



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA

PRESIDENTE: TONINHO PAIVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 02 DE SETEMBRO DE 2015

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Tumulto

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Bom dia a todos. Na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, declaro abertos os trabalhos da quinta audiência pública referente ao PL 349/2014, de iniciativa do Vereador Adilson Amadeu.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, *link* Auditórios On-Line.

A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público em geral no porta da Câmara Municipal de São Paulo.

A chamada desta audiência pública vem sendo publicada no *Diário Oficial do Município* desde o dia 27 de agosto de 2015. Esta audiência foi convocada em atendimento ao Requerimento 19/2015, de autoria do nobre Vereador Claudio Fonseca.

As inscrições para o pronunciamento devem ser feitas junto à secretaria da Comissão. Cada um dos senhores inscritos terá três minutos para falar. No decorrer da audiência pública, vamos vendo as manifestações.

Informo que, mesmo licenciado, se o Vereador Ricardo Young quiser fazer da Mesa, está convidado.

Registro a presença dos Vereadores Adolfo Quintas, Claudio Fonseca, Senival Moura, Vavá e Salomão Pereira. Assim, a Comissão conta com todos os seus membros, exceção ao Vereador Bispo Atílio Francisco.

Convido, para compor a Mesa, o Diretor do Departamento de Transporte Público, Dr. Daniel Teles. Peço ao nobre Vereador Senival Moura que faça a leitura do projeto objeto desta audiência pública.

O SR. SENIVAL MOURA – Projeto tema da audiência pública: PL 349/2014, do nobre Vereador Adilson Amadeu, do PTB, que dispõe, no âmbito do Município de São Paulo, sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registro também a presença do sempre Vereador desta Casa e hoje Presidente do Sindicato dos Taxistas, nosso amigo Natalício Bezerra.

A todos, esperamos que realmente possam fazer uma discussão democrática. Que saíamos daqui elucidados para que possamos fazer a votação do projeto em Plenário.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Salomão Pereira.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Obrigado, Sr. Presidente. Bom dia a todos e todas. Agradeço a todas as lideranças presentes: o Presidente do Sindicato dos Taxistas, Natalício Bezerra Silva, e à sua diretoria; Americano; Maranhão; o pessoal do Nilson, que representa a categoria luxo, e os demais. Esperamos que nosso trabalho hoje seja bastante produtivo a favor da categoria dos taxistas da cidade de São Paulo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem palavra, pela ordem, o nobre Vereador Claudio Fonseca.

O SR. CLAUDIO FONSECA (PPS) – Sr. Presidente, para cumprimenta-lo pela iniciativa procedente e oportuna de convidar o Vereador Ricardo Young para compor a Mesa da Comissão que realiza esta audiência pública e discute o importante projeto de lei, posto que também o Vereador é autor de uma proposta substitutivo. V.Exa., com esse ato, com esse gesto, dá uma importância não só à representação parlamentar – mesmo nas circunstâncias de hoje – como também permite que o debate seja feito de forma ampla. Esperamos que o resultado audiência pública seja exitoso, para orientar os Srs. Vereadores e as Sras. Vereadoras, finalmente, sobre como se comportar na decisão que está prevista para ocorrer no dia 9.

Aproveito também a oportunidade para cumprimentar os demais Vereadores que compõem a Comissão e aqueles que para cá vieram, pois a audiência pública destina-se a ouvir o público. Esperamos que todos tenham a oportunidade de manifestar seus posicionamentos acerca do projeto em discussão e do tema do transporte individual

compartilhado na cidade de São Paulo. Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Senival Moura.

O SR. SENIVAL MOURA – Sr. Presidente, primeiro para dizer que a audiência pública foi sugerida pelo nobre Vereador Ricardo Young e posteriormente pelo Vereador Claudio Fonseca e também por representantes da Uber. Aproveito a oportunidade para perguntar quem são os representantes do aplicativo Uber. Que possam se manifestar e dizer quem são. (Pausa) É aquele senhor ali? (Pausa) Só um representante da Uber está presente? Quantos estão? (Pausa) todos vocês? (Pausa) O.k.

Então, inicialmente, eu gostaria saber se esses representantes que pediram a audiência pública serão convidados por V.Exa., Presidente, a compor a Mesa.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Nobre Vereador Senival Moura, todos aqui estarão em uma posição de igualdade. Democraticamente, vamos ceder a palavra àqueles que estiverem inscritos. Informo também que às 13 horas teremos que devolver o local para outra Comissão, que fará sua reunião.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Vavá.

O SR. VAVÁ – Apenas para cumprimentar os nobres companheiros sindicalistas, representantes da categoria dos taxistas. Também gostaria de conhecer os representantes do aplicativo, porque a gente vem discutindo há tempos essa questão e não tivemos a presença deles. Então, esta é a oportunidade que temos de debater essa questão, esclarecer os mal-entendidos e tentar achar um entendimento para essa questão, que vem criando um grande debate na Cidade inteira.

Temos conhecimento de ocorrências registradas com vítimas e até sequestros, e ficamos preocupados. Faço parte de uma categoria de transporte, sou motorista do transporte coletivo da Cidade por quase 37 anos. Conheço a categoria dos taxistas, que é co-irmã, e a gente quer realmente que estabeleça paz na Cidade e que venha a ser debatida essa questão

para que se esclareçam os pontos mal entendidos. Obrigado, Presidente.

O SR. RICARDO YOUNG – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Eu gostaria de deixar também uma regra.

Eu gostaria de deixar também uma regra: que os Vereadores da comissão se pronunciassem no final. Vamos ouvir aqueles pertencentes ao segmento e que possam, realmente, se manifestar. Daí, os nobres Vereadores poderão ter uma noção do porquê o pedido da audiência pública foi feito. Viu, nobre Vereador Ricardo Young, assim, V.Exa. poderá também falar, inclusive, seria sobre o que seu pronunciamento?

O SR. RICARDO YOUNG – Na verdade, queria cumprimentar a Comissão de Transporte pela sensibilidade com que convocou essa audiência pública. Quero parabenizá-lo como Presidente pela condução desse requerimento e, como vemos, o tema é bastante importante. Gostaria de aproveitar para cumprimentar o Sr. Natalício Ceará, o Americano e dos demais presidentes de sindicatos e associações, bem como o pessoal da Uber, para que possamos ter uma manhã de debate democrático e produtivo. Muito obrigado, Sr. Presidente e demais Vereadores da comissão.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Torno a falar que as inscrições poderão ser feitas, aqui, ao lado de nossa mesa, e elas já estão abertas. Assim, todos podem se manifestar.

O SR. SENIVAL MOURA – Sr. Presidente, queria fazer uma sugestão para podermos começar até chegar aos que estão inscritos, os primeiros inscritos, por isso sugeriria que, inicialmente, o representante do DTP, Daniel Teles fizesse uma saudação e, em seguida, o representante do aplicativo Uber e, em seguida, se fosse possível um representante dos taxistas, nessa ordem, se fosse possível, para que possamos começar a audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Sugestão essa que, como ninguém se manifestou, está aceita, Vereador Senival Moura.

Sr. Daniel Teles, com a palavra, por 5 minutos para se manifestar e, no andamento

da audiência, eventualmente, poderá voltar a utilizar o microfone.

O SR. DANIEL TELES – Para nós é uma honra muito grande estar participando dessa audiência pública que trata do PL 349/2014, um projeto de lei de autoria do Vereador Adilson Amadeu.

Estou lendo que o projeto de lei, em seus artigos 1º e 2º, ementa e a multa. O que, eu poderia comentar de imediato é que, hoje, na verdade, eu não estaria dando um parecer, estaria, inclusive, querendo ouvir as contribuições da audiência pública, no sentido de podermos formar uma opinião.

Então minha contribuição é mais no sentido de dialogar nesse processo de elaboração, de discussão do projeto de lei.

O Artigo 7º, inciso XIII do Marco Civil da Internet, que é a Lei 12.965, de 23 de abril de 2014, diz: “Dos direitos e garantias dos usuários, é garantido aos usuários a aplicação das normas de proteção e defesa do consumidor nas relações de consumo realizadas na internet”. Isso é o previsto no Artigo 7º inciso XIII do Marco Civil da Internet.

No Artigo 39º do Código de Defesa do Consumidor, inciso VIII, ele dispõe que “é vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, entre outras práticas abusivas” e aí no inciso VIII “colocar, no mercado de consumo, qualquer produto ou serviço em desacordo com as normas expedidas com os órgãos oficiais competentes”, e daí fala, tem mais um texto que dispõe sobre as normas técnicas ABNT.

Então, assim, o órgão que regula a questão do transporte individual remunerado, de passageiros, pelo Artigo 12 A, da Lei de Mobilidade Urbana, que é a Lei 12.587, de 2012, ele prevê que compete aos municípios organizar, disciplinar e fiscalizar o transporte individual de passageiros. E, daí, então, compete ao Município, essa Câmara teria todo o aspecto legal de legislar sobre o assunto. E ainda no 12 A fala que as normas que o Município adotar, então pode regular esse serviço.

Então assim, quais são as normas, hoje, que regulam o transporte individual de

passageiros. Primeira regra é que tem de ter alvará, que é a autorização da Prefeitura para que se possa exercer essa atividade econômica. Os veículos particulares que temos apreendido, não cumprem essa regra.

Depois, o condutor tem de ter o Condutoxi, que é o segundo requisito e que regulamentar a Lei 12.468 de 2011, no seu Artigo 2º e que estabeleceu – regulamentou – a profissão de taxista. E diz que é privativo do taxista “o transporte individual remunerado de passageiros”. E, no Município, para exercer essa profissão, você tem de ter o Condutoxi. Os veículos apreendidos até agora, os condutores não tinham o Condutoxi,

Outra regra do Artigo 8º da Lei 12.468, de 2011, é que para que possa ser medida essa prestação de serviço, nos Municípios com mais de 50 mil habitantes é exigido o taxímetro. Os veículos que apreendemos não possuíam taxímetro auferido pelo IPEM, que é o órgão estadual que auferi os equipamentos de taxímetro no Estado de São Paulo e, no caso, o Município de São Paulo. Os veículos que apreendemos também não tinham esse equipamento, que é regulamentado como condição para prestação do serviço.

Por outro lado também, nós temos o Código de Trânsito Brasileiro, que é a Lei 15.903, de 1997.

O Código de Trânsito Brasileiro dispõe, em seu Artigo 135, que “o veículo, para exercer qualquer serviço remunerado, precisa estar registrado, licenciado e emplacado na categoria aluguel” e ele precisa dessa autorização para emplacar esse veículo, registrá-lo e licenciá-lo. E o órgão que faz isso é a Prefeitura, no caso dos veículos e que seus donos querem exercer atividade econômica remunerada.

O artigo 107 do Código de Trânsito Brasileiro prevê que, nessa prestação, os veículos de aluguel têm que cumprir não só o CTB, mas as normas de segurança, higiene e conforto que foram estabelecidas pelo órgão competente para autorizar, no caso, a Prefeitura. Também esses veículos que nós apreendemos não estavam com vistorias realizadas pela Prefeitura, não cumpriam o 107. Então, além de não cumprirem o 135, não cumpriam o 107.

O artigo 329 do Código de Trânsito Brasileiro prevê que o controle das condições que tem que ter o motorista para exercer essa atividade econômica deve ser feito pelo Poder Público competente para autorizar. Quando a pessoa quer exercer essa atividade, ela tem que comparecer ao órgão público e apresentar suas certidões. Esse artigo inclusive é regulamentado pela Lei 7.329/69, do Município de São Paulo.

Essas são as regras expedidas pelos órgãos competentes para que esse serviço possa ser oferecido aos usuários.

No inciso VIII do artigo 39 do Código de Defesa do Consumidor, que acabei de ler, fala que, se o fornecedor que colocar no mercado produto ou serviço que não cumpra essas regras expedidas pelos órgãos competentes, está sujeito a sanções do Código de Defesa do Consumidor porque isso caracterizaria prática abusiva.

No parágrafo único do artigo 57 do Código de Defesa do Consumidor diz qual é o parâmetro de multa que pode ser estabelecido. Os parâmetros vão de 200 UFIR a 3 milhões de UFIR para quem infringir essas normas.

São essas as legislações que visualizo com os quais esse projeto dialoga. Na internet é aplicado o Código de Defesa do Consumidor nas relações de consumo, que exigem que se cumpram normas expedidas pelos órgãos competentes na hora de se oferecer um serviço. Nesse sentido o projeto dialoga para proteger o consumidor dessa eventual prática abusiva.

São essas as contribuições que gostaria de dar e me coloco à disposição para o debate.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Queremos agradecer a sempre oportuna exposição do Diretor de Departamento de Transporte Público.

Tem a palavra o nobre Vereador Senival Moura.

O SR. SENIVAL MOURA – Sr. Presidente, ouvi bem a fala do Daniel, que

exemplificou sobre o marco civil da internet, do CDC, do CTB, etc. Queria perguntar a ele, considerando todas essas informações e sendo ele diretor do DTP, qual seria a posição que tem hoje sobre o aplicativo Uber.

Não sei se cabe a ele responder agora.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Não cabe. Gostaria que ele respondesse em outra oportunidade, quando ele responderá a outras perguntas que com certeza virão.

Passemos aos inscritos.

Tem a palavra o Sr. Rafael Zanatta, Coordenador de Pesquisa do Internet Lab.

O SR. RAFAEL ZANATTA – Bom dia. Muito obrigado pelo convite. Sou Rafael Zanatta, Mestre em Direito pela USP e Líder de Projeto da Internet Lab, que é um centro de pesquisa em direito e tecnologia.

Quero contextualizar um pouco a minha fala a partir do projeto que eu coordeno, o Internet Lab, que teve início em dezembro do ano passado. Por que contextualizar? Porque esse projeto de lei do Vereador Adilson foi apresentado em julho do ano passado, num momento de muito calor e reação enérgica por parte do setor organizado dos taxistas, o que levou a nossa equipe de pesquisa no Internet Lab a estudar a fundo por que historicamente o transporte individual se configura como transporte público em São Paulo e quais são as reações em outras jurisdições, em outras cidades do mundo em relação ao conflito gerado por essas plataformas; porque não é só a Uber, existem outras empresas que também ingressaram no mercado de conexão entre passageiros e usuários por meio de plataformas.

O que quero destacar é que, na nossa pesquisa histórica, existem dados muito importantes que ajudam a entender que, primeiro, o serviço de transporte individual em São Paulo teve início em 1865, com o Sr. Severino Donato, que tinha carroças na Cidade. Ele começou de forma desregulamentada; ele publicou um edital no jornal dizendo que estava iniciando o serviço já que não tinha nenhuma regra a respeito.

As regulações em relação ao transporte individual tiveram início posteriormente a

essa ação empreendedora, digamos assim.

É muito antiga essa preocupação do Poder Público para compreender o que configura o transporte individual e por que ele tem interesse público. A nossa pergunta de pesquisa foi esta: o que configura o público ou o interesse público no transporte individual?

Observamos que os códigos de postura desde a época do Brasil Império, 1880, em São Paulo, depois das resoluções criadas pelo Município, tinham sempre uma preocupação muito grande de proteger o usuário em relação a quem oferecia o serviço. Obviamente, não era desejado que alguém subisse numa carroça ou num veículo que estivesse mal cuidado e que pudesse causar um acidente. Havia muita preocupação em relação ao serviço e a quem o prestava, que não fosse um criminoso, um esturador, alguém com um passado que pudesse ter um potencial grande para gerar violência no momento da prestação de serviço.

Não eram só esses os fatores. Historicamente, também havia a preocupação do regulador para que o usuário conhecesse previamente o preço do serviço, para que ele não fosse surpreendido no momento de barganha com disparidade de poder em relação a quem prestava o serviço. Existem relatos no *Correio Paulistano* e n' *O Estado de S. Paulo* que destacam justamente a dificuldade do regulador de fazer valer essas regras. Mesmo existindo uma regra de tabelamento de preços em relação ao transporte, os motoristas barganhavam e descumpriam essas regras, o que evidencia um caráter muito conflituoso em relação à regulação do transporte individual em São Paulo.

Na nossa pesquisa, conseguimos identificar alguns elementos que configuram o interesse público: a preocupação em relação à segurança do passageiro; inspeção do veículo; redução de assimetria de informação em relação ao preço – e por isso que ele é tarifado, tabelado –; mecanismos de publicidade desse preço – seja dentro do veículo ou através de normas publicadas em Diários Oficiais.

Uma vez finalizada a pesquisa histórica, se observamos o que está acontecendo no mundo todo, e a nossa pesquisa passou por esse segundo momento agora, começamos a

entender como diferentes cidades do mundo estão reagindo à emergência dessas plataformas. Percebemos também uma preocupação grande em usar esses mesmos elementos de interesse público para regular essas plataformas, para exigir um controle prévio, para exigir mecanismos de compartilhamento de dados das plataformas em relação aos motoristas para o Poder Público e para exigir mecanismos de transparência do preço, mesmo que seja flutuante, como é o caso do Uber. Em Nova York, por exemplo, existe um projeto de lei que está sendo votado que exige que os mecanismos de flutuação de preços dessas plataformas sejam publicizados aos usuários. Enfim, há uma série de fatores que tornam a regulação muito mais complexa, a nosso ver, do que o projeto de lei apresentado em 2014, naquele momento inicial de reação – o que é natural.

Precisamos pensar e colocar em discussão hoje: qual a complexidade do problema que estamos lidando; se é possível pensar para além de uma caixa binária de proibição e legalização e como a cidade de São Paulo pode aprender com outras cidades, que estão tratando do mesmo problema, porque esse não é um problema doméstico e exclusivo de São Paulo. Este é um problema global.

É possível então olhar para fora e aprender...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Por gentileza, o senhor pode concluir?

O SR. RAFAEL ZANATTA - A conclusão que há na entidade é de que existe um caráter histórico muito importante que não pode ser descuidado, que é possível olhar para jurisdições diferentes e que a cidade de São Paulo precisa aprender e testar novas regulações.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado. O próximo orador inscrito é o Sr. Iran Borges de Carvalho, do Sindicato dos Autônomos.

O SR. IRAN BORGES DE CARVALHO – Bom dia a todos. Sou Coordenador do ponto 2447, na Avenida Higienópolis.

Fiquei surpreso pelo fato de, neste País, acontecer uma idiosincrasia como essa.

Na Constituição, Lei Maior do País, está claro e escrito para todos verem. Não estamos numa feira livre aonde alguém chega, por um aplicativo, e se diz dono do transporte de um taxista, que trabalha de 12 a 16h por dia, engolindo gases tóxicos. O meio ambiente deveria diminuir a frota de carros e não aumentar.

O Estados Unidos é um País onde o PIB é 11 vezes maior do que a soma de todos os Países da América Latina. Vocês não podem comparar esse número com o nosso. Somos pequenos. Alguém havia fundamentado que o Uber é superior, é melhor. O que é Uber? Quer dizer que nós taxistas, brasileiros natos, baianos viu, Sr. Ricardo Young, baiano também, assim como seu pai, baiano de Caculé, somos inferiores? Uber significa melhor, superior. Essa é uma gíria americana que diz o seguinte: para que alguém seja distinto do outro, seja melhor.

Pois bem. O Sr. Daniel Teles, Diretor do DTP, falou muito bem e claro, no artigo 731: “O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código”.

Gente, se vocês acham que a Uber pode se coadunar com os táxis, estão rasgando a Constituição, a Lei Maior do País. Sejam claros, cidadãos. Não temos medo de americanos, de russos ou de quem for. Este País é de brasileiros e baianos. Então, quero concluir, eu olhei para esse cara que defendia a Uber e os olhos dele eram negros. Sabem por quê? Porque ele estava de luto, porque seu cérebro era podre. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Tem a palavra o Sr. Leandro Sanches, do Táxi Comum.

O SR. LEANDRO SANCHES - Bom dia a todos. Meu nome é Leandro, sou taxista há 12 anos, essa semana olhando na internet *Olhar Digital*, tinha uma matéria que dizia assim: “Google começa a testar carros autônomos sem a presença de humanos”, isso é nos Estados Unidos.

Então, vamos ver, em São Paulo são 33 mil taxistas, mais uns 15 mil motoristas, isso vai dar, em média, uns 45 mil. Vamos dizer que hoje o Uber financiou o carro em quatro. Daqui a quatro anos ele vai ter que comprar um carro melhor, vai ter que financiar por mais

quatro, dando 50% de entrada. Quer dizer, quando ele puder comprar um carro à vista a Uber vai ter colocado o próprio carro sem motorista, porque um dos maiores investidores deles é o Google.

Então, eu acho assim, se os liberaram hoje, vai trazer um problema muito grande lá na frente, que vai ser o desemprego e a falta de competição, porque a Uber sendo empresa pensa em um só. A empresa hoje abaixa o lucro para ganhar mais lá na frente. Então, eu acho que hoje teria que se pensar: “Legal, eles dão um transporte melhor”, é o que eles dizem, porque a praça tem carro melhor do que o deles, novo, auferido, fiscalizado e tudo.

Então, será que hoje a gente não tem que pensar se vale a pena mesmo liberar? Eu acho que não, porque vai ser uma dor de cabeça lá na frente, como da última vez que já falei, antes de 69, antes de o Sr. Paulo Maluf regulamentar a legislação de hoje, eu acho que vai abrir muita concorrência, vai saturar o sistema e assim, como é empresa, vai acabar defasando tanto o táxi que não vai compensar ser taxista. E depois vai acabar defasando até o próprio motorista da Uber. Quer dizer, vão ser 45 mil taxistas na rua e a própria Uber, se você quiser colocar dez, 20 carros, quantos carros você quiser colocar e pôr motorista, do jeito que você quiser você pode, acho que vai ter uma deslealdade dos dois lados, tanto para quem está empolgado hoje em querer entrar no sistema Uber, quanto para quem já está no sistema.

Nada mais. Obrigado, bom dia. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Leandro.

Tem a palavra o Sr. Antônio Matias, do Sinditaxi. (Pausa) Ausente. Tem a palavra o Sr. Daniel Mangabeira, representante da Uber.

O SR. DANIEL MANGABEIRA – Bom dia. Quero cumprimentar esta comissão, o Sr. Presidente, em nome de quem cumprimento os demais Vereadores. Gostaria, antes de mais nada, saudar a atitude da comissão e fazer os nossos agradecimentos.

A Uber já teve a oportunidade de falar nesta Casa, publicar e de se colocar à disposição para o debate, mas essa é a primeira vez que a gente faz aqui no plenário, em sede de audiência pública. Então, esse é um momento muito importante, até porque diálogo e debate são coisas que a gente vem tentando e buscando há muito tempo. Acho que essa sinalização da Câmara é sintomática e emblemática, no sentido de que a gente pode ter um canal um pouco mais fluido e mais aberto de comunicação.

Queria rapidamente falar ou tocar em dois pontos um pouco mais específicos. Eu acho que o primeiro – eu queria fazer um pouco de eco ao que disse o Diretor Daniel Telles e o

Zanata, acho que é importante a gente tentar pontuar esses aspectos um pouco mais técnicos e formais da Uber. É muito claro, a gente trouxe aqui muitos elementos técnicos, muitas leis, muitos números, mas de antemão é importante darmos um passo atrás e tentar entender. Que regulação é essa que a gente tem hoje no Brasil? E é uma regulação muito claramente aplicada ao setor público.

O Diretor Daniel Telles trouxe aqui de forma muito clara e precisa as atribuições do Município estabelecidas por lei federal. Ele diz e ai eu abro aspas para repetir aqui. Ele disse que “as obrigações são de disciplinar, organizar e fiscalizar”. Ele está corretíssimo nisso, mas quando a gente fala de estabelecer diretrizes e estabelecer regulação, é uma prerrogativa da União.

E aqui, se a gente trazer o debate para o ambiente regulatório, o ambiente normativo do Brasil, compreendemos que a política nacional de mobilidade urbana, que ele também trouxe aqui à discussão, estabelece muito claramente quatro categorias de transporte: três delas absolutamente regulamentadas, as três consideradas como públicas e uma delas, privada, ausente de regulação.

Ora, o que vem sendo interpretado é que essa ausência de regulação significaria ilicitude ou ilegalidade, daí o calor desse ambiente ou o calor de todos esses argumentos. Esse calor ou essa animosidade, esse caráter belicoso que essa questão toda tomou acabou levando à introdução de alguns projetos de lei – de novo, São Paulo não é exclusivo, isso não acontece só no Brasil todo, mas no mundo todo -, que visa no fim das contas vedar, proibir simplesmente. Cabe um exercício de análise interpretativa.

Ora, se no fim das contas o argumento é “nós vamos proibir porque é ilegal”, já é ilegal. Acho que o comando normativo ou vale ou não vale, na análise jurídica é binomial. Ou você tem um dispositivo ou um sistema que é ilegal ou você tem um sistema que é legal e, portanto, precisa ser ou tornado legal ou normatizado ou regulamentado. E é essa a nossa busca.

Acho que no fim das contas a mensagem principal que eu gostaria de passar é que a gente talvez perca aqui uma oportunidade muito boa de tentar discutir que cidade a gente quer no futuro. O projeto de lei, no fim das contas, se ataca ou busca atacar diretamente a Uber e não sei quais foram as intenções na sua confecção, no fim das contas acaba eliminando uma possibilidade da cidade de São Paulo. Ele acaba extirpando da cidade uma possibilidade de a gente ter um sistema fundamentado em tecnologia, que no fim das contas

possa servir a cidade e servir os cidadãos.

Eu acho que São Paulo não ocupa hoje e não vem ocupando há muito tempo posição de liderança neste país, buscando incrementar ou legiferar retrocessos. A gente tem que olhar para frente e tentar entender, se há um dispositivo que por lei é tido como legal, o nosso papel aqui – e eu digo, não só desta Casa, como legisladores, mas nosso, como cidadãos participantes – é o de tentar entender que regulação nós queremos para o bem da sociedade e não tentar apoiar um ato simplesmente proibitivo e vedatório, que poderá prejudicar o grosso da população no futuro.

Obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos ao Daniel.

Tem a palavra o Sr. Alessandro Martinez, do Use Táxi.

O SR. ALESSANDRO MARTINEZ – Boa tarde a todos. Acho que agora todo mundo me conhece, Alessandro Martinez, o Faccioli, obrigado. Obrigado por esse convite bem depois do Mangabeira, era tudo o que eu queria.

A cara de pau da Uber me incomoda demais, demais, demais. Onde a tecnologia da Uber é diferente do que a gente já tem? Está longe de ser isso. Qual serviço a Uber oferece que nós já não temos no Brasil ou aqui em São Paulo? Nada, até táxi de luxo com carro blindado nós temos e a Uber não tem. Motorista bilíngues, trilingues? Temos vários, não é só a Uber.

Sabem qual a diferença entre nós e a Uber? Nós somos corretos, a Uber é ilegal. Sabem qual a diferença entre a nossa legislação e a dos Estados Unidos? Lá são americanos que legislam, aqui são brasileiros. Ninguém convidou americano para vir aqui, invadir o nosso País e fazer o que quiser, tumultuar e forçar políticos, usar a população como massa de manobra política para forçar uma regulamentação que não interessa a ninguém, a não ser a própria UBER. Gostaria de saber o que passa na cabeça de alguns políticos, que tentam ajudar a UBER, se são patriotas ou não. Como é que pode passar pela cabeça de um cidadão brasileiro aceitar que uma empresa invada o país, as vias públicas, tumultue a ordem pública, ocupe espaços enormes na Imprensa, sendo que temos assuntos muito mais importantes do que a UBER? Temos a questão da Saúde, do Mensalão, do Petrolão, o *impeachment* ou não da Dilma, mais Educação, hospitais precários. Por que a UBER tem toda essa prioridade, inclusive nesta Casa?

Dias atrás, estive aqui com um Vereador – não me recordo o nome – que

denunciava o escândalo da salsicha nas escolas. A Prefeitura está pagando 10 reais o quilo, e nós, ele confessou comprar no mercado por 4,50 reais. O escândalo existe, mas só se fala de UBER.

Qual é o grande interesse, Sr. Ricardo Young, em defender tanto a UBER? Qual é o grande interesse? O que a UBER oferece que nós não temos? Mobilidade urbana? Mobilidade urbana é transporte público, é coletivo de massa, metrô, trem e ônibus. O táxi ajuda, mas ajuda pouco na mobilidade urbana, a UBER só atrapalha e ainda causa transtorno.

Causará uma guerra se não pararem, eles são agressivos e não vão parar nem com a lei proibitiva. Quanto mais leis aparecem proibindo, mais produtos novos lançam com a maior audácia e cara de pau. Não respeitam nada! Você proíbe, eles falam para os motoristas: continuem! Se prenderem você, nós pagamos, usamos os nossos advogados. E as leis no Brasil, que se danem. Todos nós fazendo papel de palhaço, inclusive os Vereadores que aqui estão.

O que a UBER tem a oferecer ao Brasil? A discórdia, a anarquia? O que a UBER tem? Nada! A UBER é o pior negócio para São Paulo e para o Brasil, não precisamos de anarquismo, não precisamos de ofensa. Não aguento mais ser ofendido, a minha profissão não merece o que vocês estão fazendo. Não sou desdentado, não sou analfabeto, não preciso morrer, não sou fedido e não aceito o anarquismo que há nas páginas sociais de vocês! Vocês é que tem que ir embora! (Aplausos) Em minha opinião, na opinião de qualquer patriota deste País, a UBER tem que tomar um pé no traseiro, tem de ser expulsa do Brasil, formalizar um pedido de desculpas pelo transtorno causado, pagar todos os impostos, multa, juros e correção, e se um dia quiser voltar, que volte seguindo a regra do jogo. Quem manda aqui somos nós!

(Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O próximo inscrito é o Sr. Nilson Carvalho, Cooper Luxo.

O SR. NILSON CARVALHO – Bom dia a todos. Vou pontuar o que eu tenho a dizer sobre o aplicativo. Fala-se que taxista é contra tecnologia, nós não somos. A nossa tecnologia, com os aplicativos atuais são mais do que suficientes para atender à demanda.

Agora, eu não sou traficante, não sou agiota, não sou estuprador, mas sou uma plataforma de tecnologia que ligo o traficante ao usuário final, o agiota ao consumidor final... Então é muito fácil se defender dessa forma, colocando a culpa no vento. Então o que eu sou? Eu sou coautor de qual crime? Do transporte clandestino? Porque sabemos, usar carro particular para fazer transporte é ilegal, mas se eu tiver uma plataforma para intermediar isso, eu sou legal. Então estamos discutindo a regulamentação do quê? Do coautor de uma prática criminosa ou falando de tecnologia, de transporte?

Mobilidade, mais carros nas ruas? Os táxis andam pelos corredores de ônibus e outros carros vão atravancar todo trânsito. Acessibilidade? Maravilha, nós temos várias notícias na internet que deficiente visual não pode andar nos carros da UBER porque não aceitam cachorro. Deficiente físico? Os carros deles estão preparados para colocar cadeira de rodas? Os nossos táxis estão preparados, mas o deles não. Acessibilidade? A UBER não transporta deficiente físico. Já pensaram nisso? Não pensaram.

Há outra matéria: UBER nos Estados Unidos teve aumento de taxa de novos motoristas de 20% para 30%. Quem vai pagar? A população? E os valores de aumento na Europa de 200%? Ah, teve alta demanda. Quem vai pagar? É a população? É simples você falar que conecta o intermediário a uma prática.

Se pelo menos dessem uma participação dos lucros para a Cidade, mas não contribuem com nada! Pegam tudo e levam embora; cartão internacional, vai embora, evasão de divisas.

Por falar nisso, a coautora está ajudando no exercício ilegal de uma profissão, a nossa profissão que existe há 40 anos, de repente, prestamos serviços para a cidade, mas hoje não valem nada. Os táxis são descartáveis.

A minha proposta – como da última vez – está de pé: gostaria que a UBER pegasse os seus dez melhores carros, com seus dez melhores motoristas, carros não sublocados, tivesse o nome dos motoristas, e fizéssemos uma comparação com os táxis de luxo de São Paulo. Como já disse, só é preciso aumentar a nossa frota para mil carros e regulamentar na Prefeitura, porque há demanda, eles nos trouxeram essa notícia, a cidade não quer enxergar, mas nos trouxeram essa novidade. Temos aí táxis de luxo blindados, ano 2016, e eles agregam carro 2008, como se fosse o melhor transporte do mundo. Aqui não é o Estados Unidos! Lá a realidade é outra. Táxi de luxo em São Paulo deve ser... A UBER não tem!

Obrigado, um abraço!

(Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O próximo inscrito é o Sr. Erik Nybo da Easy Táxi, representado pelo Sr. Dennis Wang.

O SR. DENNIS WANG – Sr. Presidente, acho que a gente traz a opinião de como a inovação pode melhorar a mobilidade urbana, e isso a Easy Taxi está fazendo desde 2011. A gente é uma empresa brasileira, 100% brasileira, foi criada no Rio de Janeiro, e já está sediada em São Paulo. E a gente nasceu com o objetivo de melhorar o transporte público de São Paulo, do Brasil e do mundo. Hoje atuamos em 30 países, são mais 400 mil taxistas. Em São Paulo somos 32 mil taxistas.

Trazemos a inovação, e o uso da tecnologia para melhorar o serviço, a gente já trouxe. Desde que começamos, nos últimos quatro anos, a gente cadastrou virtualmente todos os taxistas de São Paulo, a gente conferiu toda a documentação, o Condutox, a habilitação do taxista, antecedentes criminais. Temos todo um controle sobre o que é feito.

Além disso, melhoramos a qualidade do serviço porque a tecnologia permite ver onde estão distribuídos os táxis em São Paulo, indicamos aos taxistas onde está faltando táxi. Conseguimos melhorar a avaliação dos taxistas, os passageiros podem dar nota aos taxistas e a gente avisa: olha, você precisa melhorar a limpeza do carro, o serviço, etc. E sempre que há

reclamação de que não foi cobrado o que está no taxímetro, conseguimos falar com o taxista.

Só para ter ideia de como a gente consegue ajudar o setor, hoje, 15% dos taxistas já foram punidos de alguma forma. Foram bloqueados temporariamente ou suspenso do serviço. Contribuímos então com a melhoria do já existente setor do transporte público individual.

Só para ter ideia, já rodei 20, 30 países pela Easy Taxi, São Paulo tem dos melhores serviços de táxi do mundo. Pelo aplicativo fazemos pesquisas junto à população, e o Brasil – especificamente São Paulo – tem dos melhores resultados de recomendação do uso do aplicativo de táxi. Hoje, nove entre dez pessoas usuárias de táxi que usam a Easy Taxi, recomendam o seu uso porque sabem da qualidade do serviço, não só do aplicativo, mas especialmente do taxista.

Quero aproveitar para agradecer aos representantes dos taxistas, todos que trabalham com a Easy Taxi, o serviço é muito bom e graças a vocês a Easy Taxi faz hoje milhões de corridas. Só no Brasil, são milhões de pessoas que usam o aplicativo. Em São Paulo milhares de pessoas usam o aplicativo todos os meses.

Quero agradecer a Casa pela oportunidade de falar.

Só para esclarecer, somos sempre a favor da inovação e do debate.

Quero posicionar que o compromisso da Easy Taxi é melhorar, continuar melhorando o serviço de transporte público individual no Brasil e em São Paulo.

Obrigado.

(Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O próximo inscrito é o Sr. Antonio Mathias.

O SR. ANTONIO MATHIAS – Boa tarde, Srs. Vereadores; boa tarde, Toninho, Presidente da Mesa. Em nome do Presidente, cumprimento todos os Vereadores, os taxistas presentes.

Hoje, eu juro para vocês, não vou me estressar, estou tomando calmantes para não

estressar. Mas eu vou na linha do companheiro Baiano, que falou muito bem. Dizer que tenho a mesma opinião. Não estou mais culpando a UBER pelo que está fazendo, estou culpando os nossos parlamentares. Ontem, vi a audiência pública em Brasília, e lá estavam o Americano e o Sr. Natalício, aqui presentes, fiquei chateado. Veio um monte de deputado que não tem a postura dos Vereadores de São Paulo. Todos eles querendo defender a UBER, inclusive Hugo Leal, um nobre deputado que fez o projeto da lei seca, eu tinha a maior admiração por ele, mas ontem fiquei decepcionado.

Gostaria de pedir aos Vereadores da Casa para não caírem em tentação do Hugo Leal, sigam a faixa que é o que nós taxistas e familiares estamos pedindo, o mesmo pedimos ao nosso Prefeito, que sancione o projeto de lei em seguida. Ai tudo correrá na santa paz, em São Paulo, e nós confiamos nos Vereadores, no Legislativo da cidade, no Prefeito desta cidade, nos taxistas, esses, sim, ótimos profissionais. São eles que conduzem a cidade, conduzem o turista de negócio. Sem eles, não há turista de negócio. A cada sete minutos, há um evento em São Paulo e esse evento é coberto pelos pais de família, pelos taxistas.

O Dr. Daniel Teles foi muito bem, hoje, no seu pronunciamento, está fazendo um excelente trabalho junto com a sua equipe de fiscalização. Sou um cara crítico, Daniel, mas dou a mão à palmatória em público: você a frente dos seus fiscais está fazendo um excelente trabalho. Está de parabéns. Precisamos contratar mais, mas com esses está sendo um herói.

Peço que dia 9 de setembro, os Vereadores que estão indecisos, decidam-se a favor dos taxistas, e não só dos taxistas, mas em defesa desta cidade, do paulistano, da sociedade, da mobilidade.

Toninho, quero pedir em seu nome, Presidente da audiência, depois do dia 9 vamos fazer debates, audiências públicas com os representantes dos taxistas, dos sindicatos, pois nós temos de trabalhar com a Easy Taxi, com a 99, com a Porto Seguro, com a Sem Parar. Esses trabalham com os táxis, estão dando a *cara* com os taxistas. São esses que devem participar do debate.

Muito obrigado.

(Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Queremos registrar a presença dos nobres Vereadores Alessandro Guedes e José Police Neto.

Tem a palavra Clodoaldo Ribeiro.

O SR. CLODOALDO RIBEIRO – Boa tarde a todos. Muito obrigado, Vereadores, pela oportunidade de exercer meu direito democrático. Na figura do Presidente agradeço a todos os Vereadores.

Quero começar a minha fala lembrando a fala do ilustre Daniel Mangabeira. Espero que superemos este debate. A cidade de São Paulo – quando eu olho para cá, fico muito nervoso porque o que está acontecendo deixa a todos nervosos. Se eu olho para lá, fico um pouco mais calmo.

Nobre Vereador Ricardo Young, sobre a InternetLab, gostaria que o senhor me dissesse, qual o impacto social que a quantidade de carros que essa empresa quer colocar na rua vai trazer para a cidade? Pergunto, Daniel Mangabeira, quantos carros têm a UBER hoje na cidade de São Paulo? Quantos? Responda! Ocupe esta tribuna e fale isso. Se permitirmos que a UBER entre, amanhã é a Lyft, etc. Imagine o impacto que vai gerar no trânsito da cidade! Há tantos Vereadores honestos que trabalham com Transporte na cidade, há anos, e vem um empresário, dono de um instituto de pesquisa, por que não contrata o IBGE para fazer levantamento na cidade de quantos alvarás são necessários?

Senhores, a atividade privativa de taxistas, quando um legislador cria uma lei que coloca a palavra “privativa”, eu – com o pouco conhecimento que tive – não entendo outra maneira a não ser exclusivamente, privativa, única! Não há mais nenhuma brecha na lei. Até quando vamos continuar discutir? Até quando, senhores? Espero que até semana que vem a gente regularize isso.

Vou falar sobre a responsabilidade. Meu pai está nesta Casa, eu amo meu pai,

taxista há mais de 30 anos na cidade de São Paulo. Semana passada, em programa de televisão que nos desrespeita - enquanto estou falando não estão ouvindo, e várias emissoras fazem isso -, no programa diziam que taxista é bandido. O meu pai, nesse dia, foi atacado por um passageiro porque a imagem que passam para a sociedade é de que taxista é bandido, corrupto, sujo, imundo! Não é isso, a nossa profissão é digna, nobre, honesta. Será que ninguém vê isso? Por que essa empresa não ajuda a construir algo melhor para a sociedade? Não, vem querendo destruir, desregulamentar a lei que o nosso querido Diretor do DTP, Daniel Telles, colocou aqui.

Para concluir: Essa empresa visa somente lucro, ela não está interessada em defender interesse de mobilidade na sociedade, na Cidade. Por quê? A rotatividade de motoristas nessa empresa vai fazer com que entre um motorista e saia outro, extinguindo a profissão de taxista. O impacto social que gera na Cidade, nas pessoas, ninguém considera isso.

Eu tinha mais coisa para dizer, mas em outro momento vou poder falar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado. O próximo é o Sr. Giovanni Romano, do Sindicato dos Taxistas.

O SR. GIOVANI ROMANO – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, companheiros presentes, quero comentar algumas coisas que foram ditas aqui.

Vou começar pelo que foi dito pelo representante da Uber. A Uber fundamenta seu discurso em algumas inverdades, aliás, já começou a operar no Brasil se fundamentando em uma inverdade apresentando um serviço que, teoricamente, seria um aplicativo que favoreceria o encontro de pessoas para compartilhar carona e que a pessoa beneficiária nesse compartilhamento contribuiria com parte do custo da gasolina – aquilo que a gente cansou de fazer no tempo de faculdade e que o tempo mostrou que era uma grande mentira.

Outra verdade, essa quimera que gerou de que existe uma modalidade de serviço

remunerado de transporte intitulado transporte individual privado. Isso não existe em nenhuma legislação brasileira. Transporte individual privado – e assim está definido em toda a legislação seja de caráter municipal, federal ou estadual – é o meu carro, o carro que eu comprei, arrendei ou aluguei para o meu uso. Prova disso é que o IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, publica anualmente a evolução do custo do transporte individual privado. O estudo é feito especificamente sobre o uso de veículo pertencente arrendado ao alugado pela pessoa que é beneficiário do próprio transporte.

Então, transporte privado individual é exclusivamente o meu automóvel que eu uso para ir ao meu trabalho, vir para esta audiência e etc.

Outra quimera é que Uber não é ilegal, apenas não regulamentado. A Constituição Brasileira expressamente diz que é proibido o exercício, a prática de qualquer atividade econômica que não tenha regulação. Portanto, a inexistência de regulação implica na proibição. Isso é a Constituição Brasileira.

Quanto a procurar um diálogo para aparar arestas, infelizmente, essa procura se deu de uma forma tardia porque se essa fosse verdadeiramente a intenção da empresa Uber, antes de colocar seus carros e disponibilizar o aplicativo teria procurado as autoridades brasileiras e tentaria negociar. Não houve isso. Só vem buscar o diálogo quando sofre a reação. Reação essa que ocorre no mundo inteiro. Será que o mundo inteiro está errado e só o Uber está certo? Será que todos os países do mundo estão errados?

O representante da Interlab fez uma apresentação interessante. Já em 1865 as autoridades deste País se preocupavam com a questão do transporte oferecido publicamente às pessoas. Por quê? Quando você olha a brasileira, você olha a lei: salário mínimo. O que diz a Constituição Federal? Ela dispõe que o salário mínimo tem de prover as necessidades básicas da população – alimentação, moradia, educação, transporte.

A Constituição Federal dispõe que transporte é item básico para a população. Isso é o que justifica a regulação, que parece excessiva, mas não é, porque o transporte de pessoas não é apenas uma questão de mobilidade, mas também é uma questão de segurança

pública.

Para terminar. Regulamentar o Uber, ou qualquer aplicativo semelhante, significa instituir, no transporte individual remunerado, aquilo que não existe, que é o monopólio. O serviço de táxi, no Brasil, é basicamente um serviço prestado por autônomos, o que impede a formação de cartel e monopólio. Entregarmos esse poder nas mãos de um aplicativo significa incentivarmos a formação de um monopólio, com graves prejuízos para a mobilidade e as pessoas. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Esta Presidência informa que as inscrições estão encerradas.

Tem a palavra o Sr. Edmilson Americano, Vereador pela cidade de Guarulhos e Presidente da Associação Brasileira das Cooperativas de Motoristas de Táxi.

O SR. EDMILSON AMERICANO – Bom dia a todos.

Muito obrigado pelo convite.

Procurarei ser bem rápido, até mesmo porque tudo que tinha de ser dito, basicamente já foi. Porém, faço um apelo à Imprensa. Não sou contra a Imprensa. Os taxistas não são contra a Imprensa. Os taxistas também não são contra a tecnologia.

Deparo-me com algumas pessoas falando: “Vocês são contra a tecnologia”. Isso não é verdade. Prova disso está que, há muitos anos, já utilizamos a tecnologia, com a Easy Taxi, com a 99 Taxis, que não têm espaço publicitário na TV.

Então, só quero dizer que há mais de cinco anos usamos tecnologia. Ao Uber, esse aplicativo que veio para cá se dizendo inovador, devo dizer que a única inovação dele é conectar transporte clandestino de passageiros aos usuários de transporte. Não há outra coisa. Ele transporta um motorista, que não é autorizado, e o veículo, que não é licenciado, para os devidos fins. E detalhe: cobra 20% disso e no Uber Pop e no UberX, cobra 25%, escravizando os seus motoristas.

Os taxistas já falaram o que tinham de falar. Agora, reproduzirei uma fala do Sr. Promotor Público, da área do Direito do Consumidor. S.Exa. disse que: “Se a Uber tivesse respeito por este país, se ela respeitasse as leis brasileiras, teria envidado os esforços para adequar formalmente suas atividades, utilizando apenas o serviço de transporte individual, restringindo-se a contratar somente motoristas autorizados, assim como faz a Easy”. É tão bom ver um jovem brasileiro como o fundador da Easy! Esse sim é um empreendedor. empreendedor dentro das leis vigentes deste país. Aqui não vou rasgar as leis brasileiras

porque as respeito, Daniel Mangabeira, porque a vontade que tenho é de rasgar o Código Brasileiro de Trânsito. É rasgar a lei 12.587. É rasgar o marco civil que você fala que está de acordo e um marco civil, muito bem dito pelo Daniel Teles: tem de ser dentro das leis. Não é porque é internet que se pode fazer qualquer coisa. Não posso fazer um aplicativo para aproximar o usuário do traficante, porque vou ser preso, Daniel.

Uso o seu nome, Daniel, mas respeito. Você é bem pago para defender, só que você como brasileiro me decepciona. Dinheiro não é tudo. Você está trabalhando para falar bem de uma empresa americana e está sendo bem pago. Tem de respeitar, porque você precisa ganhar, agora, você não respeitar a gente, Daniel, é vergonhoso. Você como brasileiro deveria ter vergonha de trabalhar para essa empresa.

Para concluir, deixo aqui a fala do Ministério Público. Nem precisaria de lei se fosse um país mais sério já teria tirado esse aplicativo do ar. E respeito o voto de cada um dos Vereadores, mas lamento quem muda de posição dessa forma. Respeito, mas lamento e sou obrigado, sentimento é sentimento. Fico chateado com isso. Respeito, mas lamento quem mudar de voto com relação ao projeto 349.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Sérgio Branco.

O SR. SÉRGIO BRANCO – Boa tarde. Sou Sérgio Branco, alguns dos senhores já me conhecem, inclusive, um vídeo meu passou nesta Casa.

Sr. Presidente, gostaria de declarar algumas coisas. Primeiro, nossa classe está sendo achincalhada por certa emissora, como os senhores já sabem, e tive até um vídeo cassado devido a isso, porque estava demonstrando a verdade.

Segundo, uma coisa que compromete muito a nossa categoria. Estão dizendo que há máfias de alvarás. Não conheço nenhum tipo de máfia de alvarás. Desconheço totalmente esse tipo de coisa. O que reconheço realmente é o caso desse aplicativo que está fomentando a locação de vários veículos de pessoas. Ou seja, a pessoa nem é proprietária do veículo. Ela usa o veículo de outra pessoa, faz a locação e continua trabalhando de forma ilícita.

Não compreendo como é que pode uma empresa dessas ainda publicar: venha trabalhar conosco, fique livre do Governo. Isso já é ilícito. Fique livre do patrão. Ilícito. Como ficar livre do patrão se algumas pessoas que podem, têm o poder aquisitivo, compram veículos e arrendam nas mãos de dois, três motoristas ao mesmo tempo. Isso não é máfia? Não é exploração de terceiros? Não é escravizar o pobre coitado que está lá querendo ganhar o pão para levar para casa?

Ainda por cima o motorista é achacado em 20%. E isso atualmente, porque caso, Deus me livre aconteça, dessa empresa se estabilizar no país, quanto irão cobrar? 20% será fichinha, principalmente com essa taxa dinâmica que eles utilizam. Nunca vi isso em táxi, juro por Deus. E creio que nunca irei ver, porque somos regulamentados, honestos, trabalhadores descentes, coerentes e pagamos nossos impostos em dia.

Acho impressionante a dificuldade de certa pessoa em compreender as leis. Vou dizer aos senhores, meu filho está fazendo uma faculdade federal, graças a Deus. É meu orgulho. Até me comovo de falar isso. Tenho certeza de uma coisa: Quando meu filho se formar, ele vai olhar para mim e dizer “Muito obrigado, pai”. E vou agradecê-lo por ter valorizado o que prestei de serviço para ele poder estudar.

Agora, eu gostaria de saber que tipo de tratamento é dado, qual a finalidade, quando uma pessoa que termina um curso de Nível Superior, como o caso do Sr. Daniel Mangabeira na USP. Acredito que deve ser a mesma coisa, o mesmo embasamento que meu filho está tendo na faculdade, de seguir as normas, as leis, ser uma pessoa do bem, coerente, e não infringir as leis, porque o que você tem de maior valor é o seu nome, o seu caráter, poder andar de cabeça erguida na rua e as pessoas olharem para você e te respeitarem: Está ali uma pessoa honesta, que não infringe a lei e que, acima de tudo, é um cidadão.

Falam tanto mal dos taxistas, mas vou lembrá-los de dois episódios na história do Brasil que foram extremamente importantes. Em 1970 e 1970, houve dois grandes incêndios em São Paulo, um no Edifício Andraus, outro no Joelma. Naquele período, não existiam tantos

hospitais como hoje, e quem socorreu as pessoas feridas até os hospitais disponíveis foram os taxistas. O mesmo caso aconteceu no Rio de Janeiro, com o Edifício Andorinha.

E agora, sermos tratados como lixo e escória da sociedade, é um absurdo! Por isso, peço a essa bancada, a esta Casa, que olhem com muito carinho para nós, taxistas, porque não somos o que está sendo propagado por uma emissora funesta, que está sendo paga para promover um aplicativo ilegal.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Natalício Bezerra, Presidente do Sindicato dos Taxistas.

O SR. NATALÍCIO BEZERRA – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, meus colegas, todos os presentes, tenho pouca coisa para falar porque já foi explicado tudo pelos companheiros taxistas, que são meus colegas, que se expressaram muito bem.

Quero ressaltar que o taxista de hoje não é o chofer de praça de ontem. Os senhores viram aqui que os taxistas é um dos trabalhadores mais esclarecidos. Às vezes, o cidadão tem curso universitário, é advogado, vai para o escritório, fica focado naquilo em jurisprudência; mas nós, taxistas, convivemos com todos os segmentos da sociedade, e aprendemos muito. A profissão de taxista é uma escola, e os Srs. Vereadores viram a forma como muitos taxistas se expressaram aqui.

Quero agradecer ao nobre Vereador Adilson Amadeu por esta propositura, e a todos os Srs. Vereador, porque se nós não tivermos a votação necessária para aprovar este projeto seremos derrotados. O próprio Vereador Adilson, que entrou com a propositura, será derrotado também. Então, queremos o apoio de todos os Srs. Vereadores desta Casa, indistintamente, porque não é justo. Não quero criticar a Uber. Não quero criticar ninguém porque já foi criticado aqui. As autoridades deste Município...

Estive em Brasília ontem conversando com os Deputados. Houve uma audiência pública em Brasília. Voltamos de Brasília, mas esse caso tem de ser resolvido aqui na cidade

de São Paulo.

E o nobre Prefeito, tenho certeza, quero esclarecer os meus companheiros taxistas, que não é só criticar. Quando a pessoa merece respeito temos de falar. Um promotor público entrou com ação contra os taxistas. Havíamos pedido os nossos alvarás que iam para uma licitação pública. O Sindicato entrou com uma ação e o Prefeito nos ajudou com outra ação e vencemos. Somos donos dos nossos alvarás. E essa parada agora, vamos vencer. Temos certeza que os nobres Vereadores estão ao nosso lado.

Vou encerrar, meu nobre Presidente, falando uma coisa que não deveria falar: há um Vereador nesta Casa hoje, Sr. Salomão Pereira, sempre foi meu adversário. Hoje não somos adversários. Em primeiro lugar estão os interesses da nossa categoria. Vamos trabalhar juntos em defesa da nossa categoria. O motorista de táxi de São Paulo - como citei - não é o mesmo chofer de praça de ontem. O motorista de táxi de São Paulo tem filho na faculdade. Vocês viram aqui a forma como muitos taxistas usaram esta tribuna e se expressaram. No passado o chofer de praça como eu e outros não faziam isso.

Quero agradecer a V.Exa., Presidente, por ter me dado esse espaço para falar. Agradeço a todos os Srs. Vereadores e conto com todos. Para encerrar, nessa Mesa estão sentados dois Vereadores que irão ficar marcados para o resto da vida por esta categoria.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registro a presença do nobre Vereador Bispo Atilio.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Obrigado, Sr. Presidente, cumprimento novamente os presentes. Quero primeiramente dizer aos taxistas que quando me acusam de não defendê-los precisam fundamentar o que estão dizendo, porque se há um Vereador que tem dado contribuições claras para a categoria tem sido eu.

Quando me acusam de defender a Uber, certamente, não escutaram o que falei no

Sinditaxi com o Ceará e todos os membros da Comissão da Secretaria de Transportes. Quando os taxistas dizem que a Uber está ilegal e isso prejudica a categoria sou o primeiro a dizer que vocês têm razão. Quando a Uber diz que temos uma legislação obsoleta que precisa ser modificada e reconhecer os avanços da sociedade digo que a Uber tem razão.

Bom, se os taxistas têm razão e a Uber tem razão, então estamos falando do quê e brigando por quê? É justamente aí que quero chamar a atenção dos senhores. Nós temos uma legislação em São Paulo que represa os alvarás. Nós temos alvarás represados e cada vez mais nós temos uma demanda para o transporte individual de interesse público. E o que está acontecendo? A clandestinização do serviço de táxi, por um lado; e, por outro lado, a patrimonialização dos alvarás. Os alvarás são licenças dadas de forma gratuita aos taxistas e hoje viraram comércio na Cidade. Agora mesmo o SPTV acabou de fazer uma reportagem em que taxistas declararam que pagaram 140 mil por um alvará. Os taxistas que trabalham para frotas ou que alugam alvará pagam de 140 a 190 reais para o dono do alvará. Isso é legal? Isso não é legal.

- Manifestações no recinto.

O SR. RICARDO YOUNG – Quem é que submete o taxista a 16 horas por dia, alugando alvarás? Quero chamar a atenção dos senhores aqui para o fato de que não adianta se fazer uma lei que proíba essa ou aquela tecnologia. Tem que se fazer uma lei que modifique o sistema de transporte individual, incorpore toda essa demanda reprimida, todos esses motoristas de táxi que hoje não podem trabalhar porque não têm alvará; e que, por outro lado, regulamente a tecnologia de forma que ela possa servir ao taxista.

O PL que eu protocolei – e tenho certeza de que vocês o conhecem, porque está no “euvoto”, está na minha página, coloquei para discussão pelos taxistas na sua Câmara Setorial – propõe a recuperação da condição de profissional autônomo de todo e qualquer motorista que tenha carteira de habilitação profissional, Condutox e que tenha atestado de bons antecedentes. Nenhuma tecnologia pode trabalhar com qualquer taxista que não

preencha essas condições. Só que o taxista não vai pagar para ninguém para poder exercer a sua profissão, ele vai exercê-la de forma autônoma e vai ter um registro que é só dele, intransferível, que não pode nem ser locado nem transferido, e ele vai escolher com que tecnologia, com que frota, com que empresa ele vai trabalhar. O PL 416/2015, de minha autoria, não compra essa briga que faz de conta que proibir a tecnologia vai resolver o problema dos taxistas. Ao contrário: ele traz um novo sistema, que resgata a condição de dignidade que o taxista tem que ter, e ele vai responder para que tecnologia ele vai trabalhar. E a Uber não vai poder trabalhar com nenhum motorista que não tenha uma licença específica e que não tenha Condutox.

- Manifestações no recinto.

O SR. RICARDO YOUNG – Mais justa do que uma proposta como esta eu ainda não vi. Essa é a proposta do PL 416/2015.

Para concluir, ficar fazendo de conta que o PL 349 vai resolver o problema, desculpe, mas ele é uma cortina de fumaça. O problema não está aí. O Prefeito já disse que vai vetar essa lei. O Secretário já disse que essa lei não tem guarida na Secretaria de Transportes.

O SR. ADILSON AMADEU – Mentira.

O SR. RICARDO YOUNG – E mais: é uma lei que proíbe o que já está proibido.

- Manifestações no recinto.

O SR. RICARDO YOUNG – Nós temos que rever o sistema.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Por gentileza! Meus amigos.

- Tumulto e manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Se preciso, suspenderei a sessão.

O SR. RICARDO YOUNG (PPS) – Eu peço que os senhores examinem o PL 416/2015 e, a partir daí, podemos ter uma discussão. Muito obrigado, Sr. Presidente.

- Manifestações no recinto.

- Vários Srs. Vereadores pedem a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Eu gostaria de dizer aos senhores aqui que até agora...

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pessoal, por gentileza. Até agora foi tranquilo.

- Manifestações no recinto.

- O Sr. Adilson Amadeu manifesta-se longe do microfone.

O SR. SENIVAL MOURA (PT) – Pela ordem, Presidente. Adilson...

O SR. RICARDO YOUNG – O senhor se comporte, nós temos um debate democrático. Não denigra esta Câmara de Vereadores. Comporte-se e mantenha o decoro, Sr. Vereador.

O SR. CLAUDIO FONSECA – Sr. Presidente, pela ordem. Pela ordem, Sr. Presidente. Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. SENIVAL MOURA – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Senhores presentes. Eu vou encerrar. Eu não gostaria de tomar esta decisão. Os senhores demonstraram até agora que são realmente pessoas compreensivas, comportadas, educadas, que têm como finalidade o trabalho. É nessa linha que nós queremos concluir a audiência pública de hoje. Os senhores vão depois tirar as conclusões desta audiência pública. Todos nós vamos ter o direito.

O SR. CLAUDIO FONSECA – Pela ordem, Sr. Presidente.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O senhor vai também falar. Com a palavra,...

O SR. SENIVAL MOURA – Pela ordem, Sr. Presidente. eu havia pedido primeiro

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O Vereador Salomão Pereira havia pedido antes.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Obrigado, Sr. Presidente...

O SR. SENIVAL MOURA – Eu havia pedido primeiro. Assim que o Vereador Ricardo Young citou o Prefeito, eu pedi pela ordem.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Vamos assistir a um minuto de um vídeo para os senhores tomarem conhecimento do que esse aplicativo Uber está fazendo pelo País, em cidades pequenas e grandes, matando as pessoas. Não podemos, de maneira alguma, aceitar isso. Por favor, passem o vídeo. Depois, vou ler um texto, e os senhores vão saber o que os promotores de Los Angeles e São Francisco colocaram na internet.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Nobre Vereador Salomão Pereira, peço a compreensão de V.Exa., porque, se eu abrir precedente para o seu vídeo, terei que abrir para outros. (Pausa) Obrigado pela compreensão. Conclua, Vereador Salomão.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Vou ler um texto que chegou ao meu conhecimento pelo MSN.

“Os promotores da Califórnia acusaram o serviço de transporte Uber de laxismo por não fazer uma checagem rígida dos antecedentes de seus motoristas, o que permite a presença de delinquentes em seu quadro de funcionários, segundo documentos apresentados ante o tribunal.

Promotores de San Francisco e Los Angeles afirmam ter encontrado 25 pessoas com antecedentes criminais graves conduzindo para o Uber, incluindo um assassino, um agressor sexual e um ladrão de identidades. O processo de checagem dos antecedentes continha erros sistemáticos, acusam.”

É lamentável como essa empresa faz tanta irregularidade por este país, e o Sr. Daniel Mangabeira vem aqui defender uma empresa que não tem escrúpulos, tendo já sido multada na Alemanha em 250 mil euros por concorrência desleal, na França em 300 mil euros

por serviço ilegal de transporte, na Holanda em 10 mil euros por concorrência desleal.

Os senhores tenham a certeza de que esta Casa vai aprovar o projeto 349. Tenho certeza disso.

- Aplausos e manifestações no recinto.

O SR. SALOMÃO PEREIRA - Os senhores podem confiar não só no Vereador Salomão como nos demais Vereadores. Aqui se tiver dois, três, quatro ou meia dúzia contra, isso é muito. Tenho certeza de que o projeto será aprovado. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado. Com a palavra o Vereador Vavá.

O SR. VAVÁ – Presidente, vou ser breve até porque já houve várias falas favoráveis aos taxistas. Como um chofer do transporte, eu também não poderia deixar de me manifestar a favor dessa categoria. Também assinei, em coautoria com o Vereador Adilson Amadeu, o projeto referente à categoria.

- Aplausos no recinto.

O SR. VAVÁ – Porque é uma categoria de transporte que precisa ser respeitada, pois paga seus impostos. Ela não pode ter uma concorrência desleal como está sendo feita. A Uber invade o espaço de uma categoria constituída há mais de 40 anos e não pode dessa forma exercer uma função remunerada de passageiro individual. Sou solidário à categoria dos taxistas, a qual eu pertença também como chofer de ônibus da cidade de São Paulo.

Meus companheiros sindicalistas, companheiros taxistas, somem a vocês o meu apoio. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereador Vavá.

Tem a palavra o nobre Vereador Claudio Fonseca.

O SR. CLAUDIO FONSECA – Sr. Presidente, só uma questão de ordem. Alguns que falaram na tribuna usaram a Constituição como referência e ela também é para o exercício do livre direito de opinião e manifestação.

No Poder Legislativo, quando você tem uma audiência pública – e neste caso requerida pelo Vereador Young e também por mim, posteriormente -, ela revela o desejo de dialogar com as partes envolvidas. Isso deve ser feito no mais amplo direito da manifestação da representação parlamentar. O parlamentar tem a sua opinião, como tiveram aqueles que se manifestaram na tribuna. Os argumentos servem para que nós possamos tirar conclusões.

Ao ouvir vários representantes, obviamente, depreendi uma série de situações que desconhecia e que são importantes para a formação do meu voto posterior e também para aprofundar determinados conceitos que foram ditos por aqueles que me antecederam.

Podemos fazer uma audiência pública pautada pelo respeito ao direito de se manifestar. O Vereador tem direito de expressar a sua opinião. Para esse diálogo ser frutífero, devemos ouvir todas as partes, ouvir também o Vereador Young e todos os demais que aqui estão.

Todos se manifestam, apresentam as suas propostas legitimados por aquilo que acreditam e ouvindo parcelas importantes da sociedade.

Então, não cabe agressão em audiência pública quer seja verbal ou física. A Casa também diminuiria de importância se os senhores assistissem a um espetáculo deprimente de agressão entre os parlamentares e entre vocês.

Nesse sentido é que faço a minha manifestação, Sr. Presidente, em relação a importância que V.Exa. deu a este evento ao abrigar o pedido de audiência pública e de todos vocês que estão aqui.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereador Claudio Fonseca.

Tem a palavra o nobre Vereador Bispo Atílio, membro desta Comissão.

O SR. ATÍLIO FRANCISCO – Sr. Presidente, Sras. e Srs. Vereadores, público presente, a audiência pública falou tudo. Tudo o que foi dito aqui que não se caracterize que somos “uberfóbicos”. Não somos contra a Uber, somos contra a ilegalidade, a usurpação dos

direitos.

Então, os taxistas estão no seu direito de defender os seus interesses. Nós, Vereadores, não estamos trabalhando contra A, B ou C, estamos trabalhando em prol da cidade de São Paulo.

Portanto, se o melhor para a Cidade é a aprovação de uma lei que proíbe as irregularidades na área de transporte individual, vamos votar e aprovar essa lei e vamos lutar pelos direitos daqueles que merecem o respeito e os direitos estabelecidos na nossa Constituição e na legislação municipal.

Parabéns a todos que participaram. É isto o que faz acreditarmos que nosso País tem jeito, quando as pessoas se unem e lutam por aquilo que acreditam. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereador Atílio.

Tem a palavra o nobre Vereador Senival Moura.

O SR. SENIVAL MOURA – Sr. Presidente, primeiramente, não quero entrar no mérito do que disse o nobre Vereador Ricardo Young, mesmo porque tenho um profundo respeito por ele, mas quero dizer que o Sr. Prefeito, em momento algum, disse que não irá sancionar o projeto. (Palmas).

Esta Comissão esteve reunida com o Sr. Secretário de Transportes e S.Exa. disse que é favorável ao debate, à discutir um pouco mais essa proposta. A audiência pública que estamos realizando é muito positiva. Quero deixar claro que não tem essa decisão.

Presumo que uma audiência pública é para equilibrar e ouvir as opiniões favoráveis e contrárias. O que eu vi foi só um lado, os taxistas defendendo 100%, legítimo, aquilo que conquistaram pela luta de anos a fio. Por outro lado, a Uber, acredito que fragilizada pela ilegalidade, com uma pessoa defendendo. Por si só já falou e do meu ponto de vista, encerra-se aqui. Era isso que queria dizer. (Palmas)

O SR. RICARDO YOUNG – Pela ordem, Sr. Presidente, uma questão de esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vereador Ricardo Young, se eu começar a conceder pela ordem, todos vão querer falar.

O SR. RICARDO YOUNG – É apenas um esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pois não.

O SR. RICARDO YOUNG – Quando o nobre Vereador disse que o Sr. Prefeito não se pronunciou a respeito, ele tem razão. O que eu quis dizer é que por todas as conversas tidas, pelas evidências dessas conversas, a disposição do Prefeito não parece a de sancionar a lei, mas obviamente a decisão é dele. Eu fiz uma colocação que tem de ser entendida nesse contexto. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, não é a primeira oportunidade que temos de debater essa matéria e tenho tentado, em todas as vezes, estabelecer um marco que vai diferenciar a história que nos traz até este momento e o que a Cidade pretende para frente. Por isso o Parlamento tem sempre de se pronunciar e a sociedade não só tem de trazer a sua informação, como também entender a lógica de um processo natural de desenvolvimento.

A cidade de São Paulo realiza próximo de 15 milhões de viagens individuais. Esses carros transportam próximo de 1,4 passageiro por carro. Um cálculo simples vai identificar que temos mais de 40 milhões de vagas nos carros particulares que rodam pela Cidade. Esses carros ocupam próximo de 86% do viário. Por isso, um esforço gigantesco para conseguir garantir uma faixa para o transporte público coletivo. Por isso, o esforço gigantesco para conseguir convencer a sociedade de que devemos ter corredores de ônibus. Ao proibir aplicativos funcionarem para aproximar as pessoas - remunerados ou não - para enfrentarem um problema crônico que a Cidade tem, em minha opinião, é um erro histórico. A Cidade não vai ter dinheiro para alargar as vias, imaginando que vai conceder, aos 8 milhões de carros licenciados, mais espaço. Está clara a incapacidade, por questão temporal e de investimento,

de que conseguiremos duplicar, triplicar ou quadruplicar o nosso transporte público coletivo metroferroviário. Portanto, abolir, banir tecnologia que pode sim funcionar para colocar mais gente dentro dos carros e menos carros nas ruas é a forma de deixar mais distante a forma de termos soluções reais.

Estou dizendo isso, Sr. Presidente, Srs. Vereadores, porque o debate que a Cidade fez por conta do novo Plano Diretor nos permitiu sim, a partir de uma audiência muito concorrida no Centro Cultural São Paulo, avançar nessa tese. Trouxemos para dentro do principal diploma da Cidade, de organização dela, o compartilhamento do equipamento, o compartilhamento do equipamento com o motorista e o compartilhamento das viagens.

Dizer que teremos condição de fazer isso sem a tecnologia é sensivelmente não reconhecer o que os próprios taxistas, a esse microfone, vieram falar: que a tecnologia os ajudou a encontrar os seus clientes, e vem ajudando.

—
- Manifestações na galeria.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - O que não pode...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Por gentileza, há um Vereador usando a palavra.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - A questão fundamental aqui é que, se a tese para resolver os problemas da Cidade é usar a mesma receita de bolo histórica, ao abrir a porta do forno, o mesmo bolo que não deu certo continuará caindo de lá. A insistência colocadas de manter as mesmas fórmulas que nos levaram a esse completo esgotamento...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Nobre Vereador Police, concluindo.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Vou concluir em 30 segundos.

Portanto, se não tivermos a inovação, se não se trazer a tecnologia para associar viagens a passageiros que não realizam ainda essas viagens utilizando o mesmo equipamento, o mesmo veículo, a Cidade continuará perdendo. Por isso, não tenho condições de votar favorável ao Projeto 349 porque ele traz exatamente isso, ele proíbe que a tecnologia ajude a

Cidade a solucionar problemas históricos. Isso tenho de deixar claro a todos.

- Manifestações na galeria.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Pode concluir, Vereador.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Portanto, Sr. Presidente, a minha manifestação...

-Manifestações na galeria.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Senhores, deixem o Vereador terminar.

Estamos terminando a audiência pública. Aqui vai falar depois o Vereador proponente do projeto.

- Manifestações na galeria.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - É, há alguns que o raciocínio não lhe permite o debate. A agressão parece a melhor forma de argumentação. Acreditamos que, verdadeiramente, o debate claro, franco, aberto, sem nenhuma agressão, é a melhor forma.

Mas para dizer, Sr. Presidente, que, da mesma forma que estou o convencido de que o projeto não é bom para a Cidade, e fui o único Vereador que votei contra o projeto eu estou disposto a...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Para encerrar, Vereador.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - ... Quero manifestar aqui que continuo com essa posição e estou à disposição para continuar um debate importante de não trazer nem para monopólio público, nem para privado, mas sim para defender os interesses do cidadão e da Cidade.

- Vaias na galeria.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Pessoal, por favor.

Com a palavra o proponente do projeto 349, Vereador Adilson Amadeu. (Palmas)

O SR. ADILSON AMADEU - Sr. Presidente Toninho Paiva e todos os Vereadores, não vou discutir projeto de Colegas. Há projetos e projeto. Agora, não posso admitir que haja Colegas videntes, que já vão antecipando o que vai acontecer daqui a um minuto. Não dá para

ser vidente e mergulhador de águas turvas... Fui campeão brasileiro, fiz campeonatos na América do Sul e na América do Norte, mas mergulhar em águas turvas é ruim. Não dá para mergulhar em águas turvas. E quem quer aproveitar a onda de alguns projetos também fica difícil. Então cada um fala o que quer. As falas todas dos senhores taxistas foram perfeitas, de sentimento do que acontece no dia a dia.

Antes de vir aqui, Daniel Mangabeira, liguei para São Francisco, queria falar com o Sr. Karnavic e com o Sr. David Plouffe, mas a Jauce (?) ou Joceline (?) falou que ele não poderia me atender, porque ele está atestando a Lamborghini nova que ele pegou. Quem está pagando essa Lamborghini são vocês, contraventores, que não estão recolhendo impostos. Os senhores são ilegais. Os senhores vieram aqui estão passando em cima de nós brasileiros. Empresas que têm aplicativos são legais. Vocês são anarquistas da tecnologia. A Uber é anarquista da tecnologia. E esse seu olhar parado é bom, você está branco que nem a sua camisa, e você vai embora porque aqui vocês não podem continuar da maneira que vocês estão. (Palmas) não é só o Projeto 349, não, Sr. Young, que o senhor desconsidera - não vou desconsiderar o seu. Depois, sim, é lógico que tem de fazer aqui subcomissões e um trabalho dos Vereadores.

Quem não pegou um táxi um dia? O senhor pegou, a sua família pegou, os seus filhos pegaram, todo pegaram e foram bem atendidos. Ontem vi inclusive, no Jornal da Globo, uma matéria na Bahia em que o taxista foi tudo: foi ambulância, foi assistente social, foi tudo, porque o parto sagrado foi dado dentro de um táxi. (Palmas)

E o Sr. Fabio Sabba está aí? Fabio Sabba, que caminha bem, bem contratado, jornalista puro, como você andou... Mas vocês falam muita mentira, vocês precisam parar de falar mentiras. Plataforma, compartilhamento...

Meu querido, de quem sou admirador, Police Neto, ... Sou admirador desse moço, desse Vereador. Sou e falo para meus filhos e para todo mundo, mais há coisas que não dá: passar por cima da legalidade.

E os senhores estão fazendo de uma maneira que não é nada boa, estão fazendo de uma maneira que podia acontecer desgraça neste Brasil da maneira como os senhores entraram. Os senhores são bingo. Os senhores querem que a moeda caia todo dia e não pare.

Onde está o cadastro desses senhores que trabalham com os senhores? Esses senhores todos - não se são 2 mil ou 20 mil no Brasil - têm de entrar com processo trabalhista qualquer empresa, pegar bons advogados.

Vou ligar ainda hoje para o Karnavic para levar os senhores lá para São Francisco, para os Estados Unidos...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Para concluir, nobre Vereador.

O SR. ADILSON AMADEU - Viu? É isso o que eu quero. E o PL, então, senhores taxistas e famílias de taxistas que estão me assistindo, dia 9 de setembro é o Dia D. e hoje, no *Diário Oficial*, apareceram 40 queridos Vereadores que estão na coautoria do projeto.

Muito obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)

- Manifestações de canto na galeria.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Queremos agradecer a presença de todos aqui, pelo comportamento nessa audiência pública que teve 14 inscritos que tiveram oportunidade de se manifestar; que possam realmente, no dia 9, cada um concluir o que foi comentado aqui por vários segmentos.

Antes de encerrar também quero convocar a próxima reunião ordinária para o próximo dia 09/09/2015, às 12h, com pauta a ser publicada.

Damos por encerrada, nada mais havendo a tratar.

Obrigado a todos, parabéns a todos.

