é muito técnico em relação ao motor e tamanho do  
267equipamento. O Sr. Marco Fabrício ressaltou que precisa ser definido o que é um  
268autopropelido, porque na legislação existe o ciclomotor. Explicou, também, que  
269existem as legislações do CONTRAN, que criou o conceito de cicloelétrico, já que o  
270CTB quando foi promulgado em 1997 não existia o conceito de veículo elétrico,  
271então o cicloelétrico veio através de uma Resolução e fizeram um tratamento de  
272exceção com a bicicleta elétrica e o autopropelido, mas a definição não ficou clara  
273e com a quantidade de equipamentos que vão surgindo no mercado, precisa ter  
274uma definição adequada. O Sr. Fernando salientou que se fizessem a resolução  
275voltada para equipamentos de micromobilidade, talvez a questão fosse mais fácil  
276de ser resolvida. O Sr. Marco Fabrício ressaltou que este equipamento da marca  
277"Muuv" é uma motocicleta e, tecnicamente, também é um autopropelido. Disse  
278que precisa ter um parâmetro técnico, avaliando capacidade, velocidade e peso,  
279para poder caracterizar e definir aquele equipamento corretamente. E quando for  
280definido, já existe legislação prevendo o emplacamento, que é a Resolução 555,  
281onde aquele equipamento se enquadra; como, atualmente, a situação não está  
282clara, muitos mandados de segurança estão sendo emitidos para o condutor poder  
283transitar na via. O Sr. Fernando esclareceu que a quantidade de equipamentos de  
284mobilidade que vão surgindo no mercado é imensa, onde a legislação não  
285consegue acompanhar o avanço das tecnologias e embora este assunto já esteja  
286sendo discutido e definido nas câmaras temáticas, porque as câmaras servem  
287justamente, para atualizar a legislação e emplacar os veículos, porém, o mercado  
288chega muito mais agressivo e em uma velocidade muito maior que a legislação,

289ocasionando demora. E o Sr. Rafael complementou que não se pode esperar que  
290a legislação se antecipe à tecnologia, pois não haveria evolução. O Sr. Marco  
291Fabrício lembrou que há algum tempo o DETRAN chegou a publicar uma  
292legislação para multar bicicleta. A CET elaborou a legislação e encaminhou para o  
293CONTRAN que a aprovou, porém o diretor que assumiu o CONTRAN naquela  
294época, simplesmente suspendeu aquela legislação, através de uma deliberação e  
295em um segundo momento ela foi revogada. Então não se tem legislação federal  
296para efetuar a autuação de bicicletas, porém o CTB autoriza a remoção em  
297determinadas situações. O Sr. Rafael pediu para explicar, como é feita esta  
298remoção. O Sr. Marco Fabrício respondeu que não tem multa, mas existe o  
299comprovante de recolhimento, onde são lançados os dados pessoais daquele  
300condutor. Se o condutor estiver em posse de um documento civil, será este o  
301número lançado, Se não tiver documento, serão lançados os dados disponíveis  
302naquele momento. E salientou que junto com o comprovante de recolhimento,  
303existe um lacre numerado para identificação. A bicicleta é lacrada e com base no  
304comprovante de recolhimento, o proprietário poderá retirar a bicicleta  
305posteriormente, onde pagará uma taxa sobre a remoção, ou participará de um  
306curso efetuado no dia, sobre legislação de trânsito para ciclistas. E lembrou que  
307Santos é uma das únicas cidades que faz este curso. O Sr. Rafael recomendou aos  
308conselheiros, que caso haja sugestões, para encaminhá-las ao email da CMTS,  
309onde serão repassadas à CET para avaliação e possível inclusão a esta legislação e  
310agradeceu ao Sr. Marco Fabrício pela explanação feita. O Sr. Marco Fabrício frisou  
311a importância das idéias e sugestões, pois a legislação encontra-se em fase de  
312formação e está bem adiantada. E quando estiver consolidada para envio a  
313Câmara, pedirá autorização para ser encaminhada à CMTS. O Sr. Rafael seguiu  
314para o item 3 - Informes, moções e assuntos gerais e comentou sobre a  
315implantação da Zona Azul Digital, solicitando que a Sra. Regiane, Gerente de  
316Comunicação e Educação para o Trânsito da CET-Santos iniciasse sua elucidação.  
317A Sra. Regiane explicou, que existe uma lei aprovada sobre a zona azul  
318autorizando o Executivo a outorgar, mediante licitação, a concessão do serviço  
319para a iniciativa privada. A vencedora foi a Empresa Serttel Soluções em  
320Mobilidade e Segurança Urbana Ltda, empresa vencedora da licitação promovida

321pelo órgão municipal de trânsito, que é a mesma empresa que gerencia o sistema  
322de bicicletas públicas Bike Santos. Salientou que este sistema esta operando no  
323Município desde o início de outubro e naquele mês a CET ainda estava aceitando o  
324cartão físico (de papel) nos veículos, ou os créditos virtuais por meio do aplicativo.  
325E a partir do início do mês de novembro, iniciou a fase com o sistema digital. A  
326Sra. Regiane esclareceu que o sistema consiste em três opções de adquirir estes  
327créditos virtuais. A primeira opção é através do aplicativo da zona azul digital,  
328onde o usuário faz o seu cadastro, informando número de CPF, telefone celular e  
329email e após efetuar o cadastro, pode adquirir os créditos na quantia que quiser,  
330ou seja, da mesma forma em que compraria o cartão de papel, mas agora feito de  
331maneira virtual. Salientou que o valor é o mesmo e a empresa tem o compromisso  
332de não reajustar este valor, durante o período de um ano. Os valores  
333correspondem a: R\$ 1,50 por uma hora, R\$ 3,75 por uma hora e meia e R\$ 5,00  
334por duas horas (tempo máximo de uso da vaga). A Sra. Regiane explicou que,  
335para as pessoas que não gostam de usar aplicativos, ou que não usam  
336smartphones, existe a opção dos postos de vendas, ou seja, assim como era feita  
337a compra com os cartões físicos, nos postos de vendas, eles continuam disponíveis  
338como cartões virtuais, só que de maneira mais simples, apenas fornecendo a placa  
339do veículo nestes postos de vendas e a emissão do tíquete já é feita no sistema,  
340sem precisar retornar ao veículo. E salientou que esta operação no aplicativo,  
341também pode ser efetuada pelo computador para comprar créditos, através do  
342site [zae.com.br/santos](http://zae.com.br/santos). A Sra. Regiane comentou que as regras do  
343estacionamento rotativo não mudaram, continuam as mesmas, ou seja, após duas  
344horas, o veículo precisa liberar a vaga ocupada, pois a zona azul existe nos locais  
345de centros comerciais visando a democratização do uso destas vagas, para  
346fortalecer o comércio. Esclareceu que atualmente, há 1.374 vagas de  
347estacionamento rotativo e estão distribuídas pelo Centro, Gonzaga, Boqueirão, Vila  
348Mathias e eixo da Rua Carvalho de Mendonça. O Sr. Rafael perguntou se existe  
349um GPS, pois notou um geolocalizador para estacionar. A Sra. Regiane respondeu  
350que este localizador funciona para identificar onde o condutor estacionou, caso ele  
351se distancie muito do seu veículo e não recorde onde o veículo está estacionado,  
352assim, o localizador efetua um traçado para o seu regresso ao veículo, porém este

353localizador não funciona para a fiscalização, que é feita pelos operadores, com o  
354apoio dos veículos OCR, que são compostos por quatro câmeras e efetuam a  
355leitura de placas. A leitura feita vai para uma central, que verifica se aquele  
356veículo tem ativação de cartão e por qual período. Se a ativação foi feita, está  
357tudo certo. Se no sistema for encontrada alguma irregularidade, como não  
358ativação do tíquete, ou estar estacionado por tempo superior ao permitido, é feito  
359o acionamento para o operador da CET ir ao local. E Ressaltou que este agente,  
360chegando ao local e comprovando a irregularidade, fará a multa. A Sra. Regiane  
361salientou que a CET-Santos apontou uma série de benefícios com a introdução do  
362novo sistema. Entre eles estão a agilidade na busca das vagas e a ampliação do  
363tempo de uso sem a necessidade de retornar ao veículo, com a renovação de  
364créditos pelo aplicativo. Detalhe: um alerta será acionado 15 minutos antes de  
365expirar o tempo de permanência. E com o modelo digital, também não haverá  
366mais o problema de erros de preenchimento de bilhetes, ou de campos raspados  
367indevidamente, o que gerava multa ou a inutilização do cartão. Citou, ainda, que a  
368substituição gradual do talonário físico para o crédito virtual também eliminou a  
369atuação irregular de flanelinhas, que cobravam preços abusivos pelo bilhete e  
370faziam reservas não autorizadas das vagas, tornando o sistema mais seguro. A  
371falsificação de cartões, já cada vez menos freqüente, também teve fim com o uso  
372da tecnologia. E comentou que parte dos operadores de tráfego que atuavam de  
373forma dedicada no sistema regulamentado, realizando a venda de cartões e o  
374controle do uso dos espaços, foi direcionada para atividades diversas, como as  
375que visam a melhoria da fluidez, o atendimento a ocorrências e monitoramento do  
376viário. Quanto à fiscalização, a Sra. Regiane explicou que a informatização do  
377estacionamento rotativo permite a CET, pleno controle da operação e do  
378monitoramento do sistema, pois os veículos equipados com recursos de OCR (que  
379faz a leitura de placas e identifica veículos que estão irregulares) já estão  
380monitorando as áreas de Zona Azul. Sendo localizado algum veículo em situação  
381irregular, será acionado o operador de trânsito da CET em serviço na área, para  
382efetuar a fiscalização no local. A Sra. Regiane achou importante ressaltar,  
383também, que além da implantação do modelo eletrônico, a empresa contratada  
384pela companhia arcará com todos os custos do funcionamento (equipamentos,

385 programas, funcionários etc), como também já providencia a revitalização da  
386 sinalização (horizontal e vertical), com serviços de pintura e instalação de placas,  
387 de acordo com da legislação de trânsito, nas áreas com vagas de regulamentado.  
388 E que a empresa também fará a manutenção regular dos locais sinalizados.  
389 Comentou que com a ativação do modelo eletrônico, também está sendo  
390 deflagrada ampla campanha educativa, a cargo da empresa contratada, para  
391 informar a população sobre as formas de utilização. O uso de cartões físicos foi  
392 permitido até 1º de novembro pela CET-Santos. Após esse prazo, a Companhia de  
393 Engenharia de Tráfego (CET-Santos) disponibilizou uma equipe para orientar  
394 sobre o aplicativo Zona Azul Santos e auxiliar na transferência do saldo dos  
395 cartões de papel para créditos no aplicativo. Esta campanha ocorre diariamente,  
396 no Poupatempo (R. João Pessoa, 248- Centro), das 8h às 17h, até o próximo dia  
397 29/11. A Sra. Regiane explicou que o aplicativo Zona Azul Santos pode ser  
398 baixado em celulares com sistema Android e iOS. Além da facilidade na compra de  
399 créditos para estacionar em vagas rotativas e que o app possibilita a ampliação do  
400 tempo de uso do espaço sem a necessidade de o condutor retornar ao veículo,  
401 entre outras vantagens. Mas para aqueles que não usam celulares, há a opção de  
402 compra de créditos virtuais nos postos credenciados (total de 30), identificados  
403 em placas de sinalização de estacionamento regulamentado. Nestes  
404 estabelecimentos, basta informar a placa do veículo e pagar o valor equivalente ao  
405 tempo de utilização. A Serttel Soluções em Mobilidade e Segurança Urbana,  
406 também disponibiliza canais para atendimento ao usuário nos telefones 4009-9025  
407 e 4003-3662, além do e-mail [zaesantos@serttel.com.br](mailto:zaesantos@serttel.com.br). A Sra. Regiane esclareceu  
408 que o fato de alguns comerciantes não serem atualmente pontos de venda é  
409 porque a distribuição destes Pontos na área do estacionamento regulamentado  
410 está sendo implementada de forma que cada vaga esteja localizada numa  
411 distância máxima de 200 metros de um PDV. Explicou que já são 30 locais  
412 credenciados para venda de tíquetes virtuais e que haverá ampliação dos PDVs,  
413 quando houver a expansão das áreas de estacionamento rotativo, porém o  
414 credenciamento do comércio é realizado diretamente com a empresa operadora  
415 (Serttel Soluções em Mobilidade e Segurança Urbana Ltda, vencedora da  
416 licitação). E que todas as obrigações oriundas do credenciamento firmado pela

417concessionária com terceiros são regidas por regras de direito privado. A Sra.  
418Adelina questionou o fato de sua loja não ter sido escolhida como posto de venda,  
419já que há vinte anos a loja funcionou como PDV. A Sra. Regiane explicou que no  
420passado, a CET credenciava os estabelecimentos comerciais, entregando apenas  
421os talões e quanto mais pessoas usassem os talões, era melhor. E com a  
422implantação da zona azul digital, os postos diminuíram de 90 para 30, porque  
423quem credencia é a operadora do sistema, que usa uma máquina própria. E frisou  
424que o critério usado para o credenciamento foi verificar o mapa com os locais de  
425estacionamento rotativo, onde escolheram alguns pontos, pois obedeceram ao  
426regramento de que o posto credenciado não pode estar distante mais de 200  
427metros da vaga. Assim, eles não estão credenciando um posto ao lado do outro,  
428por exemplo, estão efetuando um espaçamento entre postos. O Sr. Rafael  
429perguntou se a CET vende estes créditos. A Sra. Regiane respondeu que não. A  
430venda dos créditos virtuais é feita somente pela operadora. A Sra. Adelina disse  
431que sua loja fica na Av. Martim Afonso 106 onde não existe posto de venda de  
432cartões nas proximidades e gostaria de ser credenciada. A Sra. Luzia registrou sua  
433preocupação quanto à redução de postos de vendas em relação aos idosos, pois  
434muitos não possuem domínio tecnológico e sentem dificuldades em operar os  
435aplicativos. Salientou que a porcentagem na redução foi imensa, pois estes idosos  
436irão à procura dos postos de vendas que estão distantes, prejudicando-os na  
437procura e na caminhada ao local. A Sra. Regiane explicou que eram 90  
438estabelecimentos credenciados, porque bastava entregar os talões e, em alguns  
439locais, tinham cinco estabelecimentos credenciados, um ao lado do outro, por este  
440motivo eram 90. Hoje, não significa que a pessoa andarás mais para chegar ao  
441estabelecimento conveniado. E nas placas de regulamentação, já constam as  
442informações dos postos de venda mais próximos. E complementou que existe  
443monitoramento destes PDVs para saber se tem muita procura ou não, para  
444substituir este posto para outro estabelecimento, caso seja necessário. E assim  
445que outras máquinas chegarem, o número de postos aumentará. A Sra. Regiane  
446salientou que a compra destes tíquetes gira em torno de 60% pelo aplicativo e  
44740% nos postos de vendas. A Sra. Adelina trouxe um abaixo assinado para colocar  
448uma máquina da empresa, em seu estabelecimento. O Sr. Murilo solicitou que a

449Sra. Regiane encaminhasse este abaixo assinado à Sertell. O Sr. Rafael informou  
450que o documento está endereçado aos vereadores. O Sr. Alfredo sugeriu  
451encaminhar um pedido à Sertell solicitando o credenciamento do estabelecimento  
452da Sra. Adelina e informando o seu interesse. O Sr. Uriel solicitou que divulgasse à  
453imprensa, sobre as discussões realizadas na CMTS. O Sr. Rafael comentou que a  
454parte da divulgação e comunicação da CET é ótima. A Sra. Regiane ressaltou que  
455muitas matérias são feitas, mas pelo fato do Diário Oficial do Município não ser  
456mais impresso e não ter circulação, muitas pessoas que antes tinham este acesso  
457ao jornal físico, hoje não têm mais, por ser digital. O Sr. Rafael perguntou se estas  
458câmeras OCR poderiam contribuir com a segurança, identificando veículos  
459roubados. A Sra. Regiane respondeu que estas câmeras são apenas para o serviço  
460da zona azul, mas já existem diversas câmeras espalhadas pela Cidade, que já  
461fazem a OCR com este objetivo voltado à segurança, onde as informações seguem  
462para um sistema ligado ao DETRAN e à Secretaria de Segurança. O Sr. Rafael  
463agradeceu a apresentação da Sra. Regiane e abriu a palavra aos presentes para  
464outros assuntos. O Sr. Alfredo comentou sobre a situação desagradável ocorrida  
465hoje na reunião, com a saída dos cidadãos que resolveram não aguardar. Elogiou  
466e parabenizou, tanto a conduta, como a firmeza do presidente da Comissão, pois  
467um convidado interrompeu a explicação que estava sendo realizada para exigir a  
468discussão de uma pauta, agindo de forma totalmente indelicada. E ressaltou, que  
469quem está como convidado, se sujeita à norma, não vai impor a norma. Frisou  
470que este convidado específico quis se prevalecer de uma situação especial e,  
471quando foi informado de que era visitante, mostrou hesitação quando queria uma  
472situação maior que a dos conselheiros. A Conselheira Luzia (SEDUC) destacou que  
473houve um ato de indelicadeza por parte de um dos cidadãos que deixaram a  
474reunião para com uma funcionária da CET e que chegou para a reunião com  
475espírito beligerante, não sendo possível outro desfecho senão o que houve. O Sr.  
476Rafael agradeceu o comentário e disse ser importante esta devolutiva dos  
477conselheiros, pois teve que adotar um posicionamento mais incisivo, já que como  
478presidente representa os conselheiros e quis fazê-lo de forma correta e similar ao  
479pensamento de todos. Ressaltou que segue uma pauta e, em momento nenhum,  
480se oporia a sujeitar aos conselheiros através do voto, a proposta de uma inversão

481para enfrentar a questão que estes visitantes queriam e, posteriormente, retomar  
482a reunião. Mas enfatizou que não dá para admitir a grosseria e interrupção, no  
483intuito de exigir que seja feita a vontade de quem não age de maneira polida.  
484Salientou que todos sabem da forma cortês como sempre agiu nas reuniões e  
485chegou a pedir para a pessoa aguardar, por várias vezes. E na quinta vez que  
486pediu para a pessoa se abster da palavra, ela insistiu em falar e, ainda, aumentou  
487o tom de voz, tornando a situação, um desafio à autoridade da presidência. E  
488neste momento, precisou agir com mais firmeza e, que tem a responsabilidade  
489com a Comissão de manter elevado nível de respeito à instituição enquanto  
490promove seus trabalhos. E lembrou que o Sr. Rivaldo antes de sair da reunião,  
491disse que havia comunicado à CET. O Sr. Rafael disse que a relação que ele tem  
492com a CET é grande, porém não era pauta da reunião e ele como Presidente não  
493foi comunicado pelo Secretário Rivaldo da presença de todos estes convidados,,  
494antes da data da reunião. E se houvesse com antecedência o comunicado para  
495pautar este assunto, a situação poderia ter sido evitada. E que a Comissão não  
496tem obrigação de saber o que foi comunicado para alguém da CET e a CET não  
497tem obrigação de trazer a pauta para a CMTS. Salientou que o Sr. Murilo é um  
498conselheiro fantástico e está muito feliz em tê-lo como vice-presidente, como  
499também os outros conselheiros da CET, mas que não se pode confundir as  
500situações e achar que chegou no local para uma reunião com a CET, se ali é a  
501Comissão Municipal de Transportes de Santos, para tratar de assuntos  
502relacionados a isso. Sem outras manifestações e nada mais havendo a tratar, o  
503Presidente agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a reunião às  
50418h52. Eu, Heloísa Helena Hernandez Quintana \_\_\_\_\_,  
505lavrei a presente Ata, que foi assinada por mim, bem como pelos presentes.

506

507

508Participantes:

509

510

511Rafael Santos de Paula (CMJ) – Presidente

512



513

514Murilo Amado Barletta (CET) – Vice-Presidente

515

516

517Alcione de Araújo Simões (CONDEFI)

518

519

520Alfredo de Deus Camaño (SESCON)

521

522

523Luzia Helena Antonio Bento Bergamo (SEDUC)

524

525

526Nilton Oliveira (ATMAS)

527

528

529Patrícia Azevedo Santos Nascimento (CET)

530

531