

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32

ATA DE REUNIÃO
COMISSÃO MUNICIPAL DE TRANSPORTES

73ª Reunião Ordinária

Ao quinto dia do mês de setembro do ano de dois mil e dezenove, na sala de Treinamento desta CET-Santos, situada na Av. Rangel Pestana, nº 100 – Vila Mathias, Santos/SP, teve início a Septuagésima Terceira Reunião Ordinária da Comissão Municipal de Transportes, às 17h19, com a presença dos conselheiros e colaboradores, cuja assinatura consta na lista de presença anexada a esta ata. Compareceram na reunião os seguintes conselheiros: Rafael Santos de Paula (CMJ) – Presidente da Comissão e os seguintes membros: Alcione de Araújo Simões (CONDEFI), Alfredo de Deus Camaño (SESCON), Daniel de Moraes Monteiro (SEDS), Luzia Helena Antonio Bento Bergamo (SEDUC), Murilo Amado Barletta (CET) e Roberto de Faria (OAB). Presentes também na reunião, como convidados, os senhores Uriel Villas Boas e Maria Eduarda Mendes Barbour. Após aguardar o tempo regular, o Sr. Rafael iniciou a septuagésima terceira reunião ordinária, iniciando pelo item 1 – Leitura e aprovação da ata da última reunião - O Sr. Rafael questionou se todos haviam lido a ata encaminhada anteriormente e se os presentes gostariam que se fizesse a leitura. Os presentes pediram a dispensa da leitura e com a anuência do Plenário, o Sr. Rafael deu a ata por aprovada. O Sr. Rafael seguiu para o item 2 - Informes, moções e assuntos gerais e informou que a partir da próxima reunião, as pautas serão mais específicas e detalhadas, para que todos possam se preparar com antecedência, pelos assuntos que serão colocados em reunião. O Sr. Rafael iniciou a reunião, comentando sobre um assunto trazido pelo conselheiro Daniel da SEDS, acerca da acessibilidade na Estação Rodoviária de Santos e passou a palavra ao Sr. Daniel, para que explicasse as razões da solicitação e o envio das fotos ao grupo da Comissão. O Sr. Daniel explicou que desde o início de suas atividades junto ao CONDEFI, tem

33 feito tratativas com a CET-Santos, quanto a questões de acessibilidade, sendo
34 algumas delas voltadas a pessoas com deficiência visual. Explicou, ainda, que há
35 algum tempo atrás, através do Sr. Wilson, que é funcionário da CET-Santos e
36 conselheiro do CONDEFI, e que responde pela fiscalização dos ônibus,
37 subordinado ao Conselheiro Murilo Barletta, vem realizando um trabalho de
38 excelência. E chegou a convidar o CONDEFI e outros envolvidos para conhecer os
39 novos pisos podotáteis, que iriam de uma plataforma a outra, no Terminal
40 Valongo. O Sr. Daniel elucidou que os pisos táteis requerem cuidados e precisam
41 estar dentro da norma de acessibilidade. Comentou que foram convidadas pessoas
42 com deficiências, pessoas do Lar das Moças Cegas, professores de educação em
43 mobilidade, pessoas de diversos estilos de vida com deficiência visual, que são os
44 maiores interessados nesta proposta, para conhecer o projeto. O Sr. Daniel
45 começou a pesquisar locais com exemplos bons deste tipo de piso tátil e trouxe o
46 exemplo da Rodoviária de Presidente Prudente, conforme fotos que constam no
47 **Anexo I**, parte integrante desta ata. O Sr. Daniel explicou que justamente por
48 conta do assunto, fez uma visita pessoal no dia 21 de dezembro do ano passado
49 ao Sr. Cláudio, que responde na Rodoviária de Santos e a conversa foi muito
50 produtiva. Com o início do ano de dois mil e dezanove, o Sr. Daniel formalizou esta
51 solicitação com um ofício à CET-Santos. Nos últimos dias, ressaltou que a CET o
52 procurou, esclarecendo que já estariam fazendo os últimos testes e ajustes no
53 Terminal e o Sr. Daniel preferiu trazer este assunto à Comissão, para que também
54 pudesse ser feito na Estação Rodoviária. O Sr. Daniel disse, ainda, que fez contato
55 com o Sr. Douglas Kato, vice prefeito do município de Presidente Prudente, e
56 explicou que o Sr. Douglas é um cidadão tetraplégico e foi quem enviou as fotos,
57 começando na entrada da Rodoviária, indo até os guichês, levando até a área de
58 espera, ou seja, possuindo sua devida utilidade, tendo começo, meio e fim.
59 Diferente de outros locais que não direcionam a lugar algum. E muitas vezes são
60 bloqueados e interrompidos por postes e obstáculos. O Sr. Daniel solicitou que a
61 proposta fosse similar a de Presidente Prudente, para que Santos pudesse se
62 espelhar naquele município. O Sr. Murilo complementou que no ano passado,
63 quando foi conversado sobre acessibilidade, não havia recursos para fazer
64 nenhuma obra, então como opção de escolha, iniciou-se a acessibilidade no

65 Terminal Valongo, chamando a empresa permissionária de serviços públicos, que é
66 responsável pelo Terminal e solicitou que elaborasse um projeto para
67 acessibilidade, principalmente, para o deficiente visual. O projeto foi feito e a CET
68 realizou alguns testes em uma das plataformas, convidando alguns envolvidos,
69 como o Lar das Moças Cegas, pessoas com baixa visão, pessoas do CONDEFI,
70 dentre outras comprometidas com o assunto, no intuito de analisar o projeto. Ao
71 avaliar aquela primeira plataforma, constatou-se que havia alguns pontos a serem
72 corrigidos. Após a conclusão da obra, todos os envolvidos foram chamados
73 novamente e houve a aprovação do piso e a forma como foi feito. Diante da
74 aprovação, a CET deu continuidade a obra em todas as plataformas, até a entrada
75 do Terminal e, hoje, está acessível. Com a obra finalizada, a CET vai chamar todas
76 as entidades e pessoas envolvidas para que, novamente, façam a verificação final
77 de tudo o que foi implantado no Terminal. O Sr. Murilo continuou explicando que
78 há estudos para adaptar este mesmo tipo de piso na Rodoviária, até mesmo pela
79 preocupação que sempre existiu com a acessibilidade. O Sr. Murilo lembrou que
80 Santos foi a primeira cidade a ter a frota de ônibus, cem por cento adaptada, no
81 ano de dois mil e doze. E para acessibilidade na Rodoviária, foram colocadas duas
82 plataformas e duas rampas, com acessibilidade nos sanitários, também. O Sr.
83 Murilo ressaltou que dentro das possibilidades, a CET fez tudo o que estava
84 disponível para melhorar esta questão, naquela época. O Sr. Murilo mencionou que
85 existem órgãos, como a Secretaria que o Sr. Daniel representa, que poderiam
86 buscar recursos, seja a nível estadual ou federal, em Secretarias do Estado,
87 Ministérios, ou mesmo em ONG's, que possam oferecer um respaldo financeiro,
88 para que o Município consiga executar este tipo de obra. E salientou que cerca de
89 três meses atrás, o prefeito se sensibilizou com o estado geral da Rodoviária e os
90 próximos planos são, em uma primeira opção, a reforma ampla e geral em toda a
91 Rodoviária, englobando telhado, infraestrutura, pisos e guichês novos, com nova
92 distribuição. Informou que seria uma reforma grande e o Prefeito está buscando
93 recursos. O Sr. Murilo explicou que se dentre os Termos de Responsabilidade de
94 Implantação de Medidas Mitigadoras e Compensatórias - TRIMMC's, que o Prefeito
95 tem feito, algum seja direcionado para a Rodoviária, esta ampla reforma será
96 realizada e deve ser iniciada até o final deste ano. E complementou que se não

97 houver recursos suficientes para realizar esta reforma, nós faremos uma reforma
98 menor, dentro das possibilidades, melhorando a iluminação, som, placas de
99 identificação e, como prioridade, o piso tátil. Informou que haveria a necessidade
100 de aguardar mais trinta a sessenta dias, para uma definição por parte do Sr.
101 Prefeito, para verificar se ele conseguiu adquirir estes recursos para a Rodoviária.
102 O Sr. Murilo ressaltou que já foram realizados estudos e reuniões entre CET e
103 PRODESAN, agora a meta é buscar recursos para a viabilização deste projeto e as
104 obras desta nova Rodoviária, inclusive, com a reforma dos sanitários e com a
105 possibilidade de cercar a Rodoviária, no intuito de evitar que pessoas que não vão
106 efetuar o embarque / desembarque se misturem aos passageiros, impedindo o
107 livre acesso como ocorre atualmente, podendo proporcionar maior segurança,
108 para que não aconteçam ações de pequenos furtos e assaltos, como tem sido,
109 atualmente. O Sr. Murilo explicou que existem duas baias na Estação Rodoviária
110 que não são mais utilizadas, porque a altura dos ônibus aumentou e, na época, a
111 baia foi construída para ônibus menores. A idéia para aquele espaço é aproveitá-lo
112 para fazer uma área fechada para os passageiros, semelhante aos espaços
113 existentes em aeroportos, com ar-condicionado e locais específicos para efetuar o
114 embarque. Disse que os planos são ótimos, porém, caso não ocorra nos próximos
115 sessenta dias, farão a reforma, com o mínimo necessário, já tendo implantado
116 alguns utensílios nos sanitários, pois os furtos são diários. O Sr. Daniel comentou o
117 exemplo de algumas rodoviárias em São Paulo, como Tietê e Barra Funda, onde
118 existe restrição de acesso nas plataformas, com a permissão de entrada, somente
119 se portar a passagem. O Sr. Murilo falou que a idéia é justamente esta, pois a
120 Rodoviária foi construída numa época, em que estes problemas não existiam. A
121 Rodoviária de Santos é completamente aberta, com acesso por todos os lados.
122 Então, são colocados vigias em vários pontos. O Sr. Daniel questionou qual o valor
123 necessário que a Prefeitura precisa adquirir, para realizar esta obra. O Sr. Murilo
124 respondeu que, em um estudo preliminar mencionado, o valor estaria em uma
125 ordem de cinco a oito milhões de reais. E o Sr. Murilo comentou que a quantia de
126 cinco milhões de reais já daria para se realizar uma grande obra, englobando
127 telhado, parte frontal, iluminação, pintura, pisos, nova redistribuição de guichês e
128 lojas, com um projeto muito bom e espera conseguir colocar em prática. O Sr.

129 Daniel salientou que o piso tátil é colocado para conduzir a pessoa somente para a
130 rampa, ou direcionar para o banheiro adaptado e, por vezes, a pessoa não tem
131 esta necessidade obrigatoriamente. Explicou que o ideal seria ter o piso tátil
132 saindo da Rodoviária e chegando até o Terminal. E dentro do Terminal, que o piso
133 tátil fosse do balcão do lado esquerdo, onde ficam as pessoas vendendo as
134 passagens, até as plataformas. O Sr. Daniel ressaltou que as plataformas poderiam
135 ser identificadas, pois existem placas de identificação com braile ampliado, que
136 não são absurdamente caras e poderiam ser usadas. O Sr. Murilo explicou que tem
137 este projeto, porém os recursos da empresa estão esgotados para o presente ano.
138 Então, no próximo ano será apresentado um orçamento para avaliar o que pode
139 ser executado. E fora do Terminal Valongo, compete à Prefeitura. E a CET estará
140 buscando por recursos. O Sr. Murilo aproveitou para pedir ajuda ao Sr. Daniel,
141 através da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social - SEDS, para verificar o
142 que pode conseguir de subsídios e recursos, a fim de efetuar a colocação deste
143 tipo de piso. O Sr. Daniel respondeu que com o projeto pronto, poderia se juntar à
144 Secretaria Municipal de Governo – SEGOV, pois possui um setor específico para
145 captação de emenda estadual, emenda federal, programas de incentivo, e
146 comentou que tem representante da SEGOV, na Comissão Municipal de
147 Transportes de Santos. O Sr. Rafael respondeu que fará contato com a Sra.
148 Juliana, porque ela se apresentou na primeira reunião, como sendo a pessoa
149 responsável pela coordenação que busca recursos de convênios. O Sr. Daniel
150 complementou que já teve reuniões com ela, trabalhando, justamente, para
151 buscar convênios e que o ideal seria mandar documento desta CMTS para a
152 SEGOV, solicitando auxílio da Secretaria, para buscar recursos. O Sr. Rafael
153 colocou duas propostas para avaliação, com base no que foi discutido até então. O
154 Sr. Rafael perguntou se os conselheiros gostariam de complementar o assunto,
155 antes de citar as propostas. A Sra. Alcione pediu que o piso podotátil seja bem
156 planejado, para não ocasionar acidentes. O Sr. Rafael colocou como propostas, a
157 elaboração de dois ofícios, sendo um para o Gabinete do Prefeito, questionando se
158 há anteprojeto de reforma para a Rodoviária e, em caso positivo, qual o custo
159 estimado e solicitação de envio do material, que eventualmente esteja em poder
160 da Prefeitura, para análise desta Comissão. No mesmo ofício questionar se há

161 projetos para acessibilidade na Rodoviária e em caso positivo, quais seriam,
162 solicitando mais informações a respeito. E elaboração de outro ofício para a
163 Secretaria Municipal de Governo, questionando quais seriam as fontes possíveis de
164 convênios, ou de subsídio de outros entes, para a reforma da Rodoviária. O Sr.
165 Rafael questionou se todos estariam de acordo com as propostas. O Sr. Murilo fez
166 um adendo, colocando como primeira opção, a questão da Segurança,
167 questionando a Secretaria Municipal de Segurança, ou Guarda Municipal, ou
168 Gabinete do Prefeito, sobre o porquê, de até hoje, não ter um posto da Guarda
169 Municipal dentro da Rodoviária de Santos, já que é um próprio público e salientou
170 que atualmente, em Santos, não há lugar algum que, fazendo chuva ou sol,
171 transitem, aproximadamente, cerca de onze mil pessoas por dia, sem contar as
172 pessoas que vão fazer recarga de cartão, ou se alimentar. E ressaltou que a
173 necessidade é imensa, apesar de ser um pedido reiterado por inúmeras vezes,
174 pela CET. O Sr. Rafael ressaltou estar de acordo, para fazer o terceiro ofício para a
175 SESEG, solicitando segurança no local. Com a anuência do Plenário, as três
176 propostas foram aprovadas e o Sr. Daniel estará trabalhando na elaboração das
177 minutas para o encaminhamento, as quais serão repassadas, posteriormente, aos
178 Conselheiros, para conhecimento. O Sr. Rafael deu continuidade, citando outro
179 assunto. Disse que a Sra. Luzia havia solicitado fiscalização, junto a UME Avelino
180 da Paz Vieira. A Sra. Luzia complementou que fez o pedido, também, para a EMEF
181 Emília Maria Reis, pois nos dias de Feiras Livres, as pessoas estacionam seus
182 veículos, nos locais de embarque e desembarque dos ônibus escolares. Então,
183 solicitou apoio para a fiscalização, a fim de coibir estas irregularidades, porque
184 não permitirá que as crianças desembarquem em fila dupla. O Sr. Rafael
185 perguntou se existe algum tipo de proposta, em longo prazo, para auxiliar neste
186 problema. A Sra. Luzia respondeu que existe sinalização proibitiva, mas os
187 motoristas não respeitam. O Sr. Daniel sugeriu mudar a feira livre de lugar, para
188 resolver o desembarque dos alunos, na porta da escola. O Sr. Rafael solicitou que
189 a Sra. Luzia preparasse um vídeo com as ocorrências no local, e encaminhasse
190 pelo grupo de whatsapp, para que a Comissão pudesse entender a situação, para
191 que não se tenha como única opção mudar a feira, por ser uma providência muito
192 impactante. O Sr. Murilo solicitou praticidade e que houvesse ligações para o

193 número de emergências da CET-Santos, no telefone 0800 77 19 194, ou que a
194 Sra. Luzia faça contato direto no celular da Sra. Patrícia, para que as providências
195 sejam tomadas de forma rápida, no local. A Sra. Luzia e o Sr. Murilo concordaram
196 que o problema no local é desrespeito e abuso dos motoristas, pois há sinalização
197 visível implantada. O Sr. Rafael perguntou ao Sr. Murilo, qual a conduta a ser
198 tomada pela CET, para surtir resultados, quando há tanta recalcitrância e
199 desrespeito à sinalização. O Sr. Murilo respondeu que a conduta é multa e
200 guincho. O Sr. Rafael informou que a situação estará sendo observada, para
201 encontrar alguma solução e o Sr. Murilo salientou que a fiscalização no local está
202 sendo realizada, de forma rotineira na parte da manhã, na UME Avelino da Paz. O
203 Sr. Rafael colocou outro assunto pertinente para discussão e que ainda está
204 recente, pedindo a opinião dos conselheiros sobre a questão dos patinetes que
205 estão chegando na cidade, se é uma opção interessante para a mobilidade, ou se
206 existe algo a se melhorar. O Sr. Daniel respondeu que seriam melhores do que já
207 são, caso houvesse mais cuidado nos locais de devolução destes equipamentos,
208 pois algumas pessoas os largam em locais inapropriados, como até mesmo dentro
209 do canal. E citou outro ponto, que o aplicativo dos patinetes não possui
210 acessibilidade, então não conseguiu baixar o aplicativo. Entendeu que o aplicativo
211 teria que se adequar em um padrão necessário, para a acessibilidade. O Sr. Rafael
212 explicou que tem uma questão de ordem, sobre esta situação. No Município de
213 Santos não existe regulamentação, mas em São Paulo que regulamentou, é
214 necessário que se tenha dezoito anos, justamente pelo fato da responsabilidade
215 civil. O Sr. Murilo salientou que no aplicativo dos patinetes, existe registro
216 informando ser proibido para menores de idade operarem o equipamento. Porém,
217 muitos pais se cadastram e alugam os patinetes, para os filhos andarem. O Sr.
218 Murilo falou que esta situação é passível de punição por parte da empresa, uma
219 vez que existem as regras estipuladas no aplicativo, como também um vídeo
220 educativo que induz a pessoa que está alugando, como deve se portar com
221 relação às orientações de respeito aos pedestres, normas de trânsito e velocidade
222 permitida. E ressaltou que a falta de educação impera, em qualquer atividade. O
223 Sr. Murilo complementou que a atividade do patinete é de empresa particular, que
224 se inscreveu na Prefeitura para obter a licença para operar. E que a CET tem

225 avaliado este tipo de atividade nestes seis meses, verificando se há abusos,
226 aplicando o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. O Sr. Murilo explicou que muitas
227 vezes, constata os patinetes transitando pela rua, o que não poderia, pois existem
228 as ciclovias, assim como a constatação de menores de idade conduzindo os
229 equipamentos, principalmente nos jardins da praia, o que não é permitido. Disse
230 que a CET está estudando elaborar um regulamento, que possa disponibilizar a
231 opção de recolher estes equipamentos, quando for utilizado de forma irregular. E
232 salientou outra questão de muita preocupação, onde várias pessoas estão
233 comprando seus próprios patinetes. E explicou que precisa ser elaborada a
234 regulamentação para o patinete, ou seja, se for equipamento de particular, a
235 punição será feita na pessoa física. Se for patinete de empresa, a pessoa jurídica
236 será punida e a empresa que procure a quem de direito, o cliente que estava
237 utilizando, para cobrar essa punição. Mas terá este patinete autuado, ou recolhido,
238 dependendo da gravidade da situação. O Sr. Murilo salientou que é um assunto
239 que está em andamento e já conversou com o Sr. Rafael, informalmente, e que o
240 regulamento está quase pronto. O Sr. Uriel sugeriu que a empresa fizesse uma
241 ampla divulgação, de como utilizar o equipamento. O Sr. Murilo respondeu que
242 esta divulgação foi feita e está no aplicativo, inclusive com um vídeo educativo,
243 porém, muitas pessoas ao contratar o serviço, ignoram o que está descrito nos
244 “Termos de Uso”, onde constam as regras do contrato e apertam a opção “li e
245 aceito os termos e condições de uso”, sem ter efetivamente tomado ciência do que
246 está descrito no texto. E nestas regras, informam uma série de penalizações
247 previstas. O Sr. Murilo complementou que a CET orienta a empresa dos
248 equipamentos, a procurar espaços privados, para fazer os estacionamentos dos
249 patinetes, para não deixar nas calçadas e em locais públicos. E como a
250 Regulamentação ainda não está vigente, ocorre a impossibilidade de uma atitude
251 mais efetiva, para coibir as irregularidades. E explicou que até agora, não houve
252 situação em que precisasse atuar efetivamente nas correções, com um índice
253 muito baixo de acidentes, principalmente comparado a outras cidades e que o
254 município de Santos é de superfície plana, com muitas ciclovias e o equipamento
255 está sendo usado mais para lazer. O Sr. Murilo ressaltou que o patinete não está
256 sendo usado para a mobilidade, uma vez que é oferecido o sistema de bicicletas

257 compartilhadas, sendo um serviço público licitado e, neste caso, a CET exerce uma
258 fiscalização, sendo um serviço de bicicletas que mais faz viagens/dia no Brasil,
259 pois em um breve comparativo, Santos possui o registro de mais viagens feitas
260 por bicicleta pública compartilhada que são Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte
261 e qualquer cidade grande. Santos está, inclusive, à frente de Brasília neste
262 número. E que em um breve comparativo, a viagem de patinete custa muito mais
263 do que a viagem de bicicleta pública. O Sr. Daniel complementou que a bicicleta é
264 retirada e devolvida na estação. A Sra. Alcione questionou o porquê de não ter
265 estações para os patinetes, a exemplo das bicicletas, porque evitaria deixar o
266 equipamento nas portas de garagens e supermercados. O Sr. Murilo respondeu
267 que com a elaboração da regulamentação, esta questão será avaliada. Porque se
268 for delimitar espaço público para deixar os patinetes, há necessidade de se fazer
269 um chamamento de licitação e cobrar da empresa por isso. Afinal, o táxi paga, a
270 bicicleta paga. Então, se a empresa chega para explorar o serviço e recebe por
271 isso, não tem lógica usufruir o espaço público, gratuitamente. O Sr. Rafael
272 comentou que seria mais interessante, que os patinetes, em pleno funcionamento,
273 ficassem estacionados como motos, do que nas calçadas. O Sr. Murilo salientou o
274 exemplo de São Francisco (Estados Unidos da América) onde nasceu a idéia dos
275 patinetes e lá estão proibidos, porque virou uma febre e trouxe problemas para a
276 cidade, pois com duzentos patinetes se vive em uma situação cômoda, mas
277 quando o número sobe para dois mil, vive-se em situação que pode ocasionar
278 transtornos. O Sr. Murilo ressaltou a importância em se fazer a regulamentação. O
279 Sr. Rafael perguntou quais seriam as diretrizes gerais para a elaboração desta
280 regulamentação, além da cobrança. O Sr. Murilo respondeu que a cobrança do
281 espaço público é um item do regulamento, além de registrar de maneira muito
282 clara, todas as normas de conduta, infrações e penalidades do Código de Trânsito
283 Brasileiro – CTB. E esclarecer para a empresa, que se constatada a irregularidade,
284 o patinete será removido para a CET e haverá multa. Além do pagamento de
285 estadia e pagamento para a retirada do equipamento. Assim como ocorre com a
286 moto, o carro e a bicicleta. O Sr. Roberto comentou que pode ocorrer até o
287 impedimento na liberação da licença, para qualquer empresa neste segmento. O
288 Sr. Murilo respondeu que não tem licença e lembrou a lei municipal feita para

289 fiscalizar os veículos da Uber e o Judiciário vetou esta lei, onde o Município ficou
290 impedido de proibir e de fiscalizar esta ação. A Sra. Alcione comentou que no ano
291 de mil novecentos e oitenta e três, tinha um projeto de bicicleta para fazer de
292 trezinho, para tirar foto na praia. E a Prefeitura negou veementemente, alegando
293 que sujava a praia e a imagem da cidade. E tempo depois, foi permitido para
294 outra pessoa, que implantou um projeto igual. O Sr. Rafael perguntou se os
295 conselheiros tinham sugestões para que a Comissão pudesse se posicionar, com
296 relação aos pontos cruciais para esta regulamentação. A Sra. Alcione falou em
297 normatização, que deveria ser igual a das bicicletas, com lugar específico para
298 deixar o equipamento. O Sr. Daniel sugeriu fazer nos moldes de como já vem
299 funcionando o Bike Santos. O Sr. Rafael discordou, de forma particular, porque se
300 fosse determinada a obrigatoriedade de estações, o usuário perderia a liberdade
301 de utilizar e, hoje, o aplicativo já fornece um incentivo para colocar nas estações,
302 porque se o usuário não o fizer, paga mais caro. E sugeriu colocar nos moldes das
303 motos, em locais onde o estacionamento é permitido, para impedir ficar na
304 calçada, atrapalhando pedestres e pessoas com mobilidade reduzida. Em
305 contrapartida, não impor a necessidade de se deslocar a uma distância maior, do
306 que aquela que se deslocaria para achar uma estação, pois o serviço garante a
307 comodidade de deixar o patinete próximo do local de destino. O Sr. Rafael explicou
308 que não é um usuário contumaz do Bike Santos, por achar muito desagradável
309 depositar a bicicleta na estação e depois ir a pé ao local de destino, então prefere
310 utilizar o ônibus, já que a distância a percorrer, geralmente, é muito menor. O Sr.
311 Rafael concluiu que a obrigação de deixar na estação, desconfiguraria o serviço e
312 o finalizaria. Entendeu que esta medida, seria o mesmo que ser contrário ao
313 serviço. O Sr. Murilo esclareceu que o valor que se paga em uma viagem de
314 patinete, por exemplo, da Av. Rangel Pestana até a praia, seria o mesmo valor que
315 usar a bicicleta pública todos os dias no mês, quantas vezes quiser. O mesmo
316 valor de oito reais, comparando uma única viagem de patinete, em relação ao uso
317 da bicicleta, várias vezes ao dia, durante um mês e que isso sim é política pública
318 de mobilidade. O patinete é usado mais para lazer, ou no caso, do usuário poder
319 gastar um pouco mais e querer a comodidade de parar no local de destino, ou
320 seja, não concorre diretamente com o Bike Santos, por causa da diferença de

321 preço. A Sra. Alcione questionou quanto custa. O Sr. Rafael respondeu que para
322 desbloquear, o valor é de três reais e que custa cinquenta centavos de real por
323 minuto rodado, então, para uma viagem de dez minutos, custaria oito reais. E se
324 parar fora da estação, paga-se uma multa de dois reais e cinquenta centavos,
325 multa esta cobrada para desestimular o cliente a fazer isso, porque a empresa
326 também tem o custo do recolhimento fora das estações. O Sr. Rafael perguntou se
327 este regulamento pré moldado teria como premissa, a necessidade de ter estações
328 sob pena de recolhimento. O Sr. Murilo respondeu que, a princípio, não. Porque
329 precisa regulamentar aquele que é proprietário do patinete particular, também.
330 Então é necessário que seja igual. O Sr. Rafael pediu aos conselheiros, para que
331 observassem o serviço no decorrer do mês, para poder trazer sugestões e,
332 futuramente, colaborar antes de ser assinado o regulamento dos patinetes. Para o
333 próximo assunto de pauta, o Sr. Rafael comentou que foi enviado ao grupo de
334 whatsapp dos conselheiros, um parecer onde pediu ao Sr. Prefeito, no ano de dois
335 mil e dezesseis, para que regulamentasse o funcionamento de aplicativos de
336 transporte de passageiros e algumas mudanças na regulamentação dos táxis,
337 também. Disse que faria a leitura de um parecer de novembro de dois mil e
338 dezesseis, com as conclusões deste parecer, que somam em trinta e um pedidos
339 para o Sr. Prefeito. E que ao final a leitura gostaria de colher dos conselheiros, os
340 eventuais comentários para estar oficiando o Sr. Prefeito a informar resposta e se
341 houve algum encaminhamento, porque até o presente momento, a Comissão
342 Municipal de Transportes de Santos não teve nenhuma devolutiva. Para não ler as
343 dezesseis laudas do parecer, efetuou a leitura apenas das duas últimas laudas,
344 com as conclusões, texto este descrito a seguir, na Síntese das Propostas: (I)
345 Concessão de desconto nas corridas de táxis computadas a partir do resultado
346 aferido no taxímetro entre 7h e 20h em dias úteis, nominada como desconto de
347 Nível I; (II) Concessão de desconto nas corridas de táxis, computados a partir do
348 resultado aferido no taxímetro entre 20h e 7h, em dias úteis, nominada como
349 desconto de Nível II; (III) Concessão de desconto nas corridas de táxis,
350 computados a partir do resultado aferido no taxímetro nos finais de semana,
351 igualmente nominada como desconto de Nível II; (IV) Seja determinado o
352 afixamento, no painel e na parte de trás dos táxis, de aviso com publicidade

353 destinada a educar os passageiros sobre as regras novas sobre descontos; (V)
354 Seja ratificada junto ao Poder Legislativo Santista, por Vossa Excelência, a
355 proposta de revogação da Lei nº 3.213/15; (VI) Seja recomendado ao Poder
356 Legislativo a rejeição do Projeto de Emenda à Lei Orgânica do Município nº
357 14/2015 [Processo Nº 1562/2015]; (VII) Sejam reunidas secretarias de Finanças,
358 de Assuntos Jurídicos e CET para propor regulamentação dos serviços de
359 transporte privado individual no âmbito do Município, segundo balizas trazidas na
360 fundamentação do presente parecer; (VIII) Seja enviada à Câmara dos
361 Vereadores proposta de inclusão de item no art. 50 do Código Tributário do
362 Município para os fins de tributar os serviços de transporte individual privado
363 solicitado através de plataforma digital de reunião de motoristas autônomos,
364 diferenciando-se os veículos com placa de Santos e os que não possuem; (IX)
365 Seja adotada postura extrafiscal em relação à tributação dos serviços, para que
366 seja evitado o excesso de veículos na atividade, caso resulte em caos urbano; (X)
367 Integração entre SEFIN e plataformas de fornecimento de serviços de transporte
368 privado individual, para produção de nota fiscal eletrônica, e envio destes
369 documentos aos e-mails de todos os clientes que utilizaram os serviços, cada vez
370 que utilizarem; (XI) Exigência de percentual mínimo de carros elétricos ou híbridos
371 atuando em parceria com as plataformas, segundo cronograma definido pelo
372 Governo Municipal; (XII) Isenção tributária, por prazo certo e razoável, a fatos
373 geradores de tributos relacionados a veículos híbridos ou elétricos; (XIII) Exclusão
374 dos veículos atuando na forma de compartilhamento de viagens do número base
375 de veículos sobre o qual incidirá o percentual de carros híbridos ou elétricos; (XIV)
376 Imposição de número mínimo de carros a atuarem na modalidade de
377 compartilhamento, em Santos, conforme tabela de proporcionalidade entre os que
378 não são de compartilhamento e os que são, a qual não terá obrigatoriedade de
379 seguir parâmetro percentual; (XV) Que todos os veículos utilizados no serviço de
380 transporte individual privado tenham ar-condicionado à disposição do usuário;
381 (XVI) Que os veículos a circular em no Município em serviço dessa natureza (XV)
382 tenham idade máxima de 8 anos; (XVII) Que, no caso do transporte individual
383 privado prestado com auxílio de plataformas de inclusão de parceiros autônomos,
384 seja garantido espaço para avaliação do motorista e das condições de higiene e

385 segurança do veículo na própria plataforma de requisição de veículo, devendo ser
386 criado, pelas empresas, padrão para qualidade, sob pena de exclusão do motorista
387 parceiro, e tais informações sobre padrões sejam disponibilizadas ao público em
388 geral; (XVIII) Seja garantida, na modalidade mencionada no item anterior, a
389 disponibilidade de pagamento através de cartão de crédito, sendo recomendável
390 às empresas que o façam também por dinheiro em espécie; (XIX) Seja garantida a
391 manutenção de serviço de atendimento telefônico para usuários que queiram fazer
392 reclamações, tanto para táxis quanto para a modalidade mencionada no item
393 XVIII; (XX) Que a empresa que promova transporte privado individual faça
394 checagem mensal quanto à pontuação anotada na carteira de motorista dos seus
395 parceiros, retirando imediatamente da plataforma aqueles que atingirem vinte e
396 um pontos; (XXI) Que seja garantido ao consumidor dos serviços de transporte
397 individual privado o cancelamento do serviço, sendo defeso à plataforma fazer
398 cobrança se o consumidor alegar justo motivo para o cancelamento. (XXII) Que a
399 empresa detentora da plataforma de comunicação entre usuário e motorista exija
400 dos candidatos a motorista, atestado de antecedentes criminais junto à Justiça
401 Federal e à Justiça Estadual do Estado de São Paulo, e que o resultado seja
402 negativo para qualquer delito, inclusive culposo, ou outro texto que implique nos
403 mesmos objetivos; (XXIII) Seja enviada proposta ao Legislativo que autorize que o
404 Poder Executivo limite o número de veículos atuando concomitantemente em cada
405 plataforma de fornecimento de serviços de transporte privado individual; (XXIV)
406 Seja conferida isenção total e por tempo indeterminado dos impostos incidentes
407 sobre os serviços prestados por motorista que adapte seu veículo às necessidades
408 de pessoas com deficiência, segundo normas técnicas definidas pela Associação
409 Brasileira de Normas Técnicas ou parâmetros definidos em norma municipal;
410 (XXV) Autorização expressa à utilização de suportes próprios ao transporte de
411 bicicletas em veículos utilizados para transporte individual no Município; (XXVI)
412 Que a regulamentação do serviço de transporte privado individual preveja
413 expressamente a necessidade de autorização especial para que seja pactuado
414 preço fixo para uso dos serviços pelo consumidor, quando não dependerem do
415 percurso a ser adotado; (XXVII) Que a autorização mencionada no item XXVI seja
416 conferida sempre em caráter temporário, quando conferida; (XXVIII)

417 Rastreamento dos táxis e oferecimento de botão de pânico aos motoristas
418 vinculado ao rastreamento; (XXIX) Obrigatoriedade a que táxis façam expediente
419 noturno, em rodízio, sem prejuízo a que interessados fora do rodízio possam
420 atuar; (XXX) Possibilidade jurídica de que cooperativas ou empresas de reunião de
421 táxis façam promoções com descontos diversos; (XXXI) Comunicação permanente
422 com a Comissão Municipal de Transportes de Santos, previamente à tomada de
423 decisões impactantes no âmbito dos transportes. Finalizada a leitura, o Sr. Rafael
424 esclareceu que é um pacote de medidas que envolvem tanto táxi, quanto o
425 serviço de aplicativo e, no momento em que foi assinado, era sabido que não
426 existia possibilidade jurídica de impedir que funcionasse, então preferiu-se criar
427 opções, para que o serviço fosse regulamentado de maneira justa e sem permitir
428 os abusos, que por entendimentos estavam acontecendo. O Sr. Daniel comentou
429 que é muito oportuno que os motoristas adaptem seus veículos, porém é
430 necessário que haja mais ênfase na questão da pessoa com deficiência, e contou
431 o caso em que chamou o motorista de aplicativo, mas o motorista cancelou a
432 viagem. E ressaltou que foram oito veículos chamados e todos cancelaram. Até
433 que teve que voltar de ônibus, em um final de tarde muito chuvoso de uma sexta-
434 feira. E em outra ocasião, com situação semelhante, saindo do Sindicato do
435 Comércio Varejista, o motorista quis expulsá-lo do carro e o Sr. Daniel ligou
436 imediatamente para o Sr. Rogério Vilani, para contar o ocorrido. O Sr. Rogério
437 explicou que como era um veículo particular, este assumia o risco e a CET estava
438 impedida de agir. O Sr. Daniel citou o caso, exatamente, porque falta esta
439 regulamentação que está sendo discutida agora. E comentou sobre outro ponto,
440 que quando se obriga a aceitar o pagamento em dinheiro, tem a questão de
441 segurança pública muito forte, mesmo com a livre iniciativa, a pessoa fica sujeita
442 ao risco, aumentando o número de assaltos e crime contra taxistas e motoristas
443 de aplicativos. O Sr. Daniel também falou que São Paulo estipulou idade máxima
444 para os veículos, criando discussões e críticas de motoristas que alegaram que
445 seus carros tinham dez anos e eram muito mais conservados que os veículos
446 novos. Sugeriu a possibilidade de se criar vistorias, para a aprovação ou não dos
447 veículos, sendo estas as observações que tinha a fazer. A Sra. Alcione solicitou
448 observação na forma de tratamento às pessoas com deficiência e explicou que

449 muitas vezes, não tem necessidade de adaptação, pois quando viaja de táxi, leva
450 consigo uma tábua de transferência e passa sozinha para dentro do veículo e o
451 motorista só precisa se preocupar com a cadeira, mas citou casos de amigas que
452 foram agredidas verbalmente, onde o motorista se negou a carregar a cadeira e
453 conduzir a passageira, usando termos grosseiros. O Sr. Murilo aconselhou a
454 reclamar com a Uber, já que não tem regulamentação. O Sr. Rafael explicou que a
455 Uber quer atuar em diversos municípios e delimita a atuação em municípios,
456 diferente do patinete, que delimita em bairros. Então, para a Uber atuar no
457 município de Santos, precisa estar adequada às suas normas. E concluiu que se o
458 motorista da Uber pega um passageiro em um determinado município com regras
459 específicas e entra em outro município com regras diferentes, está sujeito às
460 penalidades. E que não dá para inviabilizar completamente, mas criar regras para
461 o funcionamento é normal, assim como o táxi, que não se pode proibir táxi na
462 cidade, mas pode criar regras que vão limitar o funcionamento do serviço. O Sr.
463 Murilo falou que neste segmento, a CET pode exercer o poder de fiscalização, mas
464 no outro caso não. E comentou sobre a cidade de São Paulo, que tem um
465 contingente enorme, tecnologia de informação e equipes competentes e não
466 conseguem dominar este serviço. E explicou que no projeto de regulamentação,
467 avaliaram as informações passadas pelo Sindicato dos Taxistas, todas as
468 cooperativas e associações de taxistas, associação dos condutores de aplicativos,
469 o sindicato dos condutores de aplicativos, além da equipe jurídica dos três
470 aplicativos, sobre a legislação que se pretendia fazer. E complementou que
471 gostaria até de poder ser mais restritivo, mas está impossibilitado, a exemplo de
472 outras cidades onde esta restrição já foi judicializada e a parte ganhou. Então não
473 se pode colocar regras que já estejam judicializadas, porque todo o regulamento
474 será posto a perder. O Sr. Alfredo comentou que as empresas de táxi estão
475 começando a dar descontos nas corridas espontaneamente, em torno de vinte e
476 cinco a trinta por cento. O Sr. Rafael comentou que antes era proibido, mas a
477 Comissão fez o parecer, pedindo para liberar. O Sr. Murilo explicou que queria dar
478 o desconto e chamou o sindicato, questionando se precisaria fazer nova lei e o
479 sindicato pediu para esperar, pois verificariam como iria ficar. E falou que os
480 taxistas não podem cobrar a mais, mas acredita que o desconto está sendo dado.

481 O Sr. Roberto salientou que o problema de dar desconto pelo taxímetro é que
482 gasta com a aferição daquele equipamento, que já está obsoleto e gastarão mais
483 de trezentos reais para alterar a tarifa a menor. O Sr. Murilo disse que o ideal seria
484 ter um aplicativo para os táxis, explicou que a CET chegou a elaborar uma
485 proposta do regulamento, também, porque no futuro pode surgir mais de uma
486 empresa que queira fornecer este serviço para os taxistas. O Sr. Roberto disse que
487 pelo aplicativo, o taxista nem liga o taxímetro porque a corrida sairá mais cara. O
488 Sr. Daniel citou uma propaganda ouvida no rádio, onde a Onda Azul dá este
489 desconto como diferencial e ela vende a seguinte proposta: se a pessoa pedir pelo
490 aplicativo da Onda Azul, te dá o valor mais ou menos certo, em relação ao
491 desconto de trinta por cento. O Sr. Roberto falou que a população passou a usar o
492 aplicativo para carro particular e que mesmo dando desconto, os taxistas não
493 conseguem mais recuperar. Para finalizar este tópico, o Sr. Rafael comunicou a
494 todos que estará encaminhando ofício ao Sr. Prefeito, pedindo resposta sobre o
495 andamento do parecer. O Sr. Murilo informou que a CET já fez este regulamento,
496 ouvindo todas as partes citadas anteriormente. O Sr. Rafael pediu que o
497 regulamento fosse trazido à Comissão Municipal de Transportes de Santos. O Sr.
498 Daniel perguntou ao Sr. Rafael se poderia pautar neste ofício mais alguns itens,
499 voltados à pessoa com deficiência. O Sr. Rafael informou que não existe limite
500 para o envio de ofícios e que ele poderia fazer com tranquilidade, para trazer na
501 próxima reunião para discussão e, posteriormente, enviar ao Gabinete do Sr.
502 Prefeito. O Sr. Daniel informou que seriam apenas dois itens, sendo a recusa de
503 transporte em razão de deficiência, caracterizada como crime, bem como a
504 proibição de preço diferenciado. E o outro ponto diz respeito sobre a adaptação de
505 veículo e melhor formação do profissional para que atue com cordialidade, no
506 trato com a pessoa com deficiência. O Sr. Murilo esclareceu que como não se trata
507 de serviço público, a CET não pode penalizar o profissional, se ele tem curso ou
508 não, mas pode até colocar no regulamento, que deveria ter. E frisou que quem
509 tem que exigir, é o passageiro. Citou também o preço dinâmico dos aplicativos. E
510 Esclareceu que com a negativa e recusa de se pegar pessoa com deficiência,
511 deve-se fazer queixa e registro na polícia, ressaltando que a CET não tem como
512 agir e nem a obrigar um motorista que é particular a praticar um serviço que ele

513 não quer. O Sr. Rafael falou que a partir do momento em que ele entra num
514 parâmetro de fiscalização, de uma regulamentação de trânsito a ser executado
515 pela CET, a CMTS pode criar meios de punir sim os infratores, pois o Judiciário não
516 está impedindo de punir, está impedindo de inviabilizar totalmente a atividade. O
517 Sr. Murilo frisou que se um taxista agir na recusa em transportar, seja por causa
518 do cão guia, ou pelo transporte da cadeira de rodas, ou outro motivo, será
519 chamado para prestar os esclarecimentos e providências serão tomadas, até
520 mesmo com a punição se configurada a infração, seja ela qual for, porque o
521 serviço de táxi é um serviço público e está sob a fiscalização da CET. O aplicativo
522 tem uma série de reclamações, e uma série de fatos e atitudes que a CET não tem
523 como fiscalizar e punir, mesmo com o regulamento. O Sr. Rafael entrou com o
524 último ponto da reunião, solicitando a ratificação dos conselheiros, em relação aos
525 representantes da CES – Comissão de Estudantes de Santos, que há cerca de dois
526 anos não recebe representantes nas reuniões e está propenso e inclinado a pedir
527 para que o Sr. Prefeito substitua esta cadeira, a fim de que a CMTS tenha este
528 contingente na Sociedade Civil. O Sr. Uriel pediu a oportunidade de conversar com
529 os representantes da CES para estimulá-los a comparecerem. O Sr. Rafael
530 considerou já ter sido oferecido tempo suficiente para que comparecessem. E que
531 tanto a diretoria anterior, como a atual, sabem da existência da cadeira na CMTS e
532 não há comparecimento, talvez por falta de interesse. E como a Comissão precisa
533 ter dinâmica e força no trabalho, esta situação precisa mudar. O Sr. Uriel gostaria
534 de encaminhar ofício à CES, para comunicá-los. O Sr. Rafael manifestou-se
535 contrariamente ao pedido de oficiar, explicando que a instituição já foi chamada
536 extraoficialmente a comparecer, e o tempo em que houve reiteradas ausências
537 sem justificativas reafirma a desnecessidade de cobrar presença, e em seguida
538 colocou para votação dos conselheiros. O Sr. Alfredo perguntou qual seria a
539 cadeira que o Sr. Rafael sugeriria a ocupar o lugar. O Sr. Rafael informou que
540 sugere a Associação Comercial de Santos, entidade mais antiga da Baixada
541 Santista e tem uma Câmara de Transportes atuante, e que, possivelmente, traria
542 uma outra visão para a CMTS, tanto em relação ao transporte de cargas quanto
543 como representante do comércio em geral. O Sr. Rafael esclareceu ao Sr. Uriel que
544 ele é uma pessoa participativa, está em todas as reuniões, sem ser titular de uma

545 cadeira; por isso mesmo, quem tem direito a voto deve fazer jus à posição que
546 ostenta. E talvez, com o passar do tempo, e efetiva participação, mesmo sem
547 voto, o CES mereça a chance de voltar a fazer parte da CMTS. O Sr. Rafael
548 ressaltou que, se for olhar a questão da representatividade, a Comissão já recebeu
549 pedido de um órgão nacional de trânsito, para ter cadeira, e sua participação com
550 voto foi condicionada a participação prévia nas reuniões. Após discussões, foi
551 aprovada a proposta do Sr. Rafael de pedir ao Prefeito, a quem compete
552 determinar quais entidades têm assento no colegiado, a exclusão do CES dos
553 quadros da CMTS, substituído pela Associação Comercial de Santos. O Sr. Uriel
554 solicitou ao Presidente da Comissão, que incluísse para a próxima pauta de
555 reunião, o assunto relativo a transporte coletivo, mais especificamente, ônibus e
556 motoristas. O Sr. Rafael pediu que o Sr. Uriel trouxesse este assunto na próxima
557 reunião. Sem outras manifestações e nada mais havendo a tratar, o Presidente
558 agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a reunião às 18h58. Eu,
559 Heloísa Helena Hernandez Quintana_____,
560 lavrei a presente Ata, que foi assinada por mim, bem como pelos presentes.

561

562 Participantes:

563

564

565 Rafael Santos de Paula (CMJ) – Presidente

566

567

568 Murilo Amado Barletta (CET) – Vice-Presidente

569

570

571 Alcione de Araújo Simões (CONDEFI)

572

573

574 Alfredo de Deus Camaño (SESCON)

575

576

577 Daniel de Moraes Monteiro (SEDS)
578
579
580 Luzia Helena Antonio Bento Bergamo (SEDUC)
581
582
583 Roberto de Faria (OAB)
584
585

ANEXO I
ATA DA 73ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA
COMISSÃO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE SANTOS - CMTS

Fotos tiradas do piso tátil da Rodoviária de Presidente Prudente.

