



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA.

**PRESIDENTE: MARLON LUZ**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 23/06/2022

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Boa tarde a todos.

Com a presença do Vereador Major Palumbo e na qualidade de membro da Comissão de Trânsito, Transportes e Atividade Econômica, declaro abertos os trabalhos da 3ª Audiência Pública do ano de 2022, convocada para hoje, 23 de junho de 2022, para discutir os assuntos pertinentes aos motoristas de aplicativo da cidade de São Paulo, conforme Requerimento 11/2022, de autoria deste Vereador, Marlon Luz.

Informo que essa audiência pública está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço [www.saopaulo.sp.leg.br](http://www.saopaulo.sp.leg.br), *link Auditorios On-line*.

Primeiramente, fico muito feliz que os motoristas de aplicativo - vários dos quais eu conheço - estejam aqui presentes. Temos como objetivo, nessa audiência, ouvir formalmente os motoristas de aplicativo através dessa Câmara e tracionar para que possamos resolver os problemas que os motoristas de aplicativo têm enfrentado na cidade.

Conversava um pouco antes com o Major Palumbo, que tive a honra de conhecer ontem, ele que assumiu a cadeira como Suplente, mas agora como Vereador definitivo. E lembro-me de quando, em 2017, pela primeira vez, vim a esta Casa participar de uma audiência pública. Na época, essas audiências eram mais chamadas, na verdade para os taxistas ou pessoas que não eram ainda os motoristas de aplicativo. E está tudo bem. Lembro-me de que falei naquele microfone, ali embaixo, mesmo sob muitas vaias de alguns taxistas, para os quais tenho muito carinho hoje, mesmo com isso lá do passado. Penso como tudo isso mudou, de 2017 para cá e, principalmente, do ano passado para cá.

Algo que gosto de ressaltar é que até 2020, digamos assim, eu, como motorista de aplicativo na cidade, mesmo como morador de São Paulo, via muitas vezes o município como inimigo do motorista de aplicativo. Desde o ano passado, quando houve essa vitória dos motoristas por eu estar aqui, afinal foi dos votos dos motoristas de aplicativo que estou nessa Casa, com um dever, e também com o dever de representar os motoristas de aplicativo e correr para as melhorias todas possíveis para essa categoria. E o Município não mais atrapalha esses

nossos colegas, trabalhadores de aplicativo. Há de se constatar isso pelo último ano e meio, não é mesmo?

Atualmente, acredito que o maior inimigo do motorista de aplicativo não é o estado, nem o município, mas, sim, talvez o relacionamento dos próprios aplicativos para com os motoristas.

Portanto, a ideia dessa audiência pública é justamente ouvir os motoristas, ou formalmente ouvir os motoristas de aplicativo para reforçar tudo aquilo que eu já traciono também dentro desta Casa, para defender essa classe tão importante para o município de São Paulo; e tão importante no sentido de locomover as pessoas, com segurança, dentro da cidade; lembrando que foram heróis da pandemia, afinal levavam médicos, médicas, enfermeiros e enfermeiras, para os hospitais, arriscando suas próprias vidas nesse período.

Foram, enfim, bastante importantes para garantir esse trânsito durante a crise sanitária, da qual estamos saindo recentemente.

Vou citar os nomes dos convidados, foram algumas entidades e pessoas convidadas para estarem presentes, mas, antes, gostaria de passar a palavra ao Major Palumbo para fazer sua saudação.

**O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO** - Nobre Vereador Marlon Luz, sou o Bombeiro Major Palumbo, até ontem, eu só acompanhava seus posicionamentos em relação aos motoristas e aos aplicativos, feitos sempre de uma maneira admirável e, pelo destino, aconteceu de eu estar aqui, ontem assumir meu mandato e agora, na Comissão de Trânsito, Transportes e Atividade Econômica estou com V.Exa. Então, estamos juntos nessa empreitada.

A experiência que tenho, do Corpo de Bombeiros, é uma experiência que precisa ser aplicada na vida de vocês, motoristas de aplicativo. E ela precisa ser aplicada não só por causa da segurança, quando vocês falam de Polícia, da Segurança Pública propriamente dita - crimes -, mas também de casos de acidentes, nos quais, por exemplo - e eu até estava de plantão no dia -, acontece de um motorista bater numa personalidade e, neste caso, foi na Marginal Pinheiros, a pessoa foi socorrida rapidamente, mas parecia que não ter nenhum retrospecto para

o motorista, a não ser um retrospecto negativo. E isso não podemos deixar que aconteça, porque vocês prestam um excelente serviço à Cidade e a Cidade precisa de vocês.

Com esse serviço, há necessidade e, mais, a possibilidade de escolha. Por isso temos de guardar o direito deles e, principalmente, para atender aqueles que se machucam durante as próprias corridas, na própria execução de seus trabalhos.

Vereador Marlon, então eu queria dizer que estou para ajudar nessas ações. Tenho certeza que chegaremos a um denominador comum para que todos sejam atendidos, que as pessoas tenham acesso aos serviços e, nesse sentido, não tenhamos a interrupção desse trabalho. Isso tudo aliado à segurança e que estejam todos mais protegidos.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Perfeito. Muito obrigado, Vereador Major Palumbo.

Além dos Vereadores e do público em geral, foram convidados a participar dessa audiência os representantes da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, especialmente o Secretário Ricardo Teixeira, que não pôde vir, pois está com Covid; o Sr. Jairo, se aparecer no telão, por favor, representando o Secretário. Jairo, está *on-line*?

**O SR. JAIRO LOPES** - Sim, obrigado. Boa tarde a todos. Vereadores Marlon e Major Palumbo. Uma satisfação estar com vocês, aqui. Estou representando a Secretaria e o Departamento de Transportes Públicos.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Perfeito, Jairo, obrigado pela presença. Está convidado também - e presente - o Sr. Eduardo Lima (Duda) - Presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativos de São Paulo - AMASP, a quem convido para compor a Mesa conosco. (Pausa) Tem a palavra, Eduardo, para sua saudação.

**O SR. EDUARDO LIMA** - Muito obrigado, Vereador, pela oportunidade. Eventos como esse são muito importantes para a nossa classe, sabendo das necessidades que todos os motoristas de aplicativo precisam e que requerem nossa luta e nosso apoio. Obrigado e boa tarde a todos.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Perfeito, caro colega e amigo Eduardo Lima. Também foram convidados os seguintes motoristas de aplicativo, as Sras. e os Srs.:Lilian Cristina, que está ali; Severino César Barbosa; Adailton José de Carvalho, está presente? (Pausa); e Fernanda Silva.

Convidamos também: o representante da InDriver Carlos Nishikawa; e o representante da 99 Tecnologia, Diogo Santos, que não confirmou presença. Também foi convidado o representante da Amobitec, André Porto, que convido para se juntar à Mesa, por favor.

Sr. André Porto, se quiser fazer uso da palavra...

**O SR. ANDRÉ PORTO** – Boa tarde a todos.

Bem rapidamente, Vereador Marlon, eu gostaria de cumprimentá-lo e, na sua figura, os demais integrantes da Mesa, especialmente o Vereador Palumbo, desejando-lhe boas-vindas neste início de mandato, e todos os trabalhadores motoristas de aplicativos presentes.

Agradeço o convite para estar aqui nesta tarde de debates, como é a natureza desta Casa, e me coloco à disposição, desejando a todos uma excelente tarde de trabalho.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, André.

Também foram convidados os motoristas de aplicativo Adailton de Jesus Silva, Hélio de Holanda Irino e Erik Urel Fernandes, e a Sra. Gabriela Barbosa, representante da Uber, que justificou sua ausência por problemas de saúde.

Informo que as inscrições para pronunciamento por três minutos devem ser feitas via *chat*, no virtual, para quem estiver assistindo *on-line*, e com o Fabio, para quem estiver no presencial. Eu vou começar a chamar as pessoas inscritas previamente pelo *site*. Depois os pronunciamentos seguirão a lista de inscritos presencialmente, que falarão no microfone do lado direito.

Pelo *site*, a primeira inscrita é a Sabrina Gaburo Quintino. (Pausa) Raquel Evangelista Santiago de Moraes. (Pausa) Idernani Gomes do Carmo. (Pausa) Elizeu de Freitas Selis. (Pausa) Paulo Reis. (Pausa) Identificamos que o Sr. Idernani está *online*. V.Sa. quer fazer

uso da palavra?

**O SR. IDERNANI GOMES DO CARMO** – Boa tarde a todos os presentes desta audiência pública. Eu só gostaria de colocar na pauta que fosse mais discutido sobre os abusos que os motoristas têm sofrido tanto em relação às tarifas, a cobrança das taxas absurdas que os aplicativos têm cobrado dos motoristas, como também das desativações, os banimentos que os motoristas têm sofrido. Uma vez que o serviço de transporte, essas empresas de aplicativos – como ficou esclarecido na CPI – afirmarem que não são empresas de transporte, o serviço é do motorista. Então, que seja discutida bastante a autonomia do motorista na prestação do serviço, fazendo com que o aplicativo não venha a ter autonomia de excluir, de banir o motorista pelo simples fato de ele cancelar viagens e, muitas vezes, por denúncia caluniosa dos passageiros. Gostaria de pedir que esta audiência focasse muito nisso e gostaria também que fosse falado a respeito da cobrança das taxas absurdas que os aplicativos têm imposto aos motoristas.

Eu espero que esta audiência seja muito produtiva e possa construir, com todos, uma regulamentação que venha a ser favorável para o motorista e para a cidade de São Paulo.

Obrigado pela oportunidade da palavra e um forte abraço a todos. Que Deus abençoe esta audiência.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Idermani.

O próximo inscrito presencialmente é o Sr. Thiago Luz.

**O SR. THIAGO LUZ** – Boa tarde aos Srs. Vereadores e aos demais presentes, tanto presencialmente como *on-line*. Vereador, V.Exa. é alguém com quem sempre caminhamos juntos e a quem respeito muito, mas, sem querer ser muito firme, é complicado eu ser o primeiro a usar a palavra, porque muito me preocupa a fala de V.Exa. ao dizer que, agora como Vereador, não vê mais a Cidade como inimiga do transporte por aplicativo, sendo que, infelizmente, pouca coisa mudou na prática.

Nós sabemos que quase tudo está em *stand-by*, seja a fiscalização, seja a regulamentação, judicialmente falando. O projeto de lei de V.Exa., que eu elogio, que visa a um melhor cadastro tanto de motoristas como de passageiros, não tramitou nesta Casa, parou na

primeira votação e não foi além. Esse projeto precisa ser aprovado nesta Casa, e o Poder Executivo e o DTP precisam ser fiscalizados. Deixo essa sugestão a V.Exa., e é uma pena que o Vereador Adilson Amadeu não esteja presente, mas fica o recado para a Comissão de Trânsito e Transporte.

Que também a CPI investigue os abusos na época de fiscalização do DTP, puxe as multas dadas aos motoristas e vejam os abusos que foram cometidos pelo Poder Executivo, porque a função do Legislativo é fiscalizar o Poder Executivo. Como motoristas, nós esperamos que o Poder Legislativo trabalhe em favor da Cidade, trabalhe em favor da segurança, seja de motoristas, seja de passageiros. Sim, precisamos de uma regulamentação, mas sem nenhum excesso de nenhuma parte. Essa regulamentação tem que ser justa, ela tem que trazer segurança para motorista, passageiro, usuário e benefícios para a cidade.

Fica também uma outra sugestão para a Comissão de Trânsito e Transporte e para a CPI, que o valor arrecadado das plataformas do quilômetro rodado, que seja alterada a regulamentação atual e que o Poder Executivo, em vez de colocar no cofre público e utilizar como bem entende, que essa verba seja destinada exclusivamente para um fundo voltado para a mobilidade urbana, preferencialmente, ainda, para a mobilidade ativa para que possamos ter troca de modal; para que o passageiro possa embarcar com segurança, com pontos de embarque e desembarque, para que, de fato, aquilo que nós – motoristas – com as empresas produzimos de riqueza para a Cidade, que isso seja investido em nosso modal e em nossa segurança.

Era isso. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Thiago Luz. Como você me citou, vou exercer o meu direito de réplica.

Você falou sobre o projeto de lei a respeito do cadastro de passageiros. Na verdade, este projeto foi apensado a um outro projeto do Vereador Camilo Cristófar. Inclusive, ele tinha uma redação não de acordo com a Constituição e por isso que, no final das contas, ele acabou sendo negado. Então, o que nós fizemos foi entrarmos com um novo projeto com o mesmo texto

original, e começamos do zero.

Então, existe, sim, a preocupação desta Casa com o cadastro de passageiros. Esta é uma luta minha, você pode ter certeza disso. Mas através, até, de outras pessoas que infelizmente acabam tentando ajudar, mas não sabem como, acabaram atrapalhando um pouco o caminho deste projeto tão importante para os motoristas de aplicativo.

Você falou sobre outros pontos também, sobre fiscalizações antigas, anteriores a este mandato, que apreenderam muitos motoristas. Saiba que existe - através do nosso mandato, através do que podemos conseguir como Vereadores na cidade de São Paulo -, uma assessoria jurídica que está na luta contra essas multas antigas. Inclusive, se não me engano, existe um processo da AMASP, que está tramitando. Se não me engano, o Executivo apresentou uma resposta e, aí, tem a réplica. Mas, sim, existe essa preocupação. E esta audiência pública também é o início para que se justifiquem os que estiverem na nova regulamentação que acontecerá na cidade de São Paulo, tanto para os setores de aplicativos, como para os motoristas de aplicativo também.

Próximo inscrito, Edgard Oliveira. Está presente?

**O SR. EDGARD OLIVEIRA** – Estou presente, mas não tenho nada a declarar no momento.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito.

Próximo inscrito, Rafael da Silva Nogueira. (Pausa) Não está presente, nem *on-line*.

Próxima inscrita, Patrícia Maluly. (Pausa) Chamou a atenção porque ela colocou aqui “médica”.

Próximo inscrito, Willian Ferreira. (Pausa)

**O SR. WILLIAN FERREIRA** – Estou online, Vereador.

Cumprimento todos os membros desta nobre Comissão.

Assim como todos os demais participantes que representam a InDriver, a nossa postura, como empresa, é de cooperação com esta Comissão. Reiterando que a InDriver cobra uma taxa de 9,5%; permite que os motoristas acordem os valores com os passageiros. A InDriver



não realiza - como já foi dito, inclusive, na CPI – banimento automático do motorista. Sempre há uma averiguação realizada por pessoas.

Então, a InDriver acredita em tudo o que esta Comissão defende. A nossa postura, hoje, é de cooperação. Nós vamos agregar com o for possível.

Ficamos à disposição, Edgard, eu, *on-line*; Carlos e Sabrina, pessoalmente. Estamos à disposição para qualquer esclarecimento necessário.

Desejo uma ótima tarde e uma ótima audiência a todos.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Muito obrigado, Willian Ferreira.

Próximo inscrito, Luiz Fereta. (Pausa)

Bom, essa lista já se encerrou. Enquanto chega uma nova lista para mim, aqui, gostaria de dizer que o André, que está aqui pela Amobitec, representa alguns aplicativos de transporte. Você pode dizer quais aplicativos são representados pela Amobitec?

**O SR. ANDRÉ PORTO** – Perfeitamente, Exa., Vereador.

Na Amobitec hoje, constam na lista de associados a 99 e Uber, em relação a aplicativos de transporte. Mas têm outros associados, mas de outros setores.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Entendi. Então, você, de uma certa forma, acaba representando, por associação, a Uber e a 99. É isso?

**O SR. ANDRÉ PORTO** – Exatamente.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito.

Vou chamar o próximo inscrito, de forma presencial. Dedivaldo Heleno.

**O SR. DEDIVALDO HELENO** – Boa tarde a todos.

Eu vim fazer uma reclamação a respeito de dois banimentos que eu tive. Foi pela 99 e pela Uber.

Na Uber tinha 21.960 corridas e fui banido sem motivo algum. Acusaram-me de coisas que eu não fiz e os aplicativos são o meu sustento e o de minha família.

A 99 me baniou na semana passada por causa de um passageiro que me acusou de algo que eu não fiz. O aplicativo da 99 falou que dependendo das corridas, você não pode levar

mais do que quatro passageiros, você só pode levar até três passageiros. A passageira fez o pedido da corrida e ela disse que eu fui ao encontro dela dizendo que eu não iria levar quatro passageiros e que se ela não cancelasse a corrida, eu iria até a casa dela, porque eu sabia o endereço dela. A 99 entendeu como ameaça. Isso não aconteceu. Quando as pessoas pedem a corrida e falam que são quatro passageiros, eu nem vou ao encontro da pessoa. Eu peço para a pessoa cancelar.

Outra reclamação que eu quero fazer é sobre a InDriver. O rapaz falou que não tem muitos banimentos. Só que a InDriver tem um problema. Quando você está com uma corrida, a InDriver marca uma quilometragem, por exemplo, 600 metros, e quando você vai iniciar a corrida, a pessoa está há cinco quilômetros, seis quilômetros, sete quilômetros. E eu já fui ameaçado duas vezes pela InDriver sobre isso.

No caso, Presidente Marlon, eu queria que o senhor tentasse me ajudar a respeito do banimento da 99 e da Uber, porque eu fui acusado injustamente.

Também peço pela segurança dos motoristas de aplicativo. Quando os passageiros pedem a corrida, nós vamos até o local e os passageiros nunca estão. Nós sempre temos de ficar esperando e quando a pessoa entra no carro, sempre pergunta: “Quanto tempo de viagem?” E quando chegamos atrasados, a primeira coisa que os passageiros fazem é denunciar no aplicativo, falando que a culpa pelo atraso foi do motorista. Aí, quando mentem, falam que o carro estava sujo, que o motorista era ignorante, direção perigosa, mas nem sempre é isso. Nem sempre é isso. E eu queria que vocês tomassem uma providência a respeito.

Os aplicativos, hoje em dia, são a minha fonte de renda e da minha família.

Era só isso o que eu tinha para falar.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, Dedivaldo. Muito obrigado por sua colaboração. Peço para que a minha assessoria, depois, converse com o Dedivaldo, principalmente em relação ao banimento dos aplicativos.

**O SR. DEDIVALDO HELENO** – Se o senhor quiser, eu tenho até o que a 99 e a Uber mandaram para mim.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. A minha assessoria vai entrar em contato com você para ver como a gente pode ajudar.

**O SR. DEDIVALDO HELENO** – Tá. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Mas, realmente, os banimentos têm sido cada vez mais frequentes, no sentido de serem injustos. Essa reclamação está anotada aqui.

Próximo inscrito: Gustavo Fontes.

**O SR. GUSTAVO FONTES** – Boa tarde a todos.

Vereador, parabéns pelo seu mandato e pela propositura.

Bem, a problemática da questão dos aplicativos não é somente da cidade de São Paulo, mas a nível nacional. Sou bacharel em Direito. Estou morando em São Paulo há dois anos e estava morando na Espanha. Na Espanha, o Uber tem um contrato prefixado. Acho que era o momento de rever o *modus operandi* dos aplicativos na cidade de São Paulo.

É a questão de rever e regulamentar uma lei – acho que o Vereador Marlon Luz, como o nosso colega havia mencionado a respeito da regulamentação da lei que foi aprovada para regulamentar os aplicativos na cidade de São Paulo.

O que está acontecendo hoje é que os aplicativos Uber e 99 são multinacionais. Então, está virando o samba do crioulo doido. Temos que fazer lei, impor regras, quem determina é a população, os motoristas, a classe política e não, as empresas.

Eu acredito que a gente tem que, inicialmente, fixar essas questões que valorizam os motoristas como um todo. Na cidade de São Paulo, como os taxistas têm prioridade nas faixas, acho que a gente deveria ter o direito. Motoristas com mais de mil viagens – regulamentar dessa maneira. Daria a dica para o Vereador Marlon aprovar nesse sentido. Por que é que os motoristas de aplicativos com mais de mil viagens não podem ter direito às faixas prioritárias?

Eu trabalho com Uber Black na cidade de São Paulo. Percebo que, à noite e de madrugada, a segurança pública – no Estado mais de cem mil Policiais Militares e mais de seis mil guardas civis. A gente não vê. Não existe policiamento; não existe segurança.

A questão da tarifa mínima de viagem em dez reais, como valor mínimo. Tem que

fixar o valor na cidade de São Paulo. Tarifar Uber, 99 e Indriver – ou o que quer que apareça – como 10% de ganho. Por que 40 ou 50%? Isso é abuso.

A gente tem que ver a questão de Uber blindado. Sugeri ao Vereador Marlon essa possibilidade de 99 blindado; por que a 99 não tem *black* e só a Uber? São coisas simples que deveriam ter regulamentação, uma padronização.

É importante eleger um Deputado Estadual e um Deputado Federal da nossa categoria. Porque, se a gente não tem representação estadual nem federal vai ficar a ver navios.

A questão do aumento dos combustíveis: se teve aumento de combustível, automaticamente, deve-se aumentar a tarifa.

Também a questão do cancelamento: tem que fixar uma taxa de cancelamento para os motoristas; os motoristas cancelam quando querem, os clientes ficam insatisfeitos – porque também tem que ver o lado dos clientes, não só o nosso lado.

A normatização é a questão principal: normatizar o serviço de prestação por aplicativo na cidade de São Paulo.

Parabenizo o Vereador Marlon Luz, com certeza, irei apoiá-lo em todas as suas empreitadas. Estamos juntos.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. Obrigado, Gustavo. Parabéns pela sua fala. Vou fazer uma observação: muitas coisas que você falou, realmente, estão a nível federal ou estadual.

No caso da segurança, o Major Palumbo está aqui e pode falar como Bombeiro que é estadual. A segurança é estadual. Realmente, precisamos ter representantes que olhem para a classe dos motoristas de aplicativo na parte estadual.

Sobre o aumento de combustíveis ou tarifas mínimas e regulamentação de taxas altas: é entendido por algumas instâncias que isso é de nível federal também.

Outras coisas podem ser feitas no âmbito municipal.

Muito obrigado pela sua colaboração.

**O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO** – Gustavo, foi muito produtiva a sua fala.

Quando você expõe sobre a segurança, há, sim, a necessidade de algum tipo de dispositivo. Fica essa sugestão aos aplicativos mais usados para que você tenha a possibilidade de um sistema de alerta, de pânico. É inadmissível, hoje, com tamanha tecnologia que nós temos, vocês transitarem pela cidade em todos os locais e não terem um dispositivo com botão de pânico para vocês – o que, hoje em dia, é muito simples no próprio aplicativo, escondido dentro do carro, para que tenha a possibilidade de avisar de forma da sua localização e de onde você, por exemplo, acionou o botão de pânico. Os órgãos policiais, aliás é muito importante: o Corpo de Bombeiros e a Polícia Militar possuem aplicativos de acionamento com a sua localização, diminuindo o tempo resposta e ajudando você nesta hora complicada. Então, fica essa sugestão pelo que você falou que é muito pertinente, Vereador Marlon, porque eles precisam desse apoio também.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. Obrigado, Vereador Major Palumbo.

Com a palavra Eduardo Lima, Duda.

**O SR. EDUARDO LIMA** - Primeiramente, quero parabenizar a fala do Gustavo. Ele foi bem feliz nas suas colocações. Parabéns, também, para Indriver. Não tem como deixar de parabenizá-la pela coragem de estar nesta audiência pública na qual os motoristas estão para trazer todas as suas demandas e problemas.

Baseando na fala do Sr. Gustavo, gostaria de pedir para todos os senhores que estão nesta plenária para que se inscrevam e tragam a sua contribuição para esta audiência pública de suma importância. Esse é o momento que temos para poder depositar a nossa queixa, a nossa reclamação, para, a partir daqui, para o nosso Vereador Marlon Luz em conjunto conosco para lutarmos e trazermos todas as soluções.

Eu também tenho um texto para falar de um caso que eu peguei. Geralmente, recebo de 100 a 150 reclamações de motoristas por dia. E gostaria de poder ouvir vocês hoje e ficaria muito feliz.

Era só isso, por enquanto.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Duda, Presidente da AMASP.

Gostaria de fazer um agradecimento especial à Casa das Libras que está fazendo a interpretação da audiência pública na linguagem dos sinais de libras. Parece-me que temos um motorista surdo no plenário. Seja bem-vindo.

O próximo inscrito é o Rafael Cícero, Motorista.

**O SR. RAFAEL CÍCERO** – Boa tarde a todos.

Eu queria relatar um fato que aconteceu comigo há duas semanas: eu já sou motorista de aplicativo há três anos; minha nota é cinco ponto zero. Vereador Marlon sabe o quanto difícil é alcançar essa nota.

Há duas semanas eu fui banido por taxa de cancelamento. Uma coisa que vem acontecendo, porque eu sou de Diadema e todos sabem como que é perigoso a favela lá; não só lá, como nas outras regiões também. Eu rodo no Heliópolis duas, três horas da manhã. Só quem é motorista de aplicativo sabe o que é entrar numa favela, entendeu? Eu acho assim, eles tinham que... Está cheio de cancelamento lá porque dá para cancelar. Então, se dá banimento, por que o aplicativo coloca isso para nós, cancelar em área de risco? Por que ele dá essa alternativa, entendeu?

Acho que isso para mim é... Desculpa porque eu estou um pouco nervoso, nunca falei, mas é só um desabafo, entendeu?

E também as taxas estão muito altas, da Uber. Eu vejo, tenho os *prints* aqui no meu celular, tudo. E é a minha única renda, entendeu? Tenho uma família e eu gostaria que, se pudesse me ajudar com isso, eu ia agradecer muito. E é isso.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, Rafael. Também minha assessora depois procura você para a gente falar sobre como te ajudar na parte do banimento. Acho que o Rafael citou uma coisa muito importante, um item muito importante, que é esse banimento por taxa de cancelamento. Os aplicativos não permitem às vezes que seja escolhida, ou não, uma corrida. No momento que você recebe ali, não aceita três, você é deslogado da plataforma. Aí eu estou falando direto aqui para o representante da Amobitec, principalmente no caso da Uber, que foi o que o Rafael citou.

E aí o motorista às vezes é obrigado a aceitar a corrida para não ser deslogado, para não ser prejudicado. E aí, enfim, ele vai lá e não acredito que seja segura aquela corrida e cancela. Alguns motoristas, por estarem em regiões mais perigosas, acabam fazendo isso mais frequentemente do que outros.

Um ponto interessante numa pesquisa que eu fiz: existem outros estados do Brasil onde a Uber não exige; você pode não aceitar à vontade que você não é deslogado da plataforma. Até peço para o André levar isso, no caso do aplicativo Uber, para que seja estudado. Acredito que o aplicativo melhorou até no sentido de mostrar ali os endereços na tela do aplicativo da Uber, mas não permitir que não sejam aceitas as corridas, ou prejudique o motorista que não aceita três corridas seguidas, acaba fazendo com que o motorista atenda aquela corrida que está ali de qualquer jeito, e aí acaba muitas vezes tendo que cancelar, porque ele está às vezes tentando até sair de uma área que é perigosa.

Fico aqui repassando para o André, Rafael, até a sua requisição.

Próximo inscrito, Evandro Peixoto. (Pausa)

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** – Boa tarde. Eu me chamo Evandro. Eu trabalho na Uber há mais ou menos quase quatro anos. Eu tenho 17 mil viagens.

Eu concordo com alguns dos meus colegas de trabalho, mas eu quero falar sobre um dispositivo, que tem um dispositivo que é de segurança. Nós temos esse dispositivo, só não é fácil manusear.

À noite, eu às vezes faço à noite, eu percebo muita polícia na rua e por isso eu faço um pouco disso. Mas eu não me sinto seguro quando eu sou parado por uma polícia. Como quinta-feira agora, eu fui parado na Praça da República, e um dos meus pneus estava quase careca, porque eu estou tentando trocar de carro e eu não ia trocar de pneu, porque eu ia deixar lá no imbróglio. Fui parado pelo policial, o policial me disse o seguinte: que ele tinha uma meta de quatro carros para serem rebocados e que ele iria rebocar o meu carro.

Eu deixei ele falar. Eu confio na Polícia e gosto, porque eu vejo muito policial na rua. Hoje eu tenho visto até muito mais. Ele disse que ia rebocar meu carro. Eu disse para ele: “O

senhor não vai rebocar. Existe uma lei que o senhor não pode rebocar meu carro”. E eu não sei por que cargas d’água eu lembrei o número dessa lei. Falei da lei, falei “O senhor não vai rebocar. O senhor tem o direito de me advertir e me liberar”.

Mas enquanto eu fiquei nesse negócio, ele me deixou três hora e meia parado e ele levou muitos carros de pessoas que talvez não tivessem a mesma condição que eu pudesse pagar. Porque eu falei para ele: “Se o senhor quiser, eu pago, porque tem aqui o licenciamento”, que eu também não fiz, porque estava nesse negócio. E ele me deixou três horas e meia esperando e me liberou.

Mas a quantidade de pessoas que ele levou naquele dia me deixa com uma angústia, porque você via... Tudo bem, às vezes algum motorista deixa chegar a um ponto, mas eles não tinham nem como recorrer. Porque a partir do momento que um carro entra num pátio, os custos que são gerados valem mais do que o carro. Ou o tempo e a burocracia que é para regularizar, a dívida fica muito alta e você não consegue recuperar o seu carro. Então isso é uma coisa que eu acho que deveria ser esclarecida com os policiais, que é para nos esclarecer, para nos ajudar, para nos orientar.

Eu já fui parado em vários lugares, inclusive fora do País. Uma vez eu estava a 200 km no Texas e eu fui parado por um policial que me disse que, como eu era estrangeiro, que eu prestasse atenção, que estava registrado e que, se eu fosse parado de novo, eu seria multado. Eu acho que é uma boa conduta, que é o que a gente tem que ver aqui.

Outra coisa que eu tinha conversado com ele que eu ia mencionar é qual é a regra à noite para você que avança um sinal. Dizem que tem uma regra que, a partir de 10h, 10h30 até 5h da manhã você pode avançar um sinal em determinada quilometragem. Mas você não consegue recorrer, você não tem como fazer, dá um trabalho danado, não é fácil, não tem uma forma simplificada de você fazer esse recurso.

Então você vai acumulando multa, acumulando multa, acumulando multa. Está lá o registro da hora, do dia, de como foi, mas você não tem como recorrer dessa multa, que é um benefício que hoje é muito perigoso.



Outra coisa também à noite: a Uber deveria reduzir o tempo de espera da gente, porque o aplicativo é bem claro, diz assim: “Chame o aplicativo e esteja na sua portaria”, justamente porque hoje você fica parado, o carro da CET te pega; você fica parado, aquele carrinho de multa, mesmo com o seu pisca-alerta, eu tenho várias multas, porque ele te multa. Você está parado no lugar correto, com o pisca-alerta, esperando o passageiro e o passageiro não desce. Como Avenida Paulista, como em vias que você não tem condições de parar.

E eu recebo tipo assim: um dia eu fui buscar uma passageira à noite, eram 10h30 da noite, numa área de risco ali naquela Praça onde acaba de remover o pessoal da Cracolândia, e ia na direção da minha casa. E ela me mandou uma mensagem e eu mandei para a Uber: “Você vai demorar?”. Eu falei: não, já estou a caminho. Quando eu cheguei ela falou: “Moço, espera um minutinho”. Eu falei: ela deve estar de brincadeira. “A senhora conhece essa região?” Uma rua sem luz, perigosa e com os meninos que estavam lá fumando e que já vieram. Eu falei: “A senhora pediu para não cancelar, porque já cancelou, e a senhora não está aqui embaixo. A senhora tem noção de onde mora? Mora mal”. Eu fiz questão de mandar um texto para ela, e não apareceu.

No outro dia a mesma coisa: “Moço, não cancela não, já é o terceiro”. Aí você vai buscar, a mulher falou para mim: “Eu estou no banheiro, espera um minutinho”. Eu falei: “A senhora precisa de quê, lenços umedecidos, número um ou número dois?”.

Então são coisas que a gente é obrigado a ir e aí você gasta dois quilômetros para ir buscar, gasolina não está barata, e aí chega lá, nem a taxa de cancelamento você pode esperar, porque você está em risco numa área ruim, numa área perigosa.

E deveria ser diminuído esse tempo, porque a Uber fala, mas como o negócio é barato, como a viagem é em dinheiro e a grande maioria, quando a viagem é em dinheiro, a gente não tem um pingão de respeito dos passageiros em tempo, em compromisso de estar lá. Porque o serviço é muito bom, por nossa parte, é um serviço que é muito barato e não tem respeito.

Sobre a taxa, eu tenho percebido...

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Pela conclusão, que já está há cinco minutos.

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** – É porque tem muito...

A taxa da Uber, quanto é que ela cobra da gente? Vinte, trinta, quarenta, quarenta em cinco. Eu já recebi desconto de 45% em taxa de viagem. A Uber tem um procedimento que o passageiro pode pagar a viagem depois. Às vezes o passageiro sai do carro, o aplicativo não permite que a gente coloque lá que o passageiro não pagou, aí ele fala: o passageiro não pagou, entre em contato, informe. Eu já falei 15 vezes com a menina que eu não recebi o dinheiro e, depois de 15 vezes, “Ah, sim, estamos te reembolsando”. Eu tenho prejuízo de quase 150 reais todos os meses, porque a Uber não faz o que tem de ser feito. Eu cumpro a regra, informo e não recebo.

E a última, só para finalizar, mas teria muito mais coisas. Foi dado para a gente, motorista, um desconto para que a gente pudesse comprar os carros com o mesmo valor de taxista. Eu acho que já está no *Diário Oficial*, já está tudo, mas onde a gente tem isso? Eu estou procurando há seis meses.

Muito obrigado pela sua ajuda, a todos vocês.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. Obrigado, Evandro Peixoto.

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** - Muito obrigado pela ajuda.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Major Palumbo, gostaria de fazer uso da palavra?

**O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO** - Evandro, muitas das suas solicitações, vejo que elas são justas, mas o Código de Trânsito Brasileiro, ele que determina quais são as penalidades, quais são as necessidades, às vezes, de você ter os problemas que você narrou. Inclusive, até o nobre Vereador Marlon de poder, por exemplo, pré-estabelecer locais de parada para o Uber para que você não tenha isso. Só que esbarra, também, no Código de Trânsito Brasileiro...

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Vou posicionar sobre isso.

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** - Você lê um documento que diz que a gente tem, mas na prática a gente não tem isso...

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** - Eu já li, mas não verifiquei. Então não sei se é verídico.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Deixa eu informar sobre isso então. Para sinal de madrugada, na verdade não tem essa lei. Não existe essa permissão. Já teve alguns projetos de lei nessa Casa que tentaram permite sobre isso, só que daí sempre esbarra, porque vai contra o Código de Trânsito Brasileiro. O Código de Trânsito Brasileiro é a Lei maior, a Lei Federal que tem que ser obedecida. Então uma Lei Municipal não pode permitir que seja passado no sinal vermelho de madrugada. Mas eu concordo que o sinal de madrugada poderia estar amarelo, por exemplo. Piscando amarelo, daí permitiria que você passasse com atenção...

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** - Muitas vezes, até está...

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Outro ponto que você falou - parabênico por algumas falas suas - sobre Uber reduzir o tempo de espera. Acho que realmente é muito tempo. Muitas vezes o motorista de aplicativo corre risco na rua parado esperando passageiro.

Concordo quando você quando fala sobre a taxa da Uber de 45%. São taxas altas. Inclusive, o meu posicionamento disso na CPI tem sido na linha de que uma variável não é característica de uma empresa intermediadora, e sim de uma empresa de transportes, que daí poderia variar sua margem de lucro, mas se você tem um posicionamento como empresa sobre ser uma intermediadora de conexão, de passageiros com motoristas, seria o correto, no meu entendimento uma taxa fixa. Seja de 15, 25% enfim, como os aplicativos acharem melhor. Mas entendo que deveria ser fixa e não variável, porque acontece muitas vezes, isso que o nosso colega falou, de 45%.

Sobre carro com desconto de IPI, isso ainda não está valendo. Não é uma Lei batida no martelo, porque inclusive isso tem que ser âmbito Federal. Na verdade tem que ter uma Lei Federal que aprove isso e depois o Estado passa a isentar, não só o IPI quanto outros impostos também. Mas tem toda essa dinâmica ainda que só, por exemplo, uma pessoa, Deputado

Federal ou Senador, poderia conseguir lutar por esse tipo de itens...

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** - Não tem empenho. Já foi duas vezes... Uma vez barrada. Aí tentou de novo.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Sim. Mas não existe essa lei hoje aprovada para motorista de aplicativo. Esse é o ponto que eu gostaria deixar claro para você. Mas é uma coisa que eu gostaria de ver funcionando também. Perfeito?

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Perfeito. Lei 798/2008? Vou pedir para minha assessoria dar uma olhada depois...

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** - E essa sobre reboque? A Lei diz com licenciamento, com alguma coisa que não é em risco. É proibido levar carro rebocado. Vale ou não vale?

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Vale. Teoricamente vale. Fico muito triste de ouvir, na verdade foi o que você falou sobre o policial dizer que tem meta. Isso é muito feio. Muito ruim. Ninguém deveria ter meta de punição para as pessoas.

Mas trazendo novamente aqui a polícia no caso ou os bombeiros, enfim esse tipo de órgãos, são do nível estadual, mas logicamente fazemos o trabalho de levar para o Estado de São Paulo esse tipo de reivindicação. Perfeito? Quer falar mais alguma coisa?

Major Palumbo.

**O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO** - Eu corroboro com V.Exa. nobre Vereador Marlon Luz, é um isso absurdo acontecer isso. Vou me reportar ao comando de policiamento de trânsito falando da sua indignação...

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** - Eu sou a favor da policia. Eu torço pela policia. Sei que já passou do meu tempo, só uma questão. Por exemplo, estou parado em um lugar que é permitido que eu pare. Estou com pisca alerta do meu carro ligado, estou dentro do veículo. Aquele carro que tem um monte de câmeras da CET ele passa e multa. Como que a gente recorre a isso?

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Eu fiz uma fiscalização encima desses carros. Esses carros que multam. Ele tem que passar duas vezes no local. Então ele passa uma vez verifica que você está numa vaga de zona azul. Daí por volta de 12 a 15 minutos, ele dá uma volta e passa de novo. Quando ele passar de novo e ver que você no mesmo lugar, aí sim o carro é multado. Inclusive, tenho fiscalizado esse tipo de ações desses carrinhos e até agora não constatei nenhuma irregularidade nele. Quanto ao pisca alerta, na verdade muita gente até acha que o pisca alerta serve para esse tipo de coisa, mas não! O pisca alerta, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, ele tem que ser utilizado para demonstrar que você está com problema, em perigo e não, simplesmente, por estar estacionado. Só esclarecendo um pouquinho dessa regra.

**O SR. EVANDRO PEIXOTO** - Isso, às vezes a gente não sabe. A gente lê, pensa, não lê de novo, por preguiça. A gente não entende. Eu vejo, às vezes, muitos motoristas que eu tinha um grupo, essas dúvidas são muito, muito, grande.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Essas dúvidas não são só suas. Tem muitos motoristas que tem essas mesmas dúvidas. Até me faz pensar e aí trago a reflexão já que é uma audiência pública se alguém quiser falar sobre esse tema também, dar uma opinião, mas de repente um treinamento um pouco mais adequado. Eu sei que já existe treinamento de conduapp, que alguns aplicativos já oferecem, mas nem sempre isso está sendo abordado lá.

Passemos ao próximo inscrito.

Muito obrigado Evandro Peixoto.

Passo a palavra ao Sr. Luiz Vagner dos Santos.

**O SR. LUIZ VAGNER DOS SANTOS** - Boa tarde, Sr. Presidente Marlon Luz; boa tarde Srs. Vereadores e parceiros motoristas. Sou motorista de aplicativo, no caso Uber, desde julho de 2017. Já realizei cerca de 20 mil corridas no aplicativo. Quero deixar minha insatisfação na plataforma Uber, onde dediquei o meu trabalho desde 2017. Comecei meu serviço como motorista de aplicativo, de certa forma, bem satisfeito com a plataforma. Com a versatilidade, agilidade da plataforma. Várias questões positivas mas, infelizmente, elas foram se perdendo com o tempo. Ano a ano a Uber foi crescendo e não foi evoluiu de acordo com a cidade. Quero

deixar a minha insatisfação com os ganhos que só caem de acordo com a alta dos combustíveis, alta do carro, alta de tudo e com certa atividade que a Uber adota de manobra, de certa forma, ela nos prende de acordo como ela quer. Ela não nos deixam trabalhar livremente. Ela diz que é uma empresa livre, mas na prática, no dia a dia na rua, isso não acontece.

Quero pontuar alguns erros no campo de auxílio, de ajuda. O suporte do aplicativo está em inglês. Nós estamos no Brasil. Quando preciso reportar algum problema decorrente de alguma corrida ao aplicativo, certas questões do aplicativo estão em inglês. Eu quero deixar aqui registrado que eu tenho um telefone direto com o suporte da Uber e, dependendo da situação que eu passo para eles, eles desligam o telefone na cara, simplesmente cai a ligação.

Eu também quero deixar registrado que em 2019 a Uber me presenteou – não só eu, mas motoristas do mundo inteiro -, ela nos deu uma bonificação, ela presenteou motoristas do mundo inteiro por estar entrando na Bolsa de Valores de Nova York. Isso aconteceu em 2019. De lá para cá nem um “muito obrigado”.

Eu já recebi várias mensagens da Uber dizendo que eu já transportei passageiros de 30 países diferentes, que eu já andei milhares de quilômetros. Mas de 2019 para cá, questões financeiras, questões de nos apoiar financeiramente para eu continuar mantendo meu carro em ordem, para eu ter uma renda digna, uma renda de acordo com o meu trabalho, passar 12, 13, 14 horas no trânsito de São Paulo, levando pessoas para cima e para baixo, pelos ganhos que a Uber me paga hoje está impraticável. Acho que está na hora de rever a métrica de ganhos que a Uber nos dá, nos emprega.

E é isso, só deixar aqui, abertamente, a minha insatisfação com a plataforma Uber.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, Luiz Vagner. Parabéns pelo seu posicionamento. Você falou bastante sobre autonomia, talvez uma falsa autonomia que os aplicativos estão permitindo. Quanto ao bônus da Uber, eu lembro desse dia. Muitos motoristas ficaram felizes, mas infelizmente nunca mais ninguém viu isso.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Diga rapidinho. A lista de inscritos aqui aumentou bastante.

**O SR. LUIZ VAGNER DOS SANTOS** – Desculpe. Só mais um pedido para a Casa. Com o decorrer dessa CPI, parabéns por estarem realizando essa CPI, mas eu acho que seria louvável, seria humano se a Casa, adotando alguma medida de multas, de questões financeiras aos aplicativos, que parte ou total dessas multas realizadas aos aplicativos volte para os motoristas. Que isso seja levado em consideração, porque somos nós, motoristas, que mantemos os aplicativos funcionando, que mantemos toda essa roda de São Paulo andando para lá e para cá. Então eu peço que tenha a sensibilidade de ver parte dessas multas, se realmente forem comprovadas, voltarem aos motoristas do Brasil inteiro.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Ótima sugestão.

Vou agora chamar Jeferson da Silva Gonçalves, que está *on-line*.

**O SR. JEFERSON DA SILVA GONÇALVES** – Oi, Marlon, está me ouvindo?

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Estou te ouvindo. Pode falar, tem três minutos.

**O SR. JEFERSON DA SILVA GONÇALVES** – Boa tarde a todos que estão participando da audiência.

O que eu tenho para falar, Marlon, é referente a algumas situações que ocorrem, principalmente de embarque de passageiros. Por exemplo, o aplicativo é tão inteligente para algumas coisas e às vezes eu acho que é deficiente em outras. Por exemplo, tem a área de embarque em que é proibido parar o carro. Por que o passageiro consegue pedir uma corrida naquele local?

Então, assim, eu sempre ando com mensagens prontas aqui no meu aplicativo para falar para o passageiro se deslocar para um local onde não é proibido parar, porque isso acontece frequentemente. Eu já tomei multa em local que não pode parar, com pisca-alerta ligado, tudo ligado. E mesmo assim o passageiro consegue pedir uma corrida num local proibido para parar. Então eu acho que isso é uma coisa de melhoria também que a gente tinha que cobrar do aplicativo.

Eu acho que a questão também, o rapaz falou aí do 99 Black, eu acho que também vale, 99 Black, porque muita corrida em supermercado, atacarejo, e a pessoa quer pagar seis reais numa corrida no Pop, no X, para levar mil reais de compras, estragando carro, estragando amortecedor, bieleta, pivô. Acho que é válido também a gente conseguir criar essa tarifa no 99.

Faço mais 99 que Uber. Eu tenho três anos de aplicativo, tenho 11 mil corridas na 99 e 4 mil na Uber, então eu faço mais, utilizo mais a 99. Acho que essa questão da tarifa Bag com o 99 tem que ter.

Outra coisa que eu queria falar também, aproveitar a audiência, é essa questão da Uber, que eu só ligo Uber quando não estou com a 99, dependendo do local que eu estou. Essa questão de deslogar é muito perigoso, entendeu? Está continuando a Uber tirar você. Às vezes você é obrigado a aceitar a terceira corrida e cancelar para não deslogar, para dar sequência para aceitar a próxima. Muito ruim também.

Outra coisa que eu acho que está muito ruim é o tempo de espera das paradas. O aplicativo não informa, aí passageiro quer comprar um remédio na farmácia, quer comprar um produto numa conveniência de posto. Aí o aplicativo pergunta lá, método de segurança; “Está tudo bem?”. Eu vou falar para o passageiro que ele tem que ser rápido para ele me dar uma estrela.

Então eu acho que as paradas, além dos aplicativos não divulgar na chamada... Tinha que divulgar. Antigamente a 99 mostrava na hora da chamada se tinha parada ou não, hoje não mostra. A Uber também não mostra. E não informam o passageiro: a parada tem o tempo de xis minutos. Passageiro só falta ir no banheiro fazer um e dois e voltar para o carro, ou até tomar banho. Acho que essas paradas têm que ser divulgadas na hora que toca, para você saber que tem parada nas corridas.

Outra coisa também... Não sei se eu estou falando bastante. Você me cortar, Marlon, pelo amor de Deus.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Você está com 4 minutos, já passou um minuto, mas eu te dou mais um minutinho final. Pode ser?



**O SR. JEFERSON DA SILVA GONÇALVES** – Pode ser.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Pode falar.

**O SR. JEFERSON DA SILVA GONÇALVES** – Então acho que era isso. Acho que a questão das paradas, a questão da categoria do Bag na 99 que não tem, e a questão também. Meu carro tem bala, meu carro tem água, meu carro tem carregador para passageiro, tem o kit motorista top lar, eu faço tudo para o passageiro. E vou te falar, Marlon, o aplicativo não compensa, não valoriza.

Uma última coisa que eu queria terminar, encerrar: eu nunca paro em fila dupla, eu sempre paro um pouco à frente, na calçada. É um problema sério também essa questão de fila dupla, a questão do local onde o passageiro pede o carro. Eu acho que a gente tem que conversar com os aplicativos para eles definirem o local correto, não proibido para parar; ou avisar o passageiro: motorista está esperando você, desça mais rápido, sei lá, alguma coisa.

É isso, está bom, Marlon?

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, Jeferson. Muito obrigado por sua colaboração. Parabéns pelos pontos colocados.

Só um parênteses: eu pedi para puxarem sobre o 798 aqui, que nosso colega falou mais cedo, e parece que é uma lei estadual aprovada em 2011, mas que precisa o Município de São Paulo também fazer uma lei complementando a lei estadual sobre isso. E na verdade esse projeto de lei existe na Câmara, está em tramitação, sobre o negócio de avançar o sinal vermelho durante a noite. Perfeito?

Próximo inscrito, Paulo Sérgio. É o sétimo inscrito da lista, estamos chegando ao número de 18. Então, vou ser um pouco mais drástico com o tempo, está bom? Três minutos, Paulo Sérgio, por favor.

**O SR. PAULO SÉRGIO DE ARRUDA** – Olá, boa tarde a todos, o meu caso, às vezes, eu fico chateado, o que acontece, em 2019, eu tinha um carro, comprei outro carro, aí um rapaz estava precisando trabalhar e eu falei, “tudo bem, vamos trabalhar”. Ele se cadastrou na Uber, tudo certinho. A Uber o liberou para trabalhar e ele foi pego numa sinalização da SPTrans lá no

Tucuruvi, isso foi numa terça-feira, o carro foi preso, ficou a semana toda parado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Qual o ano?

**O SR. PAULO SÉRGIO DE ARRUDA** – Em 2019. Aí eu fiz uma correria, porque tinha que pagar um monte de taxas, sabe como é né, paguei todas as taxas, retiramos o carro, o rapaz continuou trabalhando. Em agosto de 2021 esse carro foi roubado, aí fiz todos os trâmites da seguradora, tudo certinho, a seguradora levantou toda a documentação e apareceu essa bendita dessa multa de 5.100. Eu até então, na época, fiquei tranquilo, 2019 eu consegui licenciar o carro, 2020, 2021, tudo bem.

Aí aconteceu de o carro ser roubado, aí apareceu essa multa, fui na Uber, conversei com o pessoal da mesa, eles falaram que iam passar para os advogados, tudo certinho, eu falei tudo bem, aí passa uma semana, liga lá, diziam que estavam vendo, aí liga de novo, mesma coisa a semana toda, para falar a verdade eu cansei, cansei de ficar esperando. A seguradora me pagou o que eu devia receber, mas descontou essa multa no meu caso.

Agora no caso do rapaz que é deficiente auditivo o que acontece: ele fica muito chateado, ele é um motorista 4.98 na Uber, ele é *black*, agora ele era “x” antes agora ele é *black*, mas tem passageiro que chama corrida para fazer com ele, para o passageiro aparece que ele é deficiente auditivo, o passageiro cancela, corta o coração, ele fala que é preconceito. Eu já te vi lá no aeroporto de Guarulhos, Congonhas. Ele fica muito chateado com isso e outra coisa também que aconteceu com ele quando ele era “X” uma mulher pediu a corrida, entrou dentro do carro com copinho de café, ele pediu para ela gesticulando tomar o café fora, depois a senhora entra, ela disse que ia entrar e o que aconteceu, caiu café no carro, sujou todo o banco, ele tirou as fotos, mandou para Uber ressarcir ele, com a nota o serviço que foi prestado, até hoje ele não recebeu.

Então, fica aqui a minha indignação por ele em relação a essa multa. Eu precisava ver como é que a gente faz, falar com seus assessores, o que pode ser feito.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, obrigado, Paulo Sérgio, pela sua colaboração. Quanto à multa, eu vou pedir que alguns assessores entrem em contato com ele

para a gente saber como a gente pode trabalhar junto. Graças a CPI que começou no final do ano passado, a gente conseguiu comprovar na CPI que essas apreensões de carros que aconteciam até 2019 eram apreensões em que o motorista do aplicativo não tinha culpa, pois era dever do aplicativo Uber, da 99, por exemplo, cadastrar o motorista na Prefeitura. E aí o que acontecia: por algum motivo até então desconhecido, especula-se, mas ainda não comprovado, que seja para a sonegação da taxa da Prefeitura, mas os aplicativos não estavam cadastrando os motoristas na Prefeitura e aí acontecia que os motoristas acabavam sendo apreendidos por não estarem cadastrados na Prefeitura, mas não era culpa do motorista.

Então, graças a CPI, a gente conseguiu comprovar isso, deixar isso claro na CPI e se parou com as apreensões na cidade de São Paulo, mas, sim, tem casos como seu, que precisam ainda ser tratados. E aí a minha assessoria trabalha com você daqui a pouquinho, perfeito. Sobre a comunidade de motorista surdos, semana retrasada eu recebi alguns representantes da comunidade de motorista surdos, inclusive aprendi que o meu sinal de surdo é assim, né, relativo ao coquinho que eu usava, mas hoje eu já pude levar inclusive para o aplicativo 99 várias das reivindicações que um dos representantes dos motoristas surdos pode trazer ao nosso gabinete, perfeito.

Muito obrigado, Paulo Sérgio, próximo inscrito, Lucas Henrique.

**O SR. LUCAS HENRIQUE** – Boa tarde eu sou o motorista de aplicativo há três anos, um ano já estou participando do Uber Black, recentemente eu fui desativado da plataforma, eu queria entender o que a gente é motorista para plataforma Uber, se é... como é que eu posso falar, estou um pouquinho nervoso.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Fique tranquilo a primeira vez que eu falei nesse microfone em 2017 eu também estava bem nervoso, pode ficar tranquilo.

**O SR. LUCAS HENRIQUE** – O que o motorista representa para a plataforma Uber, se a gente é funcionário, como que a gente pode se relatar como motorista, né, não sei como explicar isso, agora deu um branco aqui. E a minha renda ultimamente é só essa. Eu fui punido, investir no carro alto de 90 mil, o financiamento foi para cento e poucos mil, e eu queria saber

como a gente poderia estar fazendo sobre isso, não só eu como, mas todos os motoristas que estão tendo esse banimento injustamente. Quando a gente procura saber o que é que foi a fundo eles não falam o que é. Vai só jogando para frente, falam que vão verificar o que aconteceu, vai verificar, vai verificar, e nunca chega ao ponto x o que aconteceu realmente. A gente fica aí a Deus dará.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. Lucas, então basicamente a reclamação é sobre o banimento injusto, é isso? Perfeito, no caso, investiu num carro *black* e acabou sendo banido, depois se a minha assessoria também se puder falar com o Lucas Henrique a gente vê como pode ajudar. Próximo morador inscrito Wesley Vieira.

**O SR. WESLEI SILVA VIEIRA** – Boa tarde, eu queria só reforçar muitas das reclamações que os motoristas trouxeram aqui, contar um pouco da minha experiência, estou cadastrado na Uber desde 2019 e a ideia era que, o intuito era que fosse um complemento da renda, e acabou virando um complemento do meu estresse, porque é nítido que a empresa, as maiores, Uber e 99, elas estão apenas preocupadas com os passageiros, conseqüentemente, preocupadas com seu lucro e fica nítido que elas não têm intenção nenhuma de melhorar e ser amiga do motorista apesar de chamar eles de parceiros, tendo em vista que hoje não tem nenhum representante diretamente ligado a qualquer uma dessas empresas e sempre vai ser assim. Ela sempre vai se importar apenas com o passageiro. Eu lembro que quando eu cadastrei para ser motorista da Uber era uma loucura, você não sabia nada do destino do passageiro e por isso, de noite, de madrugada, você acabava passando por diversas situações de risco inclusive. E só com muita luta, só elegendo candidatos de toda aquela loucura e manifestação que a Uber foi melhorar esse ponto, mas não precisava, se a Uber se preocupasse com aqueles que ela chama de parceiros ela pegaria a reclamação da maioria esmagadora dos seus parceiros e já teria tomado alguma atitude e sempre vai ser assim.

E que isso sirva de lição para que nós motoristas, e que a gente aprenda que se a gente não tiver pessoas nas esferas de poder, seja no âmbito municipal, no âmbito estadual e no âmbito Federal, nós nunca vamos chegar a lugar nenhum. Do fundo do meu coração,

trabalhando todo esse tempo com a Uber e vendo todas as reclamações dos meus amigos, eu desejo que o resultado da CPI aqui em São Paulo seja catastrófico para essas empresas e benéfico para os passageiros e a mobilidade urbana de São Paulo. Era isso que eu queria falar.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, obrigado, Wesley.

Próximo orador inscrito, Antonio Luiz Pereira, motorista. Comunico também que estão encerradas as inscrições. Temos um total de 19 inscritos.

**O SR. ANTONIO LUIZ PEREIRA** – Boa tarde a todos: Vereador Marlon, Vereador Bombeiro Major Palumbo e demais presentes. Pessoal, quero primeiro perguntar para a InDriver como está a situação dela em São Paulo, se ela está regularizada. Infelizmente, no Brasil, todos usa a desculpa da pandemia. A Uber demorou muito menos tempo, menos da metade para regularizar. Infelizmente, não podemos pegar a InDriver e, por exemplo, ir para o Aeroporto de Guarulhos, ou para a Rodoviária Tietê, ou para o Aeroporto de Congonhas, para esses locais onde há fiscalização, senão nosso carro é apreendido. Queremos continuar fazendo InDriver, sim, pois as corridas compensam.

Outra coisa. Quero saber se a Câmara pode fazer alguma coisa e falar diretamente com a Uber, que é a empresa com que eu trabalho direto. Eu não conheço nenhum motorista, talvez até aqui tenha alguém neste recinto que tenha feito mais viagens do que eu em quatro anos, de 17 de julho de 2018 para cá. Nos grupos onde passei, eu não conheci ninguém que tenha feito mais viagens do que eu. Eu tenho 21,5 mil viagens, sendo que eu fiquei mais de seis meses parados. Ela falou que reembolsava os motoristas. Eu peguei Covid, fiquei intubado um mês, depois mais dois meses me recuperando, não recebi nada; mas não fui atrás. Eu não quero direito, quero um valor justo. Talvez não precisasse nem a Câmara Municipal nem o Marlon lutarem por isso.

Desde quando o aplicativo chegou aqui no Brasil, em 2015, não há nada, que eu saiba, que não tenha tido reajuste de mais de 100%. Só o valor do aplicativo não teve reajuste para nós. Tudo no Brasil - não vou falar do mundo, porque não conheço – teve reajuste de mais de 100%. Quando comecei, em 2018, eu enchia o tanque do meu carro com 120 reais de

gasolina. Hoje são 280 reais, e a corrida aumentou 25 centavos. A Uber não cobra porcentagem nossa. Sabemos disso, mas quem vai olhar aplicativo sabe que ela paga por quilômetro rodado, e é um absurdo pagar 91 centavos por quilômetro rodado e 19 centavos por minutos. É um absurdo.

O que eu gostaria – e nem precisaria a Câmara fazer isto – era o aplicativo reconhecer que é absurdo um negócio desse. Tudo no Brasil teve reajuste de mais 100%. Em 2015, o combustível era 2,29 reais; hoje, 7 reais, 6,80 reais. De que forma o empresário está nos vendo? Nós que bancamos eles, e queremos bancá-los, queremos que o aplicativo ganhe, mas cobre do passageiro e repasse para nós. Não quero a falência do aplicativo, que ele quebre, que ele deixe de ganhar, mas, para nós, hoje deveria ser no mínimo 1,75 real o quilômetro rodado e 25 centavos o minuto. Se a gente sai da Zona Leste em uma corrida aqui para o Centro, a gente tem que vir pela Radial. Antigamente, a gente vinha pelo Rodoanel, agora não pode. A gente vem pela Radial, gasta duas horas para ganhar 36 reais, 40 reais para chegar ao Centro. Então, que se pague no mínimo 25 centavos por minuto e no mínimo 1,75 por quilômetro rodado; isso já seria justo para nós.

Essa é uma dica que eu dou, vinda de quem muito trabalhou para a Uber, e não conheço ninguém que tenha rodado mais do que eu na Uber. Não sou melhor do que ninguém, deve haver alguém que trabalhou mais do que eu. Era isto que eu gostaria: que o valor fosse justo. Não quero que aplicativo quebre, que deixe de ganhar, mas cobre, que o passageiro vai pagar, assim como paga para outros. Essa é a minha indignação.

Boa tarde a todos, e obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Antonio Luiz Pereira. Parabéns pelo seu discurso. Vou fazer algumas considerações sobre InDriver. A InDriver quer falar alguma coisa? Posso começar, depois você termina? (Pausa)

A InDriver recentemente foi homologada na cidade de São Paulo. Então, ela deixa de ser um aplicativo não registrado para ser registrado na cidade de São Paulo. Por meio da CPI, ainda vamos fazer uma comunicação oficial sobre isso; mas nenhum carro de qualquer

motorista da InDriver está sendo apreendido, e passa a InDriver a estar cumprindo a legislação local, do município de São Paulo. Não sei se a inDriver quer complementar alguma coisa. (Pausa)

**O SR. CARLOS SHIGUEO NISHIKAWA** - Boa tarde.

Estão me escutando? (Pausa) Primeiramente, boa tarde. Gostaria de agradecer a oportunidade de estar aqui para conversar com todo mundo. Encaramos esta audiência pública como uma oportunidade para a empresa fazer melhorias dentro do aplicativo. Então, qualquer sugestão de melhoria, a gente vai levar para dentro da nossa casa, analisar e, eventualmente, fazer os testes e implementar no Brasil. Recentemente, fizemos várias melhorias dentro do aplicativo como, por exemplo, tarifa mínima de 10 reais por corrida. Também implementamos o *chat* para os motoristas. Todas essas melhorias que escutamos de vocês, acabamos implementamos.

Em relação à regulamentação, iniciamos o processo, o pedido em outubro do ano passado e conseguimos no dia 31 de maio essa homologação. Então, a princípio, nossa empresa está regularizada aqui no município de São Paulo. Também uma outra informação importante: nós transferimos a nossa matriz de Recife para São Paulo. Então, todo o ISS arrecadado na nossa operação no Brasil será todo cobrado aqui em São Paulo. Era isso.

**O SR. GUSTAVO FONTES** – (Inicialmente fora do microfone) – A questão das categorias da inDriver. Vocês (inaudível) no modelo da Uber? (Inaudível) a categoria Uber Black (ininteligível) e fugiria também, e vocês iriam um pouco mais além. (Ininteligível) inDriver blindado. Eu estava questionando com alguns clientes da Uber, 1% são executivos de empresas que pagariam o dobro do Km da Uber Black, que é 4 reais (inaudível) para andar em um carro blindado. Alguns motoristas de aplicativo, creio que uns 30 a 40 na cidade de São Paulo, são blindados. E a questão da segurança pública, que vive um momento muito delicado. Eu acredito que a inDriver poderia seccionar. Como já tem o Comfort, colocar também outras categorias, agregar e passar na frente da Uber e da 99, até porque vocês estão de parabéns, porque é a única que veio aqui falar. A 99 e a Uber, mais uma vez, dão um tapa na sociedade (ininteligível).

(No microfone) A gente tem que valorizar mais a empresa que se faz presente, e

vocês realmente estão de parabéns, assim como o nosso Vereador. Porque se não fosse o Vereador Marlon aqui por nós, quem iria defender essa causa? Ninguém. Então, acredito que a gente tem que valorizar a inDriver e crescer junto com ela. Porque, se ela está aqui valorizando a gente, a gente tem que retribuir e agradecer.

Obrigado.

**O SR. CARLOS SHIGUEO NISHIKAWA** – Só mais uma colocação. A nossa empresa sempre acredita que a gente precisa dar uma maior liberdade sempre para as duas pontas: para o motorista e para o cliente, o passageiro. Se ambos estão de acordo quanto ao valor, então vamos fazer isso. A inDriver acredita nisso. A gente quer escutar vocês. Vocês motoristas são os nossos clientes, vocês usam a nossa plataforma. O nosso serviço é prestar serviço para vocês. Então, acho que tem que ser bom para todo mundo. Pensamos nisso também.

**O SR. GUSTAVO FONTES** – (Fora do microfone) 10% ou 20% de ganho para a questão (ininteligível). Acho que seria um diferencial, porque o que está acontecendo com a Uber é que eles chegam a cobrar 50%. Em viagens que faço na Uber Black, chegam a cobrar 50%. Isso é um abuso, que infringe inclusive o Código do Consumidor, o direito do prestador de serviço. Eu acho que se vocês da inDriver fixarem um valor, pois até então me parece que ainda não tem um valor, não é? (Pausa) Já tem. Eu quase não faço inDriver.

- Manifestação longe do microfone.

**O SR. GUSTAVO FONTES** – Nove e meio. Se vocês fixassem e mantivessem esse valor - que seja 10%, não precisa ser 9,5% -, e ampliassem as categorias, acho que seria um grande diferencial. E, com certeza, a Uber e a 99 vão bater de frente, e vocês passariam por cima da Uber e da 99 sem problema. Até porque acho que 99 e Uber são os maiores acionistas, é tudo um conluio só. A origem da inDriver me parece que é russa, a base, não é?

**O SR. CARLOS SHIGUEO NISHIKAWA** – Sim.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. A sua última palavra, por favor, Carlos, para que nós passemos a palavra para o próximo inscrito.



**O SR. CARLOS SHIGUEO NISHIKAWA** – Em relação às outras verticais, como nós chamamos, nós estamos sempre estudando possíveis categorias, que estão em fase de teste. Como funciona: nós escutamos o *feedback* dos motoristas, o que eles querem da nossa plataforma; analisamos, desenvolvemos, colocamos em teste, voltamos para a casa, para ver se vale a pena e depois nós tentamos fazer uma divulgação mais geral. Por exemplo, nós já fizemos alguns testes com a Uber, entre aspas, Comfort, mas vamos ver se isso vai ser algo permanente ou não.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Carlos, e parabéns à inDriver por estar movendo a sede para o Município de São Paulo. Seja bem-vinda ao Município!

O próximo inscrito é o Percio, meu amigo PG.

**O SR. PERCIO GARCIA** – Boa tarde a todos. Primeiramente eu agradeço a oportunidade de estar aqui numa posição diferente, porque eu frequento esta Casa há muito tempo, e o Vereador Marlon sabe disso. Já estive de dia, de noite e até de madrugada para assistir à sessão plenária, mas de um jeito diferente, lá de cima, e até mesmo sendo vaiado pelos taxistas. Hoje estou no plenário, e por isso eu quero agradecer ao Vereador Marlon e a toda esta Casa por ter aberto um espaço para nós podermos falar e expormos os nossos casos e os nossos problemas.

Eu não vou conseguir falar tudo em três minutos, porque é muita coisa que nós passamos como motoristas de aplicativo, uma categoria de guerreiros, pessoas trabalhadoras ao extremo; dificilmente uma outra categoria trabalha de 8 a 18 horas como a nossa, para compensar o tamanho do desconto que nós temos no nosso trabalho. Nós realizamos o trabalho, nós arcamos com as despesas, como a dos custos dos carros, nós temos que deixar todos os documentos prontos e ativos para poder andar com o carro, e as operadoras – e eu não estou falando da inDriver, mas da 99 e da Uber – nos cobram uma taxa muito acima do normal à cobrada de um empreendedor, de uma empresa. Isso é o que acontece na nossa categoria. Muitas vezes, nós temos que deixar a família em casa e ficar horas na rua para tentar fazer um ganho que nós fazíamos entre 2015 e 2017. Não é mais igual, e esse serviço precisa ser revisto,

as empresas OTTCs têm que rever a taxa cobrada, que é muito grande.

Em relação especificamente ao meu caso, eu fui banido da Uber em maio de 2021. Eu dei entrada na ajuda de custo devido à covid – que muitos aqui tentaram e conseguiram – em 21 de maio, e no dia 24 de maio eu fui banido pela empresa, que alegou “direção perigosa”. Pedi detalhes dessa “direção perigosa”, e a empresa demorou bastante, porque ela não está ainda em linha com o PL criado para que ela desse um retorno, um *feedback* para os motoristas. Eu fiquei sem ganho, doente por 13 dias, perdi 16 quilos e, se não fosse um grupo de amigos – vou chamar de amigos porque são meus colegas de trabalho –, chamado Top Ten The Best Drivers, eu não teria ganhos, não teria como me sustentar. Foram eles que fizeram os meus dias melhores. Sem o aplicativo para poder trabalhar, recebi remédios, água e dinheiro para poder ficar uns dias em casa por causa da Covid.

No mês seguinte, entrei com uma ação contra a empresa, que teve ganho de causa no mês de outubro de 2021 por meio de uma liminar, e eu pude trabalhar entre 20 e 30 dias, até que a Uber conseguiu uma liminar e, de novo, me derrubou e me tirou da plataforma. Desde esse período, ainda estou com uma ação judicial cível tramitando, que já foi para outra esfera para ser avaliada, enquanto eu aguardo o que vai ser feito. Enfim, essa é a minha história com a Uber, com quem eu ainda estou brigando para poder voltar a trabalhar.

A gente trabalha para uma plataforma, endeusa essa plataforma, mas, como eu só fazia isso, eu fiquei sem ganho. Eu poderia estar trabalhando para outra plataforma, e hoje eu trabalho para a Lalamove, para a inDriver e para a 99, já que a Uber me deixou na mão, infelizmente.

Eu não quero ser redundante, já que todo mundo já falou um pouco disso, mas outras coisas ainda estão no ar, como a Dinâmico Picolé, quilometragem paga lá embaixo, gasolina cada vez mais cara, falta de reajuste conforme a inflação. Por tudo isso, é difícil chegar ao final do mês sem ter que completar do bolso ou emprestar de alguém para poder pagar as despesas, sendo que a categoria trabalha de 12 a 18 horas por dia; macroeconomicamente falando, é a categoria que mais traz dinheiro para posto de gasolina e gera impostos para municípios, para o

Estado e para a Federação, fora o dinheiro que nós deixamos em mecânicos e o que nós gastamos com pneus. É toda uma movimentação macroeconômica.

Obrigado pela oportunidade da palavra, Vereador Marlon. Acredito que, quanto mais audiências houver, melhor será o entendimento dos motoristas. Ainda não está na quantidade que nós gostaríamos, porque em São Paulo deve ter no mínimo uns cem mil motoristas e, destes, uns três mil com problemas com as operadoras.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Pérsio. Parabéns pelas palavras. E já que você comentou sobre os cartazes, eu vou fazer a leitura de alguns deles. “Fim do Picolé. Multiplicador já!”, “Mais segurança, menos assaltos.”, “Onde está a autonomia?”, “Fim do Picolé!”, “Precisamos de reajustes já!”, “Tarifa mínima 10 reais.”, “Uber e 99, valorizem seus parceiros.”, “Estamos cansados de tanta exploração.”, “Não somos escravos. Reajuste já!”, “Tarifa mínima de 10 reais.”. Essas são alguns dos cartazes posicionados lá em cima.

O próximo inscrito é o Rodrigo Vicente.

**O SR. RODRIGO VICENTE** – Primeiramente, boa tarde ao Vereador Marlon e a todos.

A minha queixa é em relação aos banimentos e cancelamentos por segurança. Eu fui banido no último sábado da plataforma Uber e para mim foi uma indignação ter recebido a mensagem para eu comparecer à plataforma porque a minha conta requeria atenção por eu ter cancelado, nos últimos três meses, mais de 75% das corridas que eu tinha aceitado, fato que é mentira, como mostram as minhas taxas e o meu relatório de corridas na plataforma. Fui à Uber, conversei lá e a própria atendente disse que eu era uma pessoa do bem e que sabia que eu devia trabalhar direito pela forma como eu me comunicava e pela minha educação. Eu não tenho problema, minha nota é 4,98, eu tenho aproximadamente sete mil corridas na plataforma em um ano e meio como motorista. Ela mesma falou que era só via jurídica, que eu ia ter que entrar na Justiça.

Eu acho que não seria necessário todo esse transtorno de ter que ir lá, entrar na

Justiça e ter todo esse problema. Eu também investi, há dois meses, num veículo para trabalhar no Black, um veículo de 90 mil reais e que eu vou pagar um valor final de 120 mil, porque está financiado. E agora estou com as parcelas de 3 mil reais para pagar e estou tentando aí, fazendo corrida pop, fazendo até corrida *comfort* na 99, mas que nós sabemos que também não paga legal. Eu até dou a ideia de vocês colocarem um *black*. Mas, sobretudo, eu estou com um problema. Entrei com os meios que eu tinha, que eu vi os vídeos do Marlon no *Youtube*, eu o sigo há um tempo já, e eu estou tentando uma solução para o meu problema.

Queria parabenizar a InDriver que está aqui e é quem está me salvando de verdade, não é nem tanto a 99. Quem está me salvando é a InDriver nesses dias. Eu gostaria de pedir a ajuda da InDriver para que eles cresçam cada vez mais, para que ninguém mais tenha de dirigir 99 e Uber, para que essas empresas se importem conosco. Que a nós nos importemos com elas o mesmo que elas se importam conosco. Para que realmente a InDriver consiga tomar conta de todos os motoristas, de todos os passageiros para que possamos deixar essas outras empresas de lado. Eu tenho até algumas ideias, mas eu não quero me estender. Mas eu tenho algumas ideias para a InDriver, na questão de sistema; de logística de embarque, de distâncias, essas coisas.

Mas, enfim, a minha indignação é com a Uber. Ela me deixou na mão. Em casa só eu que trabalho. Eu tenho dois filhos e pago uma pensão para uma filha fora. Enfim, o negócio ficou bem apertado para mim.

Por ora, é isso. Muito obrigado pela oportunidade.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Okay. Obrigado, Rodrigo Vicente. Parabéns por sua fala. Só uma curiosidade, você já entrou com um processo contra o aplicativo?

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, então.

Próximo inscrito, Fernando Rodrigo dos Santos.

**O SR. FERNANDO RODRIGO DOS SANTOS** – Boa tarde a todos.

Fiz até uma colinha aqui para conseguir falar tudo.

Uma coisa que o Vicente falou é verdade: Uber e 99 só vão valorizar o motorista – e isso eu já falo há anos – quando tiver um outro concorrente à altura e que valorize o motorista e que pague o motorista. Aí eles vão sentir a água bater na bunda e vão começar a se mexer.

Falar mal dos aplicativos me deixa nervoso, por retaliação, vamos dizer assim. Então, eu não vou reclamar, eu vou agradecer.

Vou agradecer à Uber, porque quando eu peguei Covid, assim como vários, eu não recebi o auxílio, que tanto foi falado. Eu não recebi o auxílio, mas o meu aplicativo foi bloqueado durante o tempo em que fiquei com Covid.

Eu queria agradecer à Uber por ter passageiros com nota 3.88, 3.25. Tem algum motorista aqui abaixo de 4.50? Você já é cortado. É impressionante isso, né, mas o passageiro pode.

Área de risco da Uber. Você vê que é área de risco, você cancela e, aí, você recebe a notificação: Uber, pensando em você. Área de risco: você pode levar e você pode confiar”, que você vai, mas não que você volte. Digo isso porque é impressionante, você cai em favelas, você vai para a quebrada. Eles garantem para você ir, mas eles não garantem a volta. O motorista que se vire para voltar.

Aquele bendito do deslogar. Você está lá escolhendo... Primeiro, que você não deveria escolher a corrida. Toda a corrida já deveria valer a pena: seja um pescoço, seja um tiro longo. Então, se você tem de ficar escolhendo a corrida, não deveria deslogar. Deveria ser um preço justo para o motorista. Aí você vai e desloga. Aí você tem de logar, atualizar, configurar todo o aplicativo da forma que você usa para poder ir adiante.

Valores para os motoristas, que é o famoso “picolé”. Sem brincadeira, no final de semana eu recebi uma corrida: 136 reais. Deu até desânimo quando eu cheguei no final do cliente. Sabe quanto que a Uber recebeu desta corrida de 136? Duzentos e sessenta e quatro reais. Desculpa. Não tem nem o que falar, né. E assim, isso é recorrente. Em todas as corridas, não existe mais dinâmico para nós, motoristas; mas para os passageiros existe. Ou seja, a Uber não aumenta quilômetro rodado, não aumenta a tarifa. Sou motorista há cinco anos: teve

aumento de 25 centavos, só que eles se esqueceram que, há um tempo, eles diminuíram a tarifa. Então, na verdade, voltou a ser o que era há cinco anos. Não teve nenhum tipo de valorização.

Então, essas taxas do aplicativo, de verdade, comem o motorista pela perna, seja o motorista que tenha o carro próprio, que tem de fazer a manutenção do carro e não consegue fazer; seja o camarada que aluga o carro. O aluguel de carro, hoje, fica em, pelo menos, 500 reais a semana. Então, é complicado viver de aplicativo. O custo do aplicativo está cada vez mais caro.

Eu peço isso, para que realmente a tarifa seja aumentada, melhorada. Que realmente o custo do aplicativo seja para valer a pena, como realmente valia quando eu comecei há cinco anos.

E é isso.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Parabéns pela fala. Você conseguiu ter um humor, mesmo nessas circunstâncias terríveis, como você mesmo mencionou.

Dilton de Jesus Silva.

**O SR. DILTON DE JESUS SILVA** – Boa tarde a todos.

Sou motorista de aplicativo há três anos. Conheci o Duda há, mais ou menos, uns dois anos.

Eu trabalho autônomo em um outro tipo de serviço e eu comecei a trabalhar também com o aplicativo para complementar a minha renda. E como aconteceu com quase todos os motoristas de aplicativo, o aplicativo ficou como minha principal fonte de renda.

A minha indignação com a Uber e com a 99, com a InDriver ainda não porque eu me sinto inseguro. Eu prefiro trabalhar com a minha segurança, só no *cashback* ou no cartão. Eu não recebo dinheiro. Eu já trabalhei com aplicativo, 99 e Uber, para receber em dinheiro, mas o risco é muito grande. A partir do momento em que a InDriver receber com o cartão ou em *cashback*, com certeza eu vou ser motorista da InDriver.

A Uber e a 99, mais a Uber, ultimamente estão deixando a desejar. O que está acontecendo? É o que os parceiros falaram aqui. Veio a pandemia, a Uber baixou o preço do

quilômetro, do minuto, tudo. Aí, teve aquele *bug* do pessoal falar: “Ah, a Uber está cancelando. A Uber está cancelando”. Aí, veio a mídia: “Ah, a Uber está cancelando. A culpa é dos motoristas”. Mas a Uber não fala para os passageiros que ela abaixou o preço. Aí, aumentou o valor: 20 centavos, 25 centavos, 5 centavos. Aí, a Uber vai na mídia e fala: “Ah, demos aumento”. Não deu aumento. Ela simplesmente complementou o que ela tinha tirado de nós. E agora ela colocou preço fixo, o dinâmico ““picolé””, que não existe. Eu chamo de dinâmico “gelinho” e ainda sem gelo.

O que acontece? Ela colocou o preço fixo. Antigamente, se eu não me engano, na CPI, o Vereador Marlon solicitou à Uber para ela ser transparente, e com essa norma que ela colocou agora de preço fixo, o motorista não sabe o quanto ele está recebendo por quilômetro, por minuto; não sabe qual o tempo que ele realmente vai gastar porque a Uber fala para o passageiro que é 30 minutos. Quando você vê já está em 40 minutos preso no trânsito. Muitas vezes o passageiro pede para você fazer o trajeto tal, e você, simplesmente, fala para o passageiro que não pode, tem que seguir o trajeto que o aplicativo está dando. O passageiro te avalia mal, diz que você foi grosseiro; a Uber te pane, te penaliza e você fica na mão do aplicativo. Nas corridas eu fazia 90% de Uber e 10% de 99. Hoje, estou trabalhando 70% na Uber e outros 30% na 99. Se a Uber não melhorar, espero cortar Uber e só trabalhar na 99; futuramente, na Indriver.

Espero que o Marlon veja na CPI essa questão de ela voltar à transparência para o motorista, porque ela não dá. Uma corrida para rodar 5 quilômetros, para ganhar 9 reais, cobra dos passageiros 25; às vezes, se você fizer um trajeto menor, aquela corrida que você iria ganhar 9, recebe 8; se você faz um trajeto maior, só vai receber os 9 reais. É muito injusto o que o aplicativo Uber está fazendo com a gente; e a 99, a mesma coisa.

Nível de segurança: a Uber está dando banimento porque o motorista coloca que é área de risco; às vezes, o motorista faz por sacanagem mesmo, mas, às vezes, tem motorista que conhece a área e sabe que é de risco, coloca e é banido.

Outros motoristas falaram aqui sobre o problema de buscar o passageiro na

Consolação e não se pode parar. É proibido parar e estacionar. Muitos passageiros pedem nesses locais em prédios. Você chega no momento, o passageiro não está lá, tem que dar uma volta, mandar mensagem; o passageiro demora de um a três minutos para chegar. Isso está errado. Tem que mudar a legislação. A gente sabe que tem que seguir as regras de trânsito, mas está difícil trabalhar desse jeito. Às vezes, a gente cancela porque o passageiro não está lá e é penalizado com taxa de aceitação, taxa de cancelamento.

Tenho muitas outras coisas para falar. Eu não vou falar porque têm outros motoristas que vão fazer esses questionamentos – espero.

Muito obrigado. Boa semana a todos.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. Parabéns pela fala, parabéns pelos apontamentos feitos.

Próximo inscrito, Duda.

**O SR. EDUARDO LIMA** – Bom, gostaria de utilizar os meus três minutos também. Estou acompanhando todas as falas dos nossos motoristas; a Indriver está aqui sendo bastante parabenizada, mas nem tudo são flores. Uber e 99 também chegaram com uma proposta boa. Eu espero, do fundo do coração, que a Indriver abrace os motoristas da forma calorosa que está abraçando aqui e não faça como os outros aplicativos fizeram.

Eu fiz parte da base da 99, inclusive, com parceiro que está aqui também. Nunca recebi salário, mas contribui com a minha experiência. Depois que a 99 chegou no patamar que ela precisava, automaticamente, fechou as portas não só para mim, mas para os motoristas. Assim também a Uber.

Trouxe um caso para esta audiência pública que me chamou bastante a atenção. Eu nem fui muito longe. Esse caso entrou ontem às 11h49 da noite. Olhei e falei: bom, vou levar para a CPI porque, para mim, isso é um abuso por arte da empresa Uber, na qual um motorista de aplicativo recebeu um chamado em Guarulhos para levar um passageiro para o Rio de Janeiro, uma viagem de exatamente 455 quilômetros; e o motorista levou 7h23. Essa corrida teve o valor de R\$ 1.178,00. Só que ao motorista retornar, ele caiu em análise, e a Uber negou



o pagamento para esse motorista. Ele tem todos os *prints*. Comprovando o teor da corrida, inclusive, mandou o *print* da resposta da Uber em relação ao pagamento que foi negado a ele. A Uber falou que esse motorista infringiu os termos de uso e ficou devendo 42 reais para Uber. Ele recorreu à associação AMASP para poder ajudá-lo.

Quero aproveitar esta audiência pública e o nosso amigo André que representa a Amobitec, Associação que defende os aplicativos, assim como eu defendo os motoristas de aplicativo. O nosso querido André tem que ter o entendimento de que ele está aqui para proteger os aplicativos, mas, também, ele tem que puxar a orelha dos aplicativos quando necessário. Assim estou fazendo já de antemão para o Indriver. Já estou puxando a orelhinha porque, daqui a pouco, estará batendo com a Uber e 99. Eu gostaria, do fundo do coração, que continuasse com esse calor para os motoristas.

Posso dizer que estão chegando agora porque eu e o Marlon estamos nessa luta desde 2016. Uber e 99 fazem o que fazem com os motoristas de aplicativos porque eles entenderam que os motoristas deixaram uma brecha que é a falta de união da classe. Devido a isso, Uber e 99 estavam fazendo o que querem. Digo estavam porque a eleição do nosso Vereador Marlon Luz deveria servir de recado para as empresas: os motoristas já começaram a ter outro entendimento; já começaram a entender o porquê estão sofrendo.

O que acontece? Um caso como esse do motorista Vitor Hugo acho um dos maiores abusos, inclusive, quando eu estava citando várias pessoas ficaram pasmas. Vejam vocês até que ponto uma empresa pode prejudicar um motorista. Esse motorista gastou 7h23 para ir e 7h23 para voltar, fora o valor que ele gastou de combustível, tempo fora de casa, pedágio, a frustração de chegar, foi a empresa que colocou – eu tenho um *print* da empresa; não foi motorista que falou: “você quer ir para o Rio de Janeiro”. Foi a empresa Uber que colocou o passageiro dentro do carro desse motorista para, depois de longas horas, falar para esse motorista “você não vai receber porque a corrida é fraudenta”, ou seja, o passageiro sai ileso, passeou nas costas do motorista de aplicativo. Quer dizer, eu não posso permitir uma coisa dessas. O Vereador Marlon nem estava sabendo disso. Acredito fielmente que, depois dessa

reunião, o Vereador Marlon vai querer saber mais sobre esse caso, porque isso é inadmissível.

Então, peço a gentileza para vocês, Indriver, nunca façam isso, porque aqui é Brasil. Aqui nós estamos organizados. Nós temos já o nosso Vereador, uma grande associação, os motoristas estão se reunindo. Se vocês quiserem apoio e ajuda para conseguirem alavancar, nós estamos aqui de prontidão.

Agora, para o nosso querido André, para finalizar a minha fala: eu gostaria, André, que você anotasse esse caso e levasse ao conhecimento da Uber. Eu estou, inclusive, com a resposta da Uber aqui, para a gente tentar resolver isso da melhor maneira possível. Esse motorista vai receber esse valor, ele deve receber, de um jeito ou de outro ele vai receber, seja até por uma ação judicial.

Então a minha fala, eu estou sendo energético aqui para fazer com que vocês, motoristas, venham nesse microfone e botem para fora o que está aí dentro. Porque o Dilton faz parte de vários grupos nossos e eu vi o Dilton acanhado. O Dilton, nos grupos, tem muita coisa para falar, então a gente está aqui para recepcionar tudo que vocês têm para falar. Então, por gentileza, utilizem do microfone da melhor maneira possível, porque é como foi falado, graças ao nosso Vereador hoje a gente tem o poder para realizar uma auditoria como essa. Então vamos aproveitar, pessoal, vamos aproveitar.

Obrigado, Vereador.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. Obrigado, Duda.

Próximo inscrito, Alessandro Almeida.

**O SR. ALESSANDRO ALMEIDA** – Olá, tudo bem? Boa tarde a todo mundo que está na mesa. Estou um pouco nervoso, normal, mas vamos lá.

Coloquei alguns tópicos para a gente falar e algumas coisas que eu acho que todos os aplicativos poderiam melhorar, que é mandar uma mensagem para o passageiro para ele se preparar com antecedência, para que a gente chegue lá e ele já estar lá na porta esperando a gente, para a gente de repente não tomar multa.

Para eles usarem o cinto de segurança, porque muitas das vezes a gente toma multa

sem cinto de segurança, às vezes não é nem a gente, são eles que estão sem cinto de segurança.

Respeitar o motorista, porque muitas das vezes pelo menos comigo, que eu sou um motorista cinco estrelas há mais ou menos dois anos, os passageiros hoje inclusive vêm chegando no carro já achando que a gente vai matar eles, vai jogar um gás em cima deles. O que não faz sentido nenhum, que já foi comprovado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Um gás que só mata passageiro.

**O SR. ALESSANDRO ALMEIDA** – Só mata passageiro. Isso para mim, que trabalho corretamente, que tento prestar um bom serviço para passar segurança para todo mundo que entra no meu carro, eu me sinto como um bandido, sendo que eu não sou, entende?

Mais segurança. Acredito que todo mundo aqui quer mais segurança, quer mais respeito. O dinâmico picolé, que todo mundo odeia, que é péssimo. O dinâmico picolé nada mais é que... ele aparece lá a dinâmica mais alta, de 21 reais, só que esses 21 reais estão no meio do mato, estão no meio do rio, que você não consegue chegar lá para pegar esses 21 reais.

E outra coisa, para encerrar, é que todo passageiro que aparecer para a gente tinha que aparecer um código e a foto dele, como até *drive* já tem a foto do passageiro. E aquele passageiro que entra no meu carro tem que ser passageiro do aplicativo, porque às vezes o passageiro chega dentro do meu carro, fala “Maria”, mas aparece o João, então eu acredito que isso é um pouquinho errado.

É isso. Valeu?

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. Muito obrigado, Alessandro. Parabéns pelo seu discurso.

Aproveitando isso, gostaria de fazer um pedido para o André, para levar para a Uber. Eu tenho recebido reclamações sobre o prazo da CNH. Então a CNH está vencendo agora e a Uber está bloqueando as CNHs vencidas. Entretanto, pelo Detran de São Paulo tem um prazo de renovação bem maior que o prazo da CNH vencida e a Uber está querendo ser mais restritiva que o próprio Detran. Então eu sei que a Uber é nacional, tem 27 Detrans para trabalhar, mas o

maior Detran do Brasil merecia ter uma atenção. Então as pessoas estão tendo suas CNHs bloqueadas, suas contas bloqueadas na Uber simplesmente porque não renovaram a CNH, sendo que pela permissão ainda dos problemas da pandemia a CNH teria um prazo maior de vencimento do que aquele que consta na própria CNH. Se você, por favor, puder levar isso para a Uber, para que eles resolvam o mais rápido possível.

E outro ponto é que é chato, parece que na Uber às vezes não tem uma pessoa que fica atenta a algum detalhe específico disso, e aí tem que ter, sei lá, uma audiência pública para conseguir falar e poder levar esses pontos. Mas, enfim, pelo menos se você conseguir levar esse ponto ajudaria muito os motoristas que estão tendo a sua CNH com vencimento agora neste ano.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Resposta é automática, igual para tudo mesmo.

Próximo inscrito, Severino César Barbosa.

**O SR. SEVERINO CÉSAR BARBOSA** – Boa tarde, Vereador e demais também.

Bom, primeira vez é sempre mais complicado, não é?

Eu venho acompanhando a CPI e você começa analisar às vezes as falas dos dirigentes que estavam aqui. Se bem que eles estavam com uma liminar para poder mentir, não é? Eles podiam mentir à vontade. Mas eles chegam e falam aqui: “Não, o motorista tem total autonomia com relação a aceitação ou cancelamento. Ele é parceiro, ele não é escravo. Nós somos uma empresa que temos tecnologia” e no fundo, no fundo não têm.

Vamos colocar alguns exemplos. Quem trabalha no dia de rodízio, que sai para a Uber fora da região de São Paulo, fora do rodízio, de manhã, na hora do rodízio você vai ter dez em dez chamados para dentro da área de rodízio, ele vai te trazer para a área de rodízio, ele não deixa você fora como deveria ser, como foi ventilado no passado que era para fazer, não faz.

Outra questão também que eu acho que é um abuso do poder econômico da dona Uber. Quando ela permite o cliente dela dizer: “Eu não tenho dinheiro”, ou o motorista não tem o troco para ele, permite deixar para a próxima.

Isso virou contra o motorista, porque tem cliente que chega lá e fala: “Põe para a

próxima, não tenho dinheiro”. E aí você coloca... Eu, por hábito, gravo todas essas mensagens, gravo tudo que acontece dentro do carro, mas tem gente que não faz. E aí o que acontece? Daqui a pouco vem a mensagem: “Esse valor está sendo subtraído de você, porque o cliente disse que pagou”. Aí você pega a corrida, coloca o áudio e fala: “Não, ele disse que era para pagar para o próximo”.

Ou seja, a palavra do cliente, do passageiro vale muito mais do que a do motorista. Mas quem colocou o dispositivo foi a Uber, ela tem que colocar o mecanismo lá dizendo: “Olha, eu confio no meu parceiro”. Não somos parceiros? Se eu sou parceiro, por que você vai confiar num terceiro? Esse é um ponto.

A questão de banimento por taxa de aceitação. Todos os diretores da Uber nessa CPI disseram que a taxa de aceitação não tem banimento, certo? Não foi isso que vocês ouviram? Pois bem, eu vou ler para vocês, se me permitem, informação da 99, informações do sistema. Mandou uma mensagenzinha da seguinte forma: “Desde o dia 21/6/2022 sua taxa de aceitação está entre os 20% mais baixos da sua cidade. Se ao final dessa semana sua taxa de aceitação permanecer entre os 1% mais baixos, seu perfil poderá” – ela coloca “poderá” – “ficar suspenso por 12 horas”.

Por que ela não pergunta por que eu não aceito?

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Quando você recebeu essa mensagem?

**O SR. SEVERINO CÉSAR BARBOSA** – Em 22 de junho, agora, essa semana, 22 de junho, porque minha taxa de aceitação é baixa, porque eu não faço corrida de R\$ 6,50, R\$ 7, não paga o custo de combustível. A gente tem que estar brigando para ter uma corrida de R\$ 10 no mínimo, e vem uma empresa e fala: “Olha, está aqui, uma corrida para você de R\$ 6,50”, para você ficar quase 15 minutos parado, entre deslocamento para pegar o passageiro, pegar o passageiro, fazer a viagem, deixar o passageiro. Então você perde 15 minutos para ganhar R\$ 6,50, aí você não aceita. Você não tem autonomia? Você não é parceiro? Você não aceita.

Aí vem, está no celular, mensagenzinha da dona Uber, você, se ficar entre 1%, vai ficar suspenso 12 horas. Então eu não sou... 99. Perdão. Eu não sou parceiro, então? Eu sou o

quê, funcionário? É a pergunta que eu quero fazer para o diretor da Uber e que você possa encaminhar para ele. Pergunto: e aí, como é que faz? Porque está aqui, a mensagem é do texto dele, não estou inventando, não estou falando nada.

Então é esse tipo de situação que a gente fica muito revoltado, porque eles não fazem nada para melhorar. É uma narrativa que é uma experiência para você, motorista, e toda vez que ele vem com essa narrativa que está melhorando a experiência é só no nosso, como dizem alguns aí.

É isso aí que eu tenho para dizer.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, muito obrigado, realmente essa parte de deixar para a próxima é uma criatividade muito grande do aplicativo, mas ferra muito o motorista porque inclusive a 99 não tem a funcionalidade e aí o passageiro da 99 quer usar a funcionalidade que é da Uber e até o passageiro entender que na 99 não existe essa funcionalidade torna um ambiente totalmente difícil de se conviver, ou, muitas vezes, o passageiro da Uber pede para deixar para a próxima, mas não aparece essa opção ali para o motorista.

Então, realmente é um ponto bem complicado e que causa raiva, às vezes, no próprio passageiro e aí faz com que ele faça uma denúncia falsa do motorista. Enfim, vários aspectos negativos, inclusive tem no Código Penal uma lei que diz que quem não pagar sua corrida de táxi, que incluiria aplicativo, ou hotel, ou refeição, poderia até sofrer uma reclusão desse tipo de coisa. Não sei como essa permissão da Uber conflita com essa permissão, essa lei, é um ponto a ser estudado.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Vai embora e o motorista fica sem receber, não tem nem o que fazer, não recebe nada.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, vamos lá, próximo orador inscrito é Fernando da Silva Harnik.

**O SR. FERNANDO DA SILVA HARNIK** – Boa tarde a todos, eu queria colocar aqui no plenário da Câmara uma coisa que não está sendo falado aqui, a respeito do seguro, do Conduapp, nosso seguro, seguro do passageiro. Há três anos eu entrei para Uber, eu era um dos maiores defensores da empresa, era até malvisto dentro até do meu grupo. Sofri um acidente, parei no farol, respeitando a lei de trânsito, parei às 4h20 no farol, com um casal recém-casado de passageiros e com malas de viagem levando-os para a lua de mel com um carro *confort*, que deixei de ser gerente de uma empresa para ser motorista, estava empregado, parei no farol e o motorista com dois dias de serviço, sem seguro, carro emprestado do amigo, pela 99, sem dormir abalroou meu carro, faltou sete mil reais para dar perda total. Ele entrou com toda a velocidade dormindo e acelerando atrás do carro.

Entre em contato com a Uber, estava numa corrida pela Uber, me machuquei, tenho problema de coluna até hoje. Os passageiros, graças a Deus, não se machucaram, fui socorrido, na época até o Marlon era motorista, liguei para o Marlon, ele falou com um amigo nosso, o Bruno. O Duda era motorista só, na época, falamos com o Duda, todo mundo correu, todo mundo foi para lá e, no final das contas, a resposta da Uber com relação a isso, outros motoristas levaram os passageiros, eu fiquei lá largado, a resposta da Uber: o seguro é para os passageiros e para os pertences dos passageiros, não cobre as suas coisas. Eu falei espera aí, eu saio do meu emprego, compro um carro de 120 mil reais, pago mais uma fortuna de seguro, gasolina, pneu, sofro um acidente e o problema é meu, o que é isso?

Você que representa os aplicativos, para que esse seguro? Pergunta para os donos da Uber e da 99 para quê? Para pagar o celular do passageiro se ele for roubado? Porque o meu quando foi roubado no túnel da Consolação, a dona Uber ficou sabendo e não pagou o meu celular, falou que o problema era meu. Bloqueou o meu aplicativo, fiquei uma semana sem trabalhar, até ela me liberar, e viraram para mim e perguntou se eu estava bem para trabalhar psicologicamente. Eu falei: “Não, filha, não estou, eu preciso pagar as minhas contas, me libera, entendeu.

Eles me bloquearam porque eu fui assaltado e eu não conseguia desbloquear para

trabalhar, mas eu precisava de dinheiro para comprar o chip e um celular, porque a Uber não ia me pagar um celular. Eu precisava pagar o carro, isso gerou uma dívida, e “problema meu”, essa foi a resposta da Uber. Fui bloqueado pela Uber tendo nota 4.95, sem reclamações, só elogios muito legais até, foram todos printados, estão no processo. Do nada fui bloqueado, a Uber, na época não existia a lei em que ela era obrigada a falar o que tinha acontecido, foi um dia normal, a Uber não justificou nada, fui banido da Uber, falaram que foi porque eu feri o código da empresa, só.

Nunca feri o código da empresa, eu conheço o código inteiro, se alguém perguntar qualquer coisa eu respondo de todas. Eu não assino um contrato com alguém sem ler, eu fui um gerente administrativo, tanto que até hoje eu estou na 99, da mesma época. Então, quem faz coisa errada em uma, faz em outra, pera aí, não é assim.

Aí coloquei a câmera da 99 para não ser banido da 99, porque sou divorciado, pai e tenho a guarda unilateral da minha filha, se eu perder a 99 a minha filha passa fome, por isso eu aceitei a câmera, por isso eu aceitei pagar a instalação de uma câmera de segurança no meu carro em que a empresa deveria me fornecer. Eu tive que assinar e pago, o dia que for tirar a câmera do meu carro também vou pagar para tirar para 99, a câmera é deles, certo, e aceitei porque só trabalho com ela e realmente pago, eu aceitei. Se eu tenho uma dor de barriga e não consigo trabalhar durante a semana, eu pago para 99 por ter a câmera deles no meu carro e o serviço que é prestado de monitoramento, e realmente funciona, precisei, o botão de emergência funciona, mas isso deveria ser fornecido pelas empresas sem custo. Não são todos os motoristas da 99 que podem pagar.

O cara, às vezes, não pode pagar o pneu do carro. Eu tenho vários colegas que não conseguem pagar o próprio pneu, andam com pneu careca não é porque quer, o cara compra um pneu remold ,ele tem o carro apreendido, ele tem que comprar um pneu bom, tem pneu remold que não tem selo do Inmetro, é baratinho, ele consegue comprar, mas, se o policial parar, ele vai prender o carro do mesmo jeito porque o pneu é ilegal, é irregular, você vai gastar com pneu hoje 500 reais um pneu aro 15, aro 16, não é barato, então são coisas que as empresas



não veem. Agora o seguro Conduapp é uma palhaçada, não existe isso aí, é obrigado a ter um seguro, mas ele cobre o quê? Não cobre nada, a empresa vai falar para correr atrás dos seus direitos.

Fui na Uber, consegui marcar em plena pandemia, foi um dos primeiros a ficar doente de Covid, antes do Carnaval, lá no aeroporto de Guarulhos. Eu recebi sim da Uber, recebi realmente um complementar, foi difícil, foi, na 99 eu nem consegui receber porque era muita burocracia e quando chegou a segunda vez que eu fiquei doente, a Uber só pagava uma vez, quando chegou a terceira vez que eu fiquei doente, a Uber só pagava uma vez e a 99 também, mas eu estava trabalhando na rua, eu estava pegando enfermeiros e médicos e levando para trabalhar para salvar a família deles, a família de quem estava recluso em casa. Eu vi a minha mãe com câncer morrer no hospital porque ela pegou Covid e ela já tinha problema no pulmão, isso ninguém vê. Meu pai morreu de problema pulmonar. Quem garante que não fui eu que passei o problema para ele? Já estava vacinado, mas não dá para saber quais são os efeitos, não é? Então, são coisas que a gente se esforçou, mas a gente não é reconhecido.

O que eu venho colocar aqui, diferente do que os outros colegas estão colocando, é que eu concordo com tudo, e tudo se passou comigo também; não é invenção de dois, três, eu corroboro com tudo o que foi falado aqui, senão, eu vou demorar uma hora.

Mas, basicamente, é isso. Seguro, quando é app, não existe. Estou no prejuízo, tive que comprar outro carro, ainda vou demorar mais 10 meses para pagar o carro que eu devolvi para o banco para conseguir pagar o carro que foi batido e foi consertado. Estou devendo; devolvi para o Banco Safra, estou devendo ainda. Nunca tive o nome sujo, tanto que eu financiei dois carros sem entrada antes de trabalhar para a Uber, antes de trabalhar com vocês. Hoje meu nome é sujo. É isso.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito, Fernando. Muito obrigado por seu posicionamento. Há ainda dois itens para falar antes de eu chamar os três últimos inscritos, *okay?* o primeiro item é sobre o artigo penal que eu falei anteriormente, o artigo 176 da Lei 2.848 de 1940, uma lei bem antiga, enfim, referente a “tomar a refeição em restaurante e alojar-se em

hotel ou utilizar-se do meio de transporte sem dispor de recursos para efetuar o pagamento. Pena: detenção de 15 dias a 2 meses ou multa”. Então, existe até um certo entendimento de que essa permissão da Uber em deixar pagar para a próxima na verdade permite que as pessoas não cumpram essa lei.

Outro item, sobre o qual ficam me mandando um monte de mensagens no meu WhatsApp, e aí seria para a InDriver, seria sobre a segurança do cadastro dos passageiros, principalmente em relação a fotos não tão aceitáveis nos cadastros dos motoristas e propostas indecentes que passageiros fazem para os motoristas. Se vocês pudessem realmente trabalhar em cima disso, seria muito bem-visto pelos motoristas, sinalizando um entendimento de que a InDriver também está preocupada com a segurança dos motoristas.

Estou vendo aqui o Eder e o Ronaldo, do *Resenha na Pista*. Sejam bem-vindos. Vou passar a palavra ao Sr. Paulo Gomes da Silva, que está *on-line*.

**O SR. PAULO GOMES DA SILVA** – Olá. Boa tarde a todos. Marlon, tudo bem?

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Tudo bom. Estamos te ouvindo bem. Pode falar por três minutos.

**O SR. PAULO GOMES DA SILVA** – Marlon, a minha indignação hoje com aplicativo, e vou trocar um pouquinho de assunto, é em relação às entregas, que eu faço pela Cornershop. O que acontece? Em meados do ano passado, eu sofri um acidente. Fiquei sabendo sobre o seguro sobre o carro. O rapaz que se acidentou de moto saiu um pouco ferido, e eu solicitei seguro para a Cornershop, do carro, que foi negado. Na reunião da CPI em que vocês chamaram a Cornershop, eles afirmaram que tinham seguro. Eu mandei um *e-mail* novamente, eles negaram para mim. Essa é a primeira indignação que eu tenho, porque eu estava como motorista de aplicativo no início da pandemia, em 2020. Então, como minha renda não era satisfatória para manter o aluguel do carro, eu me transferi para ser entregador de mercado com a Cornershop. Recentemente, estamos recebendo *shoppers* de muitas localidades. Que relatam ameaças de bloqueio da Cornershop a partir de 13 de julho: caso aceitar e cancelar o pedido, pode ser banido da plataforma. Porém, quando a gente aceita qualquer pedido de compra, seja de farmácia ou

mercado, a gente não tem ideia para onde a gente vai, a gente não tem valores a serem pagos. Só temos acesso aos quilos, ao nome do suporte - e realmente o suporte deles é bom – e ao nome do cliente. Mas, fora isso, não tem mais nada. Se a gente pegar um pedido que não vale a pena, por exemplo, que paga 10 reais para percorrer 18 km, que é o que está acontecendo muito com a gente; se a gente aceitar esse pedido, estiver lá o valor a menor e a gente não aceitar, a gente é passível de banimento, sem transparência da Cornershop. Não é que a gente esteja se negando a fazer, mas queremos transparência, somente isso.

O outro ponto é que a gente está tendo nota baixa porque houve aumento de valores da gasolina, principalmente; e, com isso, muitos *shoppers* estão deixando de fazer esses pedidos pequenos, que são muito longos e com pedidos menores. A gente recebe por valores referentes a itens e quilos e também por quilometragem. Trabalhamos de duas formas: compra e entrega. Só depois que a gente finaliza a compra é que a gente vai saber onde vai ser entregue esse pedido. Então, acho injusto, porque, se a gente não aceita efetuar essa entrega, a gente pode ser banido a partir de 13 de julho. Estamos achando isso incabível porque sempre trabalhamos da mesma forma, sendo que a nossa nota hoje por recusas e atrasos de pedidos chegando no cliente estão muito baixas. Hoje o preço da quilometragem de pedidos de cada *shopper* até o local de entrega é de 60 centavos por quilometro. É por isso que a gente escolhe pedidos.

Essa é a minha palavra hoje para vocês, e um abraço a todos os *shoppers* do Brasil.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** - Obrigado, Paulo. Interessante. Ontem eu também recebi um *e-mail* de um *shopper* da Cornershop. Acho que a Cornershop também está na Amobitec, por causa da Uber; ou não? (Pausa) Entendi. Estavam reclamando desses mesmos itens que o Paulo trouxe: preço do combustível em relação ao tamanho da entrega; entregas muito pequenas, que demandam muito tempo e acabam não compensando também. Esse é um modelo mais exploratório, de falta de transparência, que é comum também, por exemplo, na Uber, sendo que são empresas do mesmo grupo.

Próxima inscrita, Lílian Cristina.

**A SRA. LILIAN CRISTINA** - Boa tarde a todos.

Estou morrendo de vergonha, mas já vou falar para que ninguém fique me pressionando, porque não funciona sob pressão. Minha primeira questão aqui, e acho que cabe bastante para o André, é questão do assédio. Eu não vejo um retorno bacana dos aplicativos em relação a alguns assédios que eu sofri. Por exemplo, eu fui agarrada por um passageiro dentro do carro em corrida. A Uber entrou em contato comigo, conversou um pouquinho e falou que a chance de eu pegar esses passageiros seria mínima. Mas e o passageiro? Ele foi banido da plataforma? Ele continua fazendo isso com outras mulheres?

Há também uma questão que envolve bastante a comunidade da InDriver, que o Marlon até questionou e que é muito comum: nomes impróprios, fotos impróprias. Rola muito isso nos grupos de Facebook. Acho que essa é uma questão a ser muito bem trabalhada. Existe também até um código – e os motoristas aqui podem até confirmar –, em que eles recebem esse tipo de mensagem ao aceitar uma corrida, porque, no caso, eles também são assediados. Acho que isso é uma questão a ser bem avaliada pelas plataformas.

Corridas a 7 reais, estou num dilema de 7,70. Todos os dias, e a todo momento, recebo corridas de 7,70. E isso dentro da categoria Black. Então acho que isso tem a ver com a tarifa, que foi bastante falada aqui.

Só um minuto, deixe eu ver o que mais, tenho uma colinha.

O Dinâmico Picolé, que é o que está nos deixando mais insatisfeitos com relação à Uber, porque ela continua cobrando o mesmo valor do multiplicador do usuário e não nos repassa isso; o máximo que chega para nós é 30 reais, dependendo da localização que nós estivermos, e se essa demanda for alta.

E a avaliação. Avaliação dos motoristas, eu acho muito injusto, porque um passageiro entra no seu carro e diz assim: “Estou com pressa e estou atrasado”, com chuva, trânsito, e nós fazemos o que dá, não vou colocar minha em risco, tampouco a dele. E quando ele desce do carro, nós recebemos aquela mísera uma estrelinha. Então, assim, é um ponto a ser melhorado e trabalhado também, pois nós podemos reportar o passageiro neste caso, mas não vemos o retorno para nós na questão do passageiro. Afinal, por que o passageiro continua usando a

plataforma? Por que o passageiro não é punido? Enquanto nós, às vezes, por nada, somos punidos e banidos da plataforma.

É isso. Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Lilian. Principalmente essa questão de assédio é muito sensível dentro das plataformas. Motoristas de ambos os sexos também são bastante assediados. Eu, como motorista, já fui assediado e não gostei nem um pouco quando aconteceu comigo.

Acho que principalmente a Uber faz muita campanha sobre isso para com o motorista, mas também precisaria fazer mais para o passageiro. Esse tipo de situação igualmente precisa ser melhor trabalhada.

Último orador inscrito é o Sr. Hélio de Holanda.

**O SR. HÉLIO DE HOLANDA** – Boa tarde, Vereador Marlon Luz, Bombeiro Major Palumbo, André, Duda.

Sou motorista de aplicativo desde 2017, quando havia aquela crise econômica, política, com o impeachment da Dilma, e a única forma que encontrei de trabalhar, naquele período, foi justamente os aplicativos, assim poderia levar o sustento para minha família.

Muito bem. Desde então encontrei essa maneira de trabalhar, fiz colegas no aplicativo, vendo melhor como e onde atender os clientes. E a minha satisfação, nesse tempo todo, é perceber que, cada vez mais, nós, motoristas, quando reivindicamos às plataformas – principalmente à Uber – que nos ajudem em algum quesito, percebíamos que davam um, mas tiravam três. Por exemplo: no começo da plataforma Uber no Brasil a média de tempo para o motorista levar uma renda satisfatória variava de 7 a 8 horas por dia. Era só Black, depois introduziu o X que elaborou uma taxa de 25% do X e 20% do Black. Eram taxas elevadas, inclusive.

Na ocasião, sentimos indignados, fomos pra cima da Uber e mudou para variável. Ou seja, piorou. Percebemos que ela estava tirando muito mais do motorista e se preocupando mais com ela própria.

Espero que a Uber, tanto na CPI, quanto nessa manifestação aqui, não nos enxergue como tiranos que estamos jogando pedras. Nós somos colaboradores e queremos colocar, aqui, que ela nos veja como benefício, afinal, somos parceiros. Ou não somos?

Na verdade, esse termo parceiro, na prática, sabemos que não existe. Sabemos que ela é uma empresa que tem de levar dividendos para seus investidores, mas nós é que somos a linha de frente. Somos nós que vamos até o passageiro, vamos nas periferias levá-los e somos nós que corremos riscos todos os dias, são nossas próprias vidas e, aliás, quantos colegas já se foram, tentando levar o sustento para a casa e, infelizmente, a Uber nem sequer estendeu a mão ou deu um apoio jurídico.

A minha primeira indignação é a taxa. É recorrente. Todos vão falar da taxa, porque, realmente, é o que pega mais. Combustível, então, cada vez mais, é um problema político, mas só que esse problema político onera nosso bolso. Então, cada colega falou assim: “Fazer uma corrida de 7 reais não vale a pena”. Realmente não vale a pena. Hoje eu faço Black e uma medida que estou tomando, embora esteja em teste, é o aplicativo rebU, que tem o recurso do valor por quilômetro. Ali é o meu termômetro para ver se vale a pena fazer uma corrida no Black ou não.

Como outros colegas disseram, a Uber nem precisaria fazer promoções; nós sabemos que é uma estratégia dela para segurar, cada vez mais, o motorista na plataforma. Até nos bastidores, nos nossos grupos, falamos “mau de escravos”, e é verdade! Quando você completa uma promoção, ela já inclui uma outra, justamente para te amarrar.

Entretanto, se tivesse uma tarifa justa que satisfizesse todos os motoristas, a meu ver – acho até que uma tarifa base de dez reais -, seria bem mais interessante.

Outro ponto que me deixou muito insatisfeito foi com a Uber foi o banimento. Chegaram a me banir do aeroporto sem me dar um retorno. Tive de ir por duas vezes na casa da Uber para perguntar o porquê do meu bloqueio. Não me deram uma resposta. Entrei em contato com a AMASP, me orientaram, mandei os documentos, mas não tive audiência. Um belo dia, simplesmente, fui levar um passageiro e me liberaram, com a volta à plataforma. Entendi ali que me liberaram, só isso.

Então, Uber, veja com carinho o depoimento de cada motorista, porque você está dando um tiro no próprio pé. Infelizmente, muitos motoristas estão migrando para outras plataformas. E é bom mesmo que haja outras plataformas, não é verdade? É muito bom.

Esse Dinâmico Picolé, não é nem picolé, eu falo que é dinâmico geladinho, mal dá para comprar um geladinho, não é? (Risos) Começou lá no aeroporto de Guarulhos, por exemplo, com 30, mas já não existe mais esse 30. É que nós, a cada tempo, temos de ficar mais horas na rua para chegar àquela média satisfatória para nós, e voltarmos para casa para cobrir nossos custos. Não é verdade?

Então, da Uber, minha insatisfação é essa: banimento, sem ouvir o motorista. É uma relação que vejo como unilateral, e não bilateral, ela só escuta o passageiro e mal escuta o motorista. Mal escuta não. O passageiro não escuta o motorista. Simplesmente bane e ponto final. Têm colegas que estão banidos no Aeroporto de Guarulhos, que já foram lá na Uber para verificarem o porquê e simplesmente a Uber não fala. Baixa a tela no seu *notebook* e: “Pois bem, a porta da rua é a serventia da casa”.

Da 99, infelizmente, eu também fui banido. Liguei no 0300 da 99, não me falaram. Fui na Casa 99, não me falaram o motivo. Eu liguei para o 0300 de novo, de dentro da Casa 99. Tem uma câmera instalada no carro que, infelizmente, eu não posso tirar. Eles falaram: “Não pode tirar porque você não pode acessar a plataforma”. Aí eu falei: “Mas e esse valor que eles estão me cobrando?” E eles falaram: “Vão estar cobrando”. E eles estão me cobrando 9,90 por semana. Eu vou ter de entrar em juízo.

E só para finalizar, da InDriver já foi falado aqui. Realmente, fotos indevidas: o bumbum da pessoa. E outra situação que eu já percebi também, às vezes um camarada lá está solicitando o chamado e eu vejo que ainda ficou ali na tela e, de repente, muda a foto para mulher. Outra coisa, uma sugestão: colocar o *voucher*, porque, realmente, os motoristas vão se sentir mais seguros. Os motoristas que correrem pela InDriver vão se sentir mais seguros com o *voucher*. Se possível também colocar o destino na plataforma InDriver, porque, às vezes, no final do expediente nós queremos voltar para a casa. Coloca o destino lá e tudo o que tiver de corrida

naquele itinerário, né. Isso ajuda muito. E fazer um filtro também. Realmente, têm muitas pessoas colocando o número de celular para entrar em contato no particular para ter um caso à parte.

E, agora, um recado para os nossos colegas de aplicativo. Eu estou na plataforma Uber esperando a minha corrida e também estou com a InDriver. Muitos estão chamando InDriver para o motorista sair da fila e os caras cancelam a InDriver.

Então, queridos amigos, vamos pensar com carinho. Nós também estamos no mesmo barco. Nós temos de levar o pão para a casa assim como vocês. Então, pensem direitinho.

Obrigado pela oportunidade.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. Obrigado pelos apontamentos, Hélio.

Encerrada a lista de oradores inscritos, passo a palavra para o Vereador Major Palumbo.

**O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO** – Vereador Marlon Luz, amigos, foi a primeira vez em que participei da Comissão, e eu queria fazer alguns apontamentos importantes que eu percebi e que certamente necessitarão de um estudo bem detalhado.

Todos reclamam, a maioria deles. Como o Hélio, que falou da plataforma, com os pagamentos defasados. O Evandro fez reclamações das funcionalidades do aplicativo. O Paulo Sérgio, da falta de transparência na punição, sem que você tenha o mínimo direito de defesa, algo que eu desconheço em nossa legislação. Como você pode punir alguém sem você dar à pessoa nenhum tipo de defesa? Mas a reclamação que me deixou mais preocupado foi a da Lilian Cristina: a falta de segurança por ações criminosas, roubos, mas o assédio a quem está trabalhando! Lógico, a qualquer pessoa, o assédio a qualquer pessoa já é um absurdo, um crime, mas o assédio a quem está trabalhando me traz uma sensação de que temos de fazer algo. E a sugestão: vou entrar em contato diretamente com o Comandante Geral da Polícia Militar, porque este é um problema de segurança estadual. A Segurança Pública tem ferramentas para isso hoje: esse aplicativo, da Polícia Militar, a pessoa pode, nessa hora difícil, nessa hora em que você esteja sofrendo um assédio, um crime, que você tenha por perto esse acionamento. Vou



falar para que ele tenha e há possibilidade para isso, que tenhamos essas funcionalidades, esse botão de Pânico no aplicativo. E, ali, até tendo a possibilidade de, às vezes, abrir o áudio, gerar provas, localização. Facilmente uma equipe poderia fazer isso.

E, por último, o seguro para os motoristas, que foi falado no começo da Comissão. Eu queria deixar uma reflexão para todos. Esse seguro me soa um pouco estranho, Vereador Marlon Luz, e é essa a reflexão que eu queria deixar para vocês. Um motorista, durante a execução do seu serviço, mesmo tendo decisões por causa da não efetividade de ser funcionário Uber, funcionário 99, como pode, naquele momento da prestação de serviço ele sofrer um acidente e esse acidente ser custeado depois pelo sistema público da Cidade. É isso? Mas ele estava prestando um atendimento diretamente para a empresa. Então, me vem à mente que há a necessidade de essa concorrente de mercado ser mais abrangente aqui na cidade.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Muito obrigado, nobre colega Vereador Major Palumbo.

Duda, considerações finais.

**O SR. EDUARDO LIMA** – Quero agradecer ao Vereador Marlon Luz pela oportunidade. É um prazer dividir a Mesa com o Vereador Major Palumbo e o nosso querido André.

Quero também deixar muito bem claro para todos os motoristas que essas investidas... O nosso trabalho em si, definitivamente, não é para acabar com o serviço de aplicativo. Eu já ouvi motoristas falando: “Ah, desse jeito, com tanta pancada, os aplicativos vão acabar logo, logo”. E o nosso intuito não é esse. Não é para isso que estamos aqui. O nosso trabalho se resume para trazer a dignidade para você, motorista de aplicativo, porque você sabe como é estar atrás de um volante 10, 12, 14 horas. Os aplicativos não sabem. Então, a nossa luta, por também sermos motoristas, é trazermos para nós a satisfação de podermos ligar o nosso aplicativo, podermos ganhar o nosso pão, sairmos para rua, voltarmos para a casa, proporcionarmos para a nossa família um bem-estar. Esta é a nossa luta. É para isso que estamos aqui.

Um abraço. Fiquem todos com Deus e muito obrigado, Vereador Marlon.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Duda, da AMASP.

Com a palavra, para as considerações finais, André, da Amobitec.

**O SR. ANDRÉ PORTO** – Boa tarde a todos, mais uma vez. Muito obrigado, Vereador Marlon, pela oportunidade. Agradeço também ao Vereador Major Palumbo pelas excelentes colocações. E também agradeço ao Eduardo pelo excelente nível do debate que tivemos aqui, nesta tarde de hoje.

Quero também me dirigir aos motoristas parceiros e dizer que as empresas associadas da Amobitec não se furtam ao debate. As empresas estão sempre presentes e disponíveis para discutir, debater melhorias. Entendemos que existem, sim, questões que são setoriais e por isso estamos aqui, enquanto associação, para discutir. Agora, existem também outros temas que são concorrenciais e que, daí, acho que até a própria manifestação da InDriver veio a calhar nesse momento, porque deixa muito claro que questões específicas de cada empresa são debatidas na esfera concorrencial e não na esfera setorial. E, aí, falando um pouco sobre o setor, eu acho que não é segredo para ninguém, estamos vivendo um período de dificuldades no cenário nacional e internacional; um desequilíbrio causado por uma pandemia, subsequente a uma guerra inesperada, onde os valores do petróleo e do diesel têm causado algum transtorno sob o ponto de vista econômico, e que infelizmente atinge todos os setores. As plataformas, as empresas de tecnologia, têm se debruçado no sentido de tentar trazer e buscar esse equilíbrio que sempre foi buscado. Como foi dito, a oferta e demanda de passageiros e motoristas. Então, esse equilíbrio é sempre o objetivo nesse setor.

Já passo para a questão dos valores e taxas que foi trazido ao debate é fruto da oferta e da demanda. Então, obviamente, os motoristas são parceiros. As empresas buscam valorizar o excelente trabalho que é prestado, mas, ao mesmo tempo, também necessitam olhar o lado do usuário. Não podemos nos furtar a isso.

Vereador, sobre os seguros, posso garantir que todas as empresas associadas à Amobitec cumprem a lei federal que obriga a contratação de seguros. Para situações específicas,

podemos tratar um seguro `a parte, mas posso garantir que o cumprimento da lei é um dos pontos. Acho que algumas situações específicas a gente pode tratar, mas...

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Pela ordem.

**O SR. GUSTAVO FONTES** – Vereador Marlon, só um questionamento que é muito importante para a nossa categoria: a questão do rodízio na cidade de São Paulo. Para os motoristas de aplicativo, poderia ser sugerido aprovar na Câmara para liberar os motoristas com mais de mil viagens na cidade de São Paulo serem isentos do rodízio.

Outro tema, Vereador Major Palumbo, que envolve segurança seriam as vias exclusivas para motos na cidade de São Paulo, como existe na Avenida 23 de Maio. Só existe essa via, por que não nas marginais, onde se encontram os principais assaltos, inclusive, a motoristas de aplicativo? As principais vias por toda a cidade têm que ter o corredor para as motos, porque a maioria dos assaltos hoje na cidade de São Paulo, 80%, são oriundos de motoristas de aplicativos, tipo ifood camuflados.

Então, fica esse questionamento também.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito.

Então, estamos nos encaminhando para o encerramento da nossa sessão desta audiência pública, respondendo a questão do Gustavo: já tem um projeto meu protocolado nesta Casa sobre a isenção de rodízio para motoristas de aplicativo, principalmente, esses – não me lembro exatamente do número, mas que executou no último ano certo número de viagens e que mostra que, realmente, está trabalhando na plataforma, para garantir essa segurança também. Está em tramitação na Casa esse ponto.

Avenida 23 de Maio eu vou responder também sobre o corredor das motos que é um projeto teste feito pela Secretaria de Transportes. Há alguns anos tinha sido colocado na faixa da esquerda. Não deu certo, os números foram ruins. Agora, trouxe entre a da esquerda e a do meio. Ali tem demonstrado pelo número de acidentes e tudo o mais que aquela faixa tem sido aprovada sobre a questão de segurança e prevenção de acidentes no Município de São Paulo,

que é o grande objetivo da faixa. Mediante os resultados finais dos estudos, pode ser expandido para outras vias do Município de São Paulo.

Vou passar para as considerações finais da Indriver. Gostaria de fazer alguma consideração final, pode ser? (Pausa) Claro. Vamos lá. (Pausa) Enquanto isso, o Major Palumbo vai dar uma complementada.

**O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO** – Você tem razão. Essas faixas ajudam, estão diminuindo, sim – essa foi a percepção que nós tivemos, pelo Corpo de Bombeiros, no início da implantação -, mas, com certeza, como o Vereador Marlon Luz falou, nós teremos a complementação desses testes dessa ação, para que ela possa ser, depois, ampliada.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Com a palavra, Carlos da Indriver.

**O SR. CARLOS SHIGUEO NISHIKAWA** – Bom, primeiro, eu gostaria de agradecer todo o desejo que vocês têm que a Indriver tenha sucesso aqui no Brasil. É o tipo de mensagem que vamos levar para a nossa diretoria no exterior. Esse tipo de mensagem para que eles também comecem a olhar para o Brasil com mais carinho ainda, para que a gente consiga trazer mais investimentos e mais melhorias, principalmente, sobre a questão da segurança, porque a gente precisa realmente melhorar. A gente está ciente dessas questões de fotos e serviços adicionais. Claro, a gente precisa fazer esse desenvolvimento. Não é algo simples. Essa questão da foto, principalmente, colocar algumas travas dentro do nosso sistema para que essas fotos não fiquem aparecendo. Também conto com a colaboração dos motoristas, no sentido de que quando tem esse comportamento, esse perfil dessa pessoa, façam essa denúncia. Sei que é difícil, porque vocês estão na rua, dirigindo, têm que parar para falar que esse passageiro está fazendo proposta indecente ou algo nesse sentido. Mas, se não, a gente não vai ter como saber que esse passageiro está fazendo esse tipo de coisa. É importante que a comunidade de motoristas se engaje com relação a isso também.

Outro ponto importante também: nós estamos estruturando o nosso departamento de segurança da Indriver. Então, contratamos uma pessoa especificamente para cuidar desses temas, reduzimos bastante os índices de segurança de 2020, 2021 e 2022. Antes eram 18

incidentes a cada 100 mil viagens. Hoje, estamos em 12. A nossa meta é reduzir mais ainda. em breve, teremos vários projetos que não posso divulgar ainda porque ainda estão em desenvolvimento, mas estamos com bastantes projetos com potencial para melhorar tudo isso.

Acho que é isso. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Carlos, da Indriver.

Então, eu vou fazer minhas considerações finais e vou partir para o encerramento. Gostaria de agradecer a presença do André, da Amobitec; do nobre colega Vereador Bombeiro Major Palumbo; do Duda, da AMASP. Gostaria de agradecer e parabenizar a presença do aplicativo Indriver que teve a coragem de botar a cara e ouvir – acho que isso é importante -, a Uber e a 99 não quiseram estar presentes, mas trouxeram a Amobitec como representante. Enfim, acho que a Indriver deu o exemplo de que alguém da 99 e da Uber poderia ter vindo aqui também.

---

Anoitei muitos itens que vocês falaram e que já estão em harmonia com o que temos trabalhado na CPI dos Aplicativos ou na própria Comissão de Trânsito e Transporte da Câmara Municipal. Percebo que têm alguns itens que, realmente, podem ser tratados pelo Município – fico feliz em ver que já estão sendo tratados pelo Município, ou seja, pela Câmara Municipal ou pela Secretaria de Transportes e outros órgãos do Município do Executivo.

Outros temas, entendo que são, realmente, federais ou estaduais, o que me faz pensar que precisamos ter parcerias nessas outras instâncias, vamos colocar assim, sejam estaduais ou federais.

Gostaria de agradecer a todos os motoristas de aplicativo que vieram e aos que trabalharam online dando a sua opinião. Podem ter a certeza de que, do meu lado, estou tratando todos esses itens com muito carinho, cuidando do motorista de aplicativo para que esses abusos não aconteçam, principalmente, das plataformas e que seja um trabalho bem reconhecido pela população de São Paulo.

Eu costumo dizer nos cafés da manhã que faço – quem já participou no meu gabinete – que quero que uma pessoa, um turista que venha para São Paulo, fale bem de São Paulo:

“nossa, mas os motoristas de Uber e de 99 são sensacionais; trabalham felizes, são atenciosos, o carro está bem”. Enfim, eu quero que eles tenham e levem essa imagem positiva dos motoristas de aplicativo. A gente sabe que isso só é possível se estiverem ganhando bem, por exemplo; se tiver segurança.

É para isso que estamos correndo atrás para que o motorista possa ter um bom desempenho no seu trabalho e possa levar sustento com dignidade para dentro de suas casas.

Nada havendo mais nada a ser tratado, estão encerrados os nossos trabalhos.

Muito obrigado. (Palmas)

---

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
**NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO**

REUNIÃO: **19362** DATA: **23/06/2022** FL: **62** DE 62

---

---