

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Data: 09/09/2025

Horário: 10h00

Participantes

Alexandre Bürgel - Zona Sul – Conselheiro CMTT
Ana Helena Barros – CET/SME
Dawton Gaia – SMT/AT
Deisy Paula da S S Gabriel – CET/SME
Élio Camargo – Conselheira CTMP
Evandro Silva – Conselheiro CMTT
Felipe Lara Vogel – SMT/AT
Fernanda Ormelezi Pitombo – Conselheira CMTT (Governo/SMUL)
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT
Kenji Kawakami – CET/GMC
Lea – SMT/AT
Lucas Gandolfe – SMT/AT
Marcus Vinicius B Buelloni
Mauro Calliari – Conselheira CTMP
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Pamela Escolastico Rodrigues – Conselheiro CMTT (Governo/SMUL)
Rafaela Moreira – Conselheira CMTT
Renan Alves da Silva – Conselheiro CMTT
Ricardo Pradas – SMT/AT
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa
Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT
Rose – Conselheira CTMP
Sandra Ramalhoso – Conselheira CTMP
Sara Raquel Miranda de Araujo – SMT/AT

Pauta

Compartilhamento de Patinetes: normas de operação e competências – Lucas Gandolfe, Assessoria Técnica/SMT.

00:00:11 Dawton Gaia SMT: Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma Câmara Temática de Mobilidade a Pé. Hoje, com uma pauta única. Desculpa pela nossa internet que está muito ruim. Não estou conseguindo abrir a minha câmera aqui. Mas, de qualquer forma, hoje é um assunto que a gente vem pedindo já faz um certo tempo. Na verdade, vocês pedindo já faz muito tempo. Quem vem solicitando insistentemente é o Marco Antônio. Nós confiamos hoje em trazer a pauta do compartilhamento de patinetes e normas de operação e competências. Quem vai fazer as apresentações hoje vai ser o Lucas Gandolfe, que é da Secretaria Técnica da SMT. Ele que vem se debruçando sobre esse processo, esse projeto que vem sendo conduzido pela SMT, parte do processo conduzido pela SMT, parte do processo conduzido pela SMSUB e CET. Eu vou passar direto a palavra para o Lucas. Desde já, agradeço ao Lucas pela apresentação. Lucas, bom dia, a palavra é sua.

00:01:49 Lucas Gandolfe: Bom dia a todos. Cumprimento primeiramente a todos e todas os membros desta Câmara Temática de Mobilidade a Pé, na pessoa especialíssima do presidente Dawton Gaia. Desde já, deixo registrado que a internet costuma oscilar bastante por aqui. Vou fazendo a exposição. Caso algo fique inaudível, é só informar por aqui que eu faço a repetição. Bem, primeiramente, gostaria de informar que o secretário executivo do Comitê Municipal de Uso do Viário, que também é o secretário adjunto aqui da Secretaria de Transportes da SMT, o doutor Rafael, até por conta desse acúmulo de funções que ele exerce, acabou não conseguindo atender também ao comparecimento nesta reunião, por já possuir agendas pré-designadas. Dada a importância desse tema, como ressaltou o presidente Dawton, me pediu para estar presente, comparecer e expor os aspectos regulatórios. Atualmente, contemplo o tema em questão, o tema de compartilhamento de patinetes na cidade de São Paulo. O primeiro ponto que o secretário me pediu é que fossem feitas algumas preliminares nesta exposição. A primeira preliminar que me foi solicitada ser feita é uma apresentação breve, mas uma apresentação do Comitê Municipal de Uso do Viário, o órgão colegial, que integra o guarda-chuva da Secretaria de Transportes. Esse comitê é integrado por sete secretarias municipais. Cada secretaria possui seu membro titular e seu membro suplente. São elas a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, SMT, que preside, que chefia o Comitê Municipal de Uso do Viário na pessoa direta do secretário municipal. Também integram como membros a Secretaria Municipal da Fazenda, a Secretaria do Governo Municipal, a Secretaria Municipal das Subprefeituras, a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, a Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e a Secretaria Municipal de Saúde. Então, esse colegiado que compõe o SMU possui uma gama interdisciplinar de matérias e membros de diversas secretarias, cuja finalidade principal é a matéria regulatória, principalmente com edição de resoluções aqui na cidade de São Paulo, atuando sempre de forma colegiada e deliberativa sobre as matérias que lhe são atribuídas, principalmente por decretos municipais. Ainda dentro dessa estrutura do SMU, atua como auxiliador, prestando assessoramento e subsídio às atribuições administrativas e burocráticas desse comitê, a figura do secretário executivo do SMU. Em resumo, a estrutura do SMU tem sete representantes, cada qual representando uma secretaria municipal, portanto, sete secretarias municipais que deliberam entre si, contando com exclusivo assessoramento do secretário executivo do SMU. Dentro ainda dessa primeira preliminar, é importante, portanto, deixar registrado que as decisões ratificadas pelo SMU têm plena aplicabilidade à estrutura de todos os órgãos e departamentos de todas as secretarias que o integram, pois trata-se de uma representação institucional, justamente porque os temas levados em pacto exigem a contribuição ativa de todos os seus membros, cada qual dentro da sua matéria, dentro da sua competência. Portanto, o SMU é de natureza intersecretarial, interdisciplinar e complexo, possuindo efeitos das suas decisões, edições de normas, resoluções, no caso, e deliberações em geral, para todas as sete secretarias e todos os seus agentes que compõem essas secretarias. A segunda preliminar que o secretário me pediu que eu fizesse tem até diretamente relação com o tema sobre a apresentação, é de que as pastas que compõem o SMU. Essas sete secretarias, cada qual com o seu departamento próprio, estão elaborando uma nova resolução para contemplar o compartilhamento de patinetes elétricos na cidade de São Paulo com o principal objetivo, segundo o secretário me trouxe, de atualizar, unificar e aprimorar o seu conteúdo. Não foram passados maiores detalhamentos, mas se pediu que deixasse registrado a Câmara Temática também sobre este assunto, de que está sendo trabalhada uma nova regra, está sendo debruçado, portanto, uma nova regra por parte do SMU. Inclusive, isso ficou registrado em ata na 40ª reunião ordinária do comitê. Eu vou reproduzir aqui o trecho específico dessa ata, em que o comitê mesmo designa a importância de uma nova resolução e pede que assim que ela for devidamente elaborada, em forma de minuta, seja encaminhada de volta para o SMU fazer essa deliberação. Então, “o SMU determina que se aprova a confecção de uma nova resolução para fins e disciplinar holisticamente o âmbito

regulatório relativo à exploração do serviço de compartilhamento de patinetes elétricas, acionados por meio de plataformas digitais nesta municipalidade, nos termos do artigo 11 do Decreto Municipal 58907, de 9 de agosto de 2019, a qual deverá ser submetida ao colegiado do comitê para ulterior deliberação". Ficou registrado também em ata do comitê essa necessidade que vem sendo, segundo o secretário me informou, encaminhada já pelas pastas que são responsáveis aqui na cidade. O terceiro e último ponto desse aspecto preliminar é de que o secretário, por conta desse tema de compartilhamento de patinetes, envolver, até já como foi dito no início, tanto a atuação de SMT quanto de SMSUB, subprefeituras, CET e Fazenda, que existam, claro, detalhamentos, dúvidas mais aprofundadas, que cada uma dessas autoridades, dessas pastas responsáveis, poderão também estar melhor respondendo, bem como também, se for do interesse desta Câmara, que seja feito o convite, a participação também de todos, para que possamos ter também uma compreensão um pouco maior dos fluxos, das atribuições, dos números mais detalhados e ações concretas que vêm sendo realizadas. Bem, feitas estas considerações, presidente, eu vou passar agora ao objeto principal da apresentação. Vamos agora trabalhar com uma contextualização um pouco histórica do compartilhamento de patinetes elétricos acionados por meio de plataformas digitais na cidade de São Paulo. Em agosto de 2019, ou seja, mais de seis anos atrás, foi editado o Decreto Municipal n.º 58.907, de 2019. Esse decreto trouxe os parâmetros gerais para uma regulação local, sendo a primeira regra editada após a chegada, na época, de empresas que exploravam este serviço, este modal da micromobilidade, que, pelo que eu consegui aqui fazer um levantamento, elas chegaram na cidade no final do ano de 2018. Ou seja, foi uma resposta do município para uma realidade que se apresentava até então desguarnecida. Logo em seguida, em outubro do mesmo ano, o colegiado, editou a Resolução 22, de 2019, trazendo uma interface regulatória mais específica para essas empresas que já estavam operando na cidade com o objetivo principal de qualificá-las como operadoras de tecnologia de micromobilidade, as OTMs. Qualificação essa que existe e vigor até hoje. Impondo, então, portanto, normas de credenciamento, aprovação de projetos, estações, barras e estacionamentos, de efetiva operação no viário por parte dessas empresas, inclusive designando certos órgãos para que editassem normas de circulação do viário aqui na cidade para esse modal de micromobilidade, atribuindo as regras de circulação, de fiscalização e penalidades conforme a gente vai conseguir apresentar aqui durante a exposição. Como é uma temática complexa, as regras trouxeram, portanto, uma atuação intersecretarial, interdisciplinar aqui na cidade, envolvendo essas autoridades que eu já mencionei, tanto de SMT, colegiado, deliberativo e regulatório, quanto CET, SMSUB, subprefeitura, secretaria até da Fazenda, que ficou com atribuições relativas a dados e recolhimentos de preço público. Portanto, tem-se um comprometimento de diversos agentes, cada qual dentro da sua esfera de atribuição previamente fixada nestas regras. Ainda uma informação adicional importante é que, por diversas vezes, na leitura dessas regras, nós vemos a citação de um departamento chamado DSV, Departamento de Operação de Sistema Viário. Ele é mencionado por diversas vezes, tanto no decreto, quanto também na resolução que datam do segundo semestre de 2019. Esse órgão acabou sendo extinto através do Decreto Municipal n.º 6982 de 2021, Art. 15. Esse decreto atribui a incorporação integral da estrutura do DSV pela Companhia de Engenharia e Tráfego aqui da cidade, que acaba abarcando todas as suas atribuições. Fato é que, além dessas duas regras, também surgiram outras, mais específicas, dos demais agentes, secretarias responsáveis pela matéria de compartilhamento de patinetes. A primeira delas veio já em novembro daquele ano de 2019, que foi a portaria SMTT-DSV-101, de 2019, com foco no âmbito fiscalizatório da atividade de patinetes na cidade. Essa portaria está em vigor, inclusive, até hoje. É possível, então, verificarmos também que, em 2019, nós tivemos regras, tanto em agosto, o decreto, quanto em outubro, a resolução, e em novembro, essa portaria fiscalizatória, cada qual aprofundando, esmiuçando e disciplinando, segundo as atribuições, as regras de competência dos agentes envolvidos na matéria. Também, ato contínuo, nós

tivemos a edição da Instrução Normativa n.º 1, SMSUB-2020, que trouxe o disciplinamento para emissão dos termos de permissão de uso para ocupação das vias, logradouros, leito carroçável, passeio público, pelas estações e estacionamentos no serviço de compartilhamento de patinetes elétricas, estabelecendo a emissão desses TPUs, como eu vou explicar mais à frente, através do sistema aqui na cidade. Isso, inclusive, está vigente até os dias de hoje. Também tivemos a edição, já em 2022, do comunicado CET-16. Esse comunicado trouxe as regras de instalação de sinalização de trânsito nas estações e estacionamentos. O que previa essa regra na época? Ela foi modificada, como eu vou explicar, esse ano. A regra também previa que após a aprovação dos projetos de instalação de estacionamentos e estações, a CET expediria a autorização de implantação de sinalização dessas estações na via pública, porque a sinalização é física e visível, segundo essa previsão do comunicado da CET. Na época, existia um prazo de 60 dias para a implantação dessa sinalização, contado da emissão do TPU pela subprefeitura. Essa regra, como eu disse, foi revogada nesse ano de 2025, sendo substituída pelo comunicado CET-14 de 2025, que eu vou expor também quando falar do procedimento, de como é que funciona basicamente o rito, para que, de fato, exista uma autorização para que na cidade de São Paulo possa-se ter a estação de estacionamento com a circulação de patinetes elétricas compartilhadas por plataforma tecnológica. Tivemos a edição da portaria conjunta SMT, SMSUB, já nesse ano, Portaria n.º 1, 2025, que entrou em vigor dia 4 de abril desse ano. Essa portaria não é também, como as demais outras regras mencionadas, ela é específica entre as pastas que, de fato, têm atuação individualizada nesta temática. Nesse caso, a atuou para o CET, conforme a reorganização administrativa que a secretaria passou esse ano também. Basicamente, objetivou-se, através dessa portaria conjunta, uma regulamentação para o rito procedimental, dos procedimentos que devem ser cumpridos, as etapas que devem ser cumpridas, para a implantação das estações de estacionamento de patinetes pelas OTMs, esmiuçando o passo a passo interadministrativo e as decisões que devem ser emitidas por CET e SMSUB e barras subprefeituras, principalmente o subprefeito, durante a aprovação de projetos e a emissão dos termos de permissão de uso. Ali, tem um detalhamento bem interessante de todo o passo a passo, com os prazos, com a instauração do processo SEI, com os documentos, com aquele detalhamento técnico mais aprofundado, que possui uma representação de agentes administrativos também dentro dessas pastas, para normatizar, disciplinar e explicar mais acertadamente como deve ser feito. Em resumo, esse conjunto de regras aqui, que foram sendo editadas ao longo dos anos, demonstra que existem muitas autoridades responsáveis, sendo, entretanto, importante destacar que essas normas emitidas se aplicam naturalmente a todos os agentes, mas coletivamente em relação às normas, já que ele é um colegiado, e para disciplinar dentro de cada secretaria ou departamento responsável as normas mais próprias, como portarias, comunicados, instruções normativas, conforme mencionado. Para finalizar essa questão do contexto histórico, também trago que na época, como nós tivemos o surgimento dessas regras final do segundo semestre de 2019, houve o início da pandemia da covid-19, tanto começando no final de 2019 para começo de 2020, e abalou-se de forma mais ampla praticamente toda a operação do compartilhamento de patinetes na cidade de São Paulo, e posteriormente veio a falência dessas empresas. Em resumo, nós tivemos um curto período de tempo em que essas regras que foram aprovadas a partir do segundo semestre de 2019, tiveram efetivamente uma experimentação. Elas acabaram sendo aplicadas por um curtíssimo período de tempo, sendo que muitas delas, como mencionei, foram editadas anos depois do próprio encerramento dessas atividades de compartilhamento de patinetes na cidade, como, por exemplo, regras de 2022. Nem existia o serviço, então a norma acabou de fato existindo, mas não tinha ali na prática uma executoriedade da atividade de compartilhamento de patinetes. Em resumo, nós tivemos a efetiva aplicação dessas regras lá de 2019 com o reinício das operações desta modalidade de micromobilidade, agora final de 2024 e início de 2025. Neste momento, essas regras, basicamente, acabaram sendo

aprovadas lá atrás, mas foram aplicadas por um curto período de tempo, vêm sendo, de forma mais extensiva, aplicadas e efetivadas pelos agentes responsáveis. Bem, passando esse aspecto um pouco mais histórico e de mencionamento individualizado das regras, eu vou fazer aqui breves considerações sobre o rito procedimental de como é que se trabalham todas essas regras juntas, tentando fazer uma interpretação de todas elas dentro de um processo, um procedimento, e apontando exatamente onde aplicam-se essas regras e quem aplica-se a essas regras, a quem se aplica e a quem se atribui os atos administrativos durante esse processo, conforme foi solicitado também, além do fluxo normativo, também a atribuição de competências. O primeiro passo para que se instaure qualquer procedimento relativo ao compartilhamento de patinetes na cidade é de que uma pessoa jurídica, uma empresa, deseja explorar o serviço de compartilhamento de patinetes em São Paulo. A partir disso, ela tem que dar entrada num pedido para se qualificar como operadora de tecnologia de micromobilidade, que é o que estabelece o decreto municipal. Uma pessoa jurídica necessariamente tem que ter essa qualificação de OTM para que possa dar início ao processo de tentativa de operação no viário de São Paulo, como eu vou explicar na fase de projetos mais à frente. Esse credenciamento que é concedido a essa pessoa jurídica para ser qualificada como OTM, ele tem prazo de validade, por prazo determinado, renovável, por igual período, de 12 meses, contados da publicação da decisão que é emitida no Diário Oficial da Cidade. É importante considerar, nessa primeira fase, que o credenciamento só serve para qualificar a empresa como OTM e vincula ela a toda a legislação existente. Mas ele não autoriza nenhuma operação no viário de São Paulo. Ele também não concede nenhum direito adquirido à exploração da atividade econômica na cidade. O credenciamento não é por si só autorizativo para que haja a instalação de estações, pontos de estacionamento, se distribuam os equipamentos no viário, e assim por diante. Ele somente qualifica essas empresas como OTMs e autoriza que elas deem o próximo passo nesse fluxo de todas as regras que mencionamos. Até por conta disso, em si, pelas atribuições das regras, realiza uma atuação, uma interface, em relação às operadoras, às OTMs. Ele fica muito adstrito a essa relação, porque é ele quem outorga o ato administrativo de credenciamento. Paralelamente ao credenciamento, nessa primeira etapa, também existe a obrigação do anexo 3 da Resolução 22, de 2019, que é um anexo que foi formado pela Secretaria Municipal da Fazenda, que analisa a conectividade de compartilhamento de informações, que é feito diretamente pelo OTM no sistema da Secretaria da Fazenda. Tem um departamento dentro da Secretaria que faz esse ateste de cumprimento. Essa é a primeira etapa. O credenciamento, com o *hall* de documentos, que é analisado não somente pelo CEMUVI, mas também por outras pastas, conforme a resolução, distribui as competências, e também pela Secretaria da Fazenda, que trabalha com base no anexo 3. Tem, inclusive, um capítulo específico sobre as atribuições da Secretaria na resolução. O passo número 2. Ele hoje está muito esmiuçado na portaria SMT, SMSUB, número 1 de 2025. Mas já estava, naturalmente, distribuído nas regras mais esparsas, e era plenamente aplicável, mas foi estabelecido um inter mais específico e unificado para esta segunda etapa, que é a operadora de micromobilidade, ela agora já credenciada, vai pegar e protocolar um pedido de análise de pontos pretendidos para instalação das suas estações, estacionamentos de patinetes, junto à Subprefeitura. Ela vai até a Subprefeitura e apresenta um pedido para que ela possa explorar o serviço no viário daquela circunscrição, daquela unidade administrativa, que são 32 aqui em São Paulo. A Subprefeitura vai ter que instaurar um processo SEI, específico para aquele assunto, e enviar esse processo SEI para a CET. A partir disso, inicia-se a terceira etapa, que é a CET recebendo esse processo SEI. Ela faz uma análise técnica dos pontos pretendidos para instalação das estações, estacionamentos, deliberando pela aprovação ou não, ou pela conversão em diligência dos pontos de implantação. Essa é a terceira etapa. A quarta etapa. Feita a aprovação do projeto de implantação, pela CET, a CET aprovou, no caso, os pontos pretendidos, ou parte deles, deverá, então, ser emitida uma listagem total desses locais aprovados. É uma listagem que a CET tem

propriamente disciplinada, com os detalhamentos técnicos etc., contendo o que diz a portaria, contendo o número de cadastro do projeto, disponibilizado via SEI. Subsequentemente, ela restitui o processo SEI para a Subprefeitura. A Subprefeitura recebe essa listagem, faz a verificação e, em estado de acordo, emite o Termo de Permissão de Uso, o TPU, que é uma autorização administrativa precária para a ocupação mesmo, efetiva, da empresa, da OTM, nesse caso, dentro da via pública. A Subprefeitura, fazendo essa análise, autoriza, efetivamente, que a OTM explore aquele ponto específico que está previsto em seu endereço completo dentro do Termo de Permissão. Importante, portanto, destacar que aqui, na questão do TPU, a portaria cita expressamente que é o subprefeito da localidade quem edita esse ato e o publica oficialmente no Diário Oficial. Até por conta disso, a quantidade total de TPUs, mais atualizada, mais completa, com os dados que vêm quantificados, por exemplo, quantitativos de equipamentos que estão disponibilizados em cada estação, etc., são todos fornecidos por SMSUB. Neles, também vêm acompanhado, acho que existe, e aí precisa ser confirmado, naturalmente, o número de aprovação de projetos emitido pela CET para cada, também, localidade. Avançando nesse processo, a quinta etapa, após a emissão do TPU, as OTMs devem encaminhar à CET o seu respectivo número e também o local exato para que a CET analise sobre a expedição de uma autorização, um novo ato administrativo, uma autorização chamada Autorização de Implantação de Sinalização de Estação e Estacionamento de Patinete Elétrica Compartilhada em Via Pública. Aqui, o novo comunicado de CET que eu citei acima, o 14 de 2025, ele vem prevendo o prazo de 30 dias, contados da autorização da emissão dessa autorização da CET para que, efetivamente, a OTM vá até a localidade, faça a sinalização conforme as normas técnicas de CET. No prazo de até 48 horas da implantação efetiva, a OTM informe a CET que vai enviar em tese um agente para fazer a vistoria do projeto implantado e somente depois dessa vistoria ser aceita, é emitido o último ato do procedimento, segundo as regras aqui, que se chama Termo de Aceito Definitivo. É importante a gente frisar passo a passo desse processo para mostrar que ele é um processo intersecretarial, ele é interdisciplinar, ele é complexo também, ele envolve uma série de atos administrativos que são emitidos ao longo do tempo. Existe uma divisão muito clara entre uma análise mais ampla e genérica a respeito de uma questão mais documental para fins de credenciamento e existe um outro conjunto de regras que trata aí da circulação, que trata da ocupação do viário por si, que é importante também a gente sempre ressaltar da circulação das regras, as regras de circulação de patinetes também e mais prevê esse comunicado 14-2025. No caso dessa sinalização implantada, má conservação, descumprimento de regras técnicas etc., a própria CET emitirá uma notificação à operadora, o que está ali nos artigos finais desse comunicado. Portanto, reforço, temos uma gama de normativos que se expressam através de uma interpretação maior nesse processo de 5 a 6 etapas que existe hoje aqui na cidade de São Paulo. Por fim, apresentaria aqui mais ou menos como funciona o rito fiscalizatório também a respeito do compartilhamento como a gente fez a explicação antecedente do rito autorizatório que autoriza a ocupação e a exploração e a execução do decreto aqui na cidade, das resoluções, das formativas em geral já é possível razoavelmente de concluir a questão das atribuições, de que quem trabalhou pelo ato acaba fiscalizando o ato, e assim por diante. Nessa etapa, eu dou um especial destaque ao capítulo 5 da Resolução SMT-XXXI-XXII-2019, artigos 21 a 23, e à portaria SMT-DSV-101 de 2019. O secretário me passou aqui o pedido para expor a regra do rito fiscalizatório, também em etapas, para buscar também ser mais didático. Basicamente, o primeiro passo, os agentes responsáveis, no caso, cada qual dentro da sua atribuição, constatando uma determinada situação, lavram o que se chama, nas normativas, de relatório circunstanciado, prevendo um descritivo e instruindo com as provas que entender se necessários, como é feito um elemento fiscalizatório em diversas situações aqui na cidade, para diversos modais, diversos atos infracionais que, eventualmente, são fiscalizados pela Prefeitura. Segundo passo, abre-se um processo C específico e encaminha-se esse processo C para o SEMU com o relatório, contendo os seus documentos

exigidos. O SEMU faz a interface com a OTM, realizando uma notificação para instrução de defesa prévia e eventuais manifestações a respeito do fato, respeitando o devido processo administrativo. O próximo passo, com a defesa oferecida, haverá o rito processual penalizatório, que culminará ou não na aplicação de penalidade, conforme número 1, decisão do secretário executivo do SEMU. A primeira decisão é aplicada pela penalidade ou não. Se for aplicada uma penalidade, vem o próximo rito, que a OTM será notificada para interpor um recurso, no prazo de 15 dias, ao presidente do SEMU, ou seja, ao secretário municipal de mobilidade urbana e transporte. Sendo improvido o primeiro recurso pelo secretário municipal, caberá em um novo recurso, em segunda instância, ao pleno do comitê, que é o colegiado das sete secretarias. Portanto, cabem às sete secretarias a deliberação derradeira, a deliberação final. Esse rito, a título de informação, traga mais uma norma também, que está prevista na Resolução SMT-SEMU n.º 29, de 2021. Dentro desse contexto, um subcampo, que é o campo das penalidades, nós temos o anexo 5, alterado pelo anexo 3 da Resolução SMT-SEMU, que acompanha, então, a seguinte previsão de incidências penalizatórias. A primeira delas é que sempre há uma previsão de pena pecuniária, sempre há previsão de multa. Ela varia, segundo o texto objetivo, de R\$ 1.000 a R\$ 5.000, segundo a gravidade da infração, seja ela leve, grave, média, grave ou gravíssima, bem como também soma-se em número de pontos, visando a imposição cumulativa de pena de multa com advertência, se tiver 100 pontos somados, suspensão de até 1 ano, se tiver 200 pontos somados. Até o descredenciamento, no caso de reincidência da suspensão, dentro do prazo de 12 meses subsequentes ao reinício da atividade. Existe uma previsão objetiva lá nas normativas. O secretário Rafael passou. Não existe trâmite penalizatório em curso, não passou as previsões mais detalhadas, mas poderão ser eventualmente também verificadas diretamente, se for o caso. Presidente, eu acredito que, até por conta do avançar da hora, acabei me empolgando, havia alinhado com a Michele previamente um ajuste de horário para apresentação, para exposição, acho que feitos os esclarecimentos em século, a exposição das normas e procedimentos administrativos e competências que me foi solicitado apresentar aqui pelo secretário Rafael, somadas àquelas preliminares. Agradecendo, Dawton, pela oportunidade de ter realizado essa exposição e parabenizando, de forma muito especial, por trazer à baila essa temática que, de fato, como você no começo da apresentação expôs. É muito relevante.

00:34:43 Dawton Gaia SMT: Bem, Lucas, eu que agradeço realmente a apresentação. Foi ótima, muito esclarecedora. A gente termina entendendo a complexidade do processo como esse, trazer esses equipamentos, essas OTNs para a cidade de São Paulo. Como é difícil a gente lidar com todo esse processo e ainda fazer isso funcionar como precisa ser funcionado aqui. Tem um objetivo específico, claro. Antes de passar a palavra, já foi feita alguma penalidade, já foi feita alguma penalidade neste caso que a gente está colocando? Já houve alguma penalidade?

00:35:35 Lucas Gandolfe: Existem as atribuições de penalidades. Elas são distribuídas em dois sentidos. Existe. Eu acredito que seja interessante talvez uma consulta diretamente para essas autoridades que são ali responsáveis. Existe, no curso desse processo administrativo que eu expus, a penalidade via resolução 22 de 2019. O secretário Rafael passou e houve, sim, a confecção já de notificações que estão em curso nos processos administrativos, que tem todo o rito da resolução 29 de 2021. Mas também existem aquelas atribuições que estão exclusivas, por exemplo, da Secretaria Municipal das Subprefeituras, que é uma lei de 2006, se não me engano, precisa ser consultada, que é de equipamentos abandonados no viário da cidade. É interessante que seja feita a consulta diretamente para o setor de fiscalização das subprefeituras para saber exatamente os detalhamentos. Mas existem esses dois regimes. As informações que eu tenho são essas.

00:36:44 Dawton Gaia SMT: Ah, perfeito. Eu terminei formulando a questão errada. A ideia da pergunta era notificação, mas já tem alguém notificado e está confirmado que houve essa notificação. Muito obrigado. Eu vou passar a palavra para o Alessandro e depois para o Mauro. Eu vou pedir que os dois falem uma sequência de outra e depois você responde. Alessandro, bom dia. A palavra é sua.

00:37:12 Alexandre Bürgel - Zona Sul: Bom dia, pessoal. Tudo bem? Obrigado pelos esclarecimentos. É um assunto para mim tão polêmico que eu não quero monopolizar. Seriam muitas questões que pontualmente eu passaria, acho que oportunamente, para que fossem respondidas oficialmente e fossem compartilhadas com todos no comitê. Eu vou usar um termo não adequado. Eu sou um burocrata por opção. Eu acho que toda e qualquer aplicação, principalmente um serviço público, deve ser muito bem estruturado, documentado etc. Eu tenho algumas perguntas que eu gostaria de colocar e elas passam muito por essa questão da tamanha burocracia de eu implementar um serviço que no meu entendimento tem pouca usabilidade, tem pouco alcance na questão da micromobilidade. Eu não sei se você vai ser capaz de responder a algumas das perguntas que farei. Vou tentar consolidar em duas ou três apenas, até realmente, voltando, não monopolizar, porque me causa muita preocupação. Deixo aqui registrado a quem passeia pela cidade. Acabei de compartilhar num grupo lá, que nós temos no WhatsApp, algo que já anteriormente tinha compartilhado, que é a polêmica. Sabei na CNN Brasil dessa briga, entre aspas. A gente já viu em outros modais isso ocorrendo e continua ocorrendo, por exemplo, com o mototáxi, que é a questão do impacto desse tipo de serviço *versus* o risco que ele traz à própria mobilidade a pé na cidade de São Paulo. Eu te pergunto, quais dados, eu não sei se você os tem, que indicam o benefício desse serviço à cidade de São Paulo, ao paulistano, ao usuário do serviço? Uma vez que a gente vê quem transita nas grandes vias, que são as preferências dos usuários ou das empresas, prestadores de serviços, que hoje são duas em São Paulo. A gente, obviamente, não vê esse tipo de serviço nas periferias da cidade, qual o índice de uso e satisfação? E se a prefeitura, por exemplo, são duas perguntas, ela tem os dados online do uso de serviços? Porque, olhando o decreto em si, você vê que, eu li rapidamente, praticamente boa parte das obrigações não são cumpridas pelas empresas, seja a identificação dos locais, seja, por exemplo, se você mapeia que o patinete tem que estar no parque, parado, como eles não têm a unidade de recarga. Eles são largados pela cidade, você vê que o usuário, por não ter obrigação nenhuma, ele pega e larga em qualquer lugar. Ao largar em qualquer lugar, esse lugar que ele guardou ou largou, que, infelizmente, eles ficam largados, ele não está mapeado por essa prévia documentação. Eu pego no lugar A e largo no lugar B. Não sei se o lugar A era obrigatoriamente documentado e não sei se o lugar B, provavelmente não, porque é uma decisão minha para onde eu quero parar. Eu te pergunto, qual é o índice de retorno que a gente está tendo, de benefício? Porque acidente, o uso por duas, três pessoas, que é muito comum a gente ver pela cidade etc. Quer dizer, eu sei que a minha pergunta tem vários desdobramentos, por isso que eu vou passar posteriormente através da Michele, ou do Dawton, ou de outro canal. Mas eu queria que você, se possível for, me desse um *feedback* disso. Eu sei que você vai responder depois do Mauro fazer as colocações dele. Obrigado.

00:41:12 Mauro Calliari: Bom dia, gente. Lucas, obrigado pela apresentação. Quando o pessoal da Câmara Temática de Mobilidade Apé fez a solicitação para a apresentação, uma das preocupações, eu imagino, não sei se a pessoa que fez está aqui, tem a ver com segurança, tem a ver com a relação dos patinetes com o pedestre e tem a ver com o papel da mobilidade por esse novo meio na cidade. A sua apresentação cobriu a legislação especificamente. Eu gostaria de fazer umas perguntas específicas. Talvez algumas delas fazem um *overlap* aqui com a pergunta aqui do Alexandre, mas eu vou colocar, eu não sei o que você pode e o que você não pode responder, mas já que você veio aqui na Câmara e

trazendo o porta-voz desse assunto. Eu vou colocar as perguntas que eu acho que não foram respondidas na apresentação e eu gostaria da sua resposta. Um, quantas empresas operam esse serviço hoje? Dois, quantas pessoas estão usando esse serviço hoje? Três, qual é a regra específica? Onde podem andar e onde não podem? Especificamente, acho que o Alexandre mencionou, calçadas. Pode andar em calçada? Pode andar no leito carroçável ou tem que andar só em ciclovia? Qual é o limite de velocidade para esse andar? Quatro, quantos acidentes a gente já teve desde que começou a operação e quando é que foi exatamente o início da operação? O último tem a ver com essa multiplicidade de aspectos que você colocou. Eu estou curioso para entender por que a decisão desse órgão que você chamou, é o CEMUV? Por que a decisão deles é de descentralizar? Se isso é feito via subprefeitura, para cada subprefeitura é um processo bem longo, como você bem colocou, qual é o objetivo de ter uma coisa tão descentralizada e tão pouco centralizada? É complicar a vida das empresas? É facilitar a fiscalização? A última pergunta tem a ver com fiscalização. Quem fiscaliza? Onde são deixados os patinetes? Se eles estão no lugar certo? Quem fiscaliza a velocidade desses caras? É a CET? Como é que a subprefeitura tem a ver com isso? Gostaria que você pudesse me explicar essas coisas. São sete perguntas. Obrigado.

00:44:11 Lucas Gandolfe: Perfeito. Obrigado, Alexandre. Obrigado, Mauro, pelas questões trazidas. São, de fato, detalhamentos práticos de executoriedade, de circulação, que vêm sendo contabilizados dentro dessa logística de composição intersecretarial, de autoridades e agentes competentes conforme as suas atribuições. Eu reforço um ponto das preliminares, de que em certas questões é recomendável que se trabalhe diretamente com aquelas autoridades que estão, de fato, coordenando os números, os dados, e trabalhando diretamente com essas interfaces de acordo com os elementos normativos. A exposição, de fato, foi um passeio pelas legislações, que são inúmeras, mas que estão, como também trazida na preliminar, sendo unificadas em uma nova resolução, em uma nova regulamentação municipal através do órgão, do CEMUV. O comitê é composto por sete secretarias, portanto, naturalmente, ele é interdisciplinar. Existe essa divisão de atribuições, mas sempre unificadas dentro desse colegiado. Só que isso se repassa. Por exemplo, existem competências legislativas das subprefeituras, que não podem ser ancoradas também, por exemplo, em CT, e de CT também, que não podem ser ancoradas em SMT. E por isso, por conta de exigir uma expertise de agentes específicos com conhecimentos próprios e competência legislativa legal e normativa, acaba-se tendo um pouco essa edição de regras que são satélites às deliberações que são feitas pelo colegiado do CEMUV, que não é uniforme. Ele é, por natureza, diferente, plural. E por conta disso, existem as suas atribuições distribuídas. Eu acredito que, no início da apresentação, até preocupado com esse ponto, de tentar demonstrar a complexidade do CEMUV, foi pedido pelo secretário essa exposição de que existe uma pluralidade, existe uma complexidade. O comitê acaba centralizando, mas também delegando dentro das próprias secretarias que o compõem. Portanto, tem esse vínculo, essa relação direta às atribuições justamente por questões legais. Porque existem agentes que estão na ponta da linha, agentes que trabalham, agentes de rua, agentes de planejamento e assim por diante, e isso precisa ser colocado também para que todos ali consigam, da melhor maneira possível, efetivar uma regulação até o plano mais concreto da operação. É o que se dá a entender pelas regras. Mas volto e friso novamente. Nem tudo dá para ser trazido aqui por mim justamente porque existe essa divisão e essa gama de atribuições e uma responsabilidade também diversificada, tanto entre o CEMUV, que é o colegiado embaixo, o secretário executivo, quanto pelas estruturas, CET, SMSUB e até Fazenda, para esta conectividade que é feita na forma da Nexa 3.

00:47:38 Dawton Gaia SMT: Lucas, tem quantas empresas hoje?

00:47:43 Lucas Gandolfe: Atualmente, puxando aqui as atas de credenciamento, de recredenciamento do CEMUV, é possível verificar que tanto na 48ª reunião quanto na 49ª foram recredenciadas na cidade uma empresa denominada Wuxi e a segunda EasyJet. São duas empresas, segundo estou puxando aqui também, nas atas do Comitê.

00:48:05 Dawton Gaia SMT: Perfeito. Temos o quantitativo de pessoas que usam hoje? Temos esses números que as pessoas estão utilizando? Que vai responder um pouquinho o impacto do serviço na mobilidade lá do Alexandre, lá no início também?

00:48:23 Lucas Gandolfe: Existe uma previsão na Nexo 3 para que esse quantitativo seja caminhado para, se não me engano, a Secretaria da Fazenda, mas também existem vias de previsões nos próprios TPUs emitidos pelas subprefeituras. Devem existir esses dados, mas devem ser consultados diretamente, presidente. Até para que eu não passe nenhuma informação equivocada.

00:48:43 Dawton Gaia SMT: O que a gente não conseguiu responder aqui, nós vamos anotar, não é, Mauro? Depois, a gente faz essa resposta para todo o grupo do CEMUV.

00:48:59 Mauro Calliari: Dawton, desculpa, mas eu fiz sete perguntas, a gente não tem nenhuma resposta? Eu não entendi. Colocaram o Lucas numa situação difícil. Essa é uma pauta que já está há mais de um ano sendo pedida. Na hora que vem alguém falar, nós não conseguimos saber nada?

00:49:12 Dawton Gaia SMT: Não, calma. Ele já respondeu a primeira, são duas empresas.

00:49:19 Mauro Calliari: Tá bom, então vamos lá. Responde, tem duas empresas. E o resto?

00:49:23 Dawton Gaia SMT: Eu anotei aqui as suas perguntas, fiz um resumo delas, para ver se a gente tem alguma resposta. Como ela realmente tem a pluralidade em todos os sentidos, a gente vai buscar essas respostas e depois passar para vocês. Por exemplo, a sua pergunta fica no limite de velocidade. Hoje, o limite de velocidade na ciclovia, na ciclofase, é 20 km por hora. Está lá regulamentada com essa velocidade. 20 quilômetros por hora, hoje, na ciclovia. Os acidentes ocorridos, eu não sei se ele teria também esse levantamento. Você tem essa informação? Já houve acidentes e coisas que ocorreram?

00:50:23 Lucas Gandolfe: Esses dados são compartilhados muito provavelmente diretamente com as pastas. A gente tem ali as obrigações de compartilhamento de dados. Mas, de fato, como a apresentação foi solicitada no aspecto mais normativo, esses dados não foram compartilhados, mas podem eventualmente ser solicitados pela Câmara Temática a pasta Secretaria Responsável.

00:50:43 Dawton Gaia SMT: Vamos levantar. Acredito que isso trabalha nesse sentido. Acho que a pergunta seguinte. Por que a descentralização? Eu acho que na capitalização teríamos vindo a resposta. Se você quiser reforçar esse questionamento, acho que seria bom.

00:51:00 Alexandre Bürgel - Zona Sul: Dawton, desculpa te interromper. Eu sei que estou depois do Elio, mas acho que para uma questão de produtividade, até por gestão adequada do nosso tempo. O Mauro está correto, se a gente tem um conjunto de perguntas que não vão ser respondidas, o cara foi colocado numa sinuca de bico. Ele foi muito bem no que diz respeito à questão legal, estruturação. Eu confesso que isso, para mim, é o que menos importa neste momento. Até no meu entendimento, não sei

por que não está no mesmo rol de estruturação que é uma micromobilidade da bicicleta. Com certeza, poderia ser mesmo a legislação da bicicleta guardada alguns ajustes. Esse é o primeiro ponto. Eu gostaria de usar muito bem o tempo. O Elio está na minha frente, eu só tomei a liberdade de interromper, peço desculpa, para que a gente seja produtivo. Se ele não for capaz de responder, eu acho que é mais produtivo nós focarmos em estruturarmos as perguntas para termos as respostas adequadas, mas me preocupa isso se aplica a qualquer item de mobilidade, a falta de transparência dos dados. Por que esses dados não são públicos? Por que eles não são colocados em um painel? Isso eu digo para o táxi, para os carros de aplicativo, bicicleta e por aí vai. Infelizmente, a bicicleta deveria ser uma próxima pauta também, porque é a maior operadora, está mal das pernas, isso é verdade, ela sempre viveu de patrocínio e agora está com dificuldade de manter o serviço. Sofre de uma dor latente, que é a falta de interesse, embora a importância que deveria ser dada a esse tipo de serviço. Minha sugestão é que, depois do Elio colocar os pontos dele, eu vou não mais fazer perguntas, a gente internamente estruture um conjunto de perguntas a serem encaminhadas e exija da Prefeitura uma devolutiva em tempo hábil para que a gente possa discutir numa próxima reunião. Porque não vou colocar em constrangimento o Lucas, e peço desculpa aqui, Lucas, não é meu objetivo constranger ninguém, mas vir aqui e colocar pontos. Talvez, tenha sido eu ou outra pessoa o provocador dessa demanda dos patinetes, porque me incomoda demais. A gente não ter essa devolutiva, que são perguntas simples. Confesso que são perguntas que qualquer portal feito em casa poderia estar disponibilizando. É um BI bem simplificado. É isso. Obrigado. Não falarei mais.

00:53:28 Dawton Gaia SMT: Obrigado, Alexandre. Embora eu concordar, a gente passa depois desse rol de perguntas, a gente faz uma devolutiva profissional. Não tem problema nenhum a gente fazer isso e proceder aqui com a nossa reunião. Vou passar aqui a palavra para o Elio e depois a gente verifica se a decisão aqui do grupo, dessa mesa, não tem problema nenhum. Se realmente formularem algumas questões e passarem, a gente encontra oficialmente sem problema nenhum. Até para poder demonstrar o interesse que a prefeitura tem em dar total transparência a qualquer processo que a gente vem fazendo de gestão. Tem um motivo aqui para a gente esconder qualquer dado. Não existe medo. É que realmente o foco, pelo menos o que a gente tinha entendido, que o nosso Antônio está por, a gente tinha entendido que o foco era esse, que foi nesse formato que eu terminei passando pelo Lucas. Realmente, eu acho que foi bastante, na questão que nós fizemos, foi realmente muito esclarecedor, não tenho dúvida nenhuma com relação a isso. Com o restante, não tem problema nenhum a gente formular as questões. A gente passa as questões, que serão todas respondidas em um tempo muito breve.

00:55:08 Élio Camargo: Bom dia. Desculpa não abrir a câmera, que estou com um problema técnico aqui. Lucas, você colocou muitas informações, e o que me surpreendeu é a questão da descentralização por sua prefeitura. Não sei se dá a responsabilidade para o que acontece com a mobilidade, mas a minha pergunta é só uma. A CET analisou a modalidade em termos de segurança? Porque eu acho que isso é o principal ponto que existe, tanto para o usuário como para os usuários da via, principalmente quando é calçada. Era isso. Obrigado.

00:56:25 Michele Perea Cavinato: Senhor Élio, pelo menos para mim, falhou bastante, mas dá uma confirmada se é isso que o senhor perguntou. Se a CET avaliou, analisou, em termos de segurança, a circulação, é isso?

00:56:38 Élio Camargo: Isso mesmo, Michele. Eu acho que é uma obrigação e quem tem essa possibilidade de fazer isso é a CET, nenhum outro.

00:56:52 Dawton Gaia SMT: Posso responder com tranquilidade, senhor Élio. As análises que são feitas pela CET, o foco mais importante de qualquer análise é a questão da segurança. Esse é um desafio que a gente vem atravessando nos últimos anos, um desafio que não está sendo fácil ser vencido. Com certeza, toda e qualquer análise que passa pela Prefeitura, e aí, nesse caso, é a CET que faz essa análise. Com certeza, ela faz uma análise sobre o ponto de vista de segurança, onde é que está sendo colocada essa assimilação, qual o formato dessa assimilação no leito viário ou no passeio. Essa é uma das coisas mais importantes que a gente tem que fazer na análise de um empreendimento. Lucas, se você quiser complementar, pode ficar à vontade. Não estou vendo o Lucas aqui, não sei se caiu a ligação, a reunião para ele.

00:58:51 Alexandre Bürgel - Zona Sul: Eu tenho um monte, mas eu acho que aqui o grupo deve decidir como encaminhar isso, porque realmente fiquei bastante decepcionado. Esperava pelo menos algumas questões mínimas de resposta. Por exemplo, nós temos a questão, quer dizer, as empresas são obrigadas a ter apólice de seguro, eu vi aqui no decreto. Quais seriam os operadores e o número da apólice? Quer dizer, tudo isso seria importante a gente ter acesso? Porque é um risco, quem já foi, eu já fui atropelado por um patinete, então isso me incomoda bastante, acho inaceitável para um tipo de serviço com baixo impacto social. Eu vou deixar, realmente, para que a gente possa, juntos, deliberar como encaminhar isso.

00:59:34 Michele Perea Cavinato: Alexandre, eu acho que o Lucas trouxe um bom histórico para nós, definiu bem as competências de cada órgão. A partir dessa apresentação, nós podemos dar continuidade a esse assunto, o que for CET ou SMSUB. A base ele trouxe para nós. Eu acho também que nós podemos formular todas essas questões e eu passo oficialmente para eles, eles nos respondem e nós encaminhamos.

01:00:13 Dawton Gaia SMT: Tanto você quanto o Mauro, acho que não temos problema nenhum com relação a todos esses questionamentos. O Mauro fez sete perguntas, você fez três aqui no resumo fez três perguntas. Eu acho que seria muito bom se você não resumisse mesmo. Se você tivesse todas as perguntas e a gente assinasse aqui o compromisso de estar dando resposta a todas elas. Porque como é o órgão colegiado, vamos dizer assim, e as atribuições, embora sejam unificadas, têm uma pluralidade nessa questão das ações que estão sendo feitas sobre o assunto. Eu não vejo problema nenhum de vocês formularem as questões e a gente voltar com uma pauta de respostas a todas essas questões que estão sendo feitas. Eu não vejo nenhum problema com relação a isso. Eu não vou colocar que ele foi em saia justa, não, porque não é isso que eu combinei com ele. Eu combinei com ele fazer a apresentação que ele fez e fez muito bem feito. Talvez, a falha até de não ter formulado o pedido de apresentação correta nesse âmbito que vocês estão pedindo, a falha tenha sido minha mesmo, não tem problema nenhum. Eu assumo totalmente essa falha. O compromisso aqui fica o seguinte, formulem as questões e daremos as respostas com toda certeza, ou oficialmente através do CMTT, ou numa próxima reunião que nós podemos fazer, se for o caso, com a possibilidade talvez de trazer alguns jovens para poder participar da reunião. A gente tem tido um problema muito grave, a gente sabe, é histórico, não acredito, de trazer para poder participar das nossas reuniões. Com relação ao restante, não tenho dúvida nenhuma que traremos todas as pessoas capazes de dar todas as respostas. Eu vou passar a palavra para a Sandra, mas já vai ficar o seguinte proposta aqui, seguindo a proposta que você mesmo fez. Formule todas as questões, nos passem todas as questões de vocês. Além dessas sete questões, se tiver mais alguma questão, pode nos passar, que a gente faz isso e dá as respostas.

01:03:16 Sandra Ramaloso: Eu estou na rua aqui, entrei em um banco. O negócio é o seguinte. Eu queria sugerir que a SMPED fosse a secretaria da pessoa com deficiência, vocês conseguem me entender? A secretaria da pessoa com deficiência. Acrescida no comitê. Por causa da questão de segurança, a questão de acessibilidade no viário. Eu acho importante que também tenha alguém da CPA, da SMPED nesse comitê.

01:04:07 Dawton Gaia SMT: Perfeito. Obrigada. Eu vou fazer esse encaminhamento também e daremos as nossas respostas. Bom, sabe que esse comitê é uma portaria que é elaborada pelo próprio secretário. Eu acho que, no princípio, não teria problema nenhum. Acredito até que a SMPED deve ter participado de alguma parte do processo, de todo esse processo que está sendo elaborado. Mas eu não vou afirmar aqui porque não tenho certeza do ponto de vista. Os trabalhos que a gente vem fazendo. A gente tem passado todos os projetos que a gente tem desenvolvido na cidade, tem passado sempre pela CPA, pela SMPED. Vamos colocar dessa forma nesse problema. Mas fica aqui registrado a sua certificação, Sandra. Eu acho que, inclusive, é muito boa mesmo ter em vista essas questões que foram colocadas aqui para o processo. Acho que, claramente, é muito importante. Bom, gente, eu não vejo ninguém mais aqui. Élio, você quer falar mais uma vez ou para ele?

01:05:37 Michele Perea Cavinato: Vamos só fazer esse encaminhamento. Que o Alexandre e o Mauro passem as questões para nós, para nós transmitirmos.

01:05:51 Dawton Gaia SMT: Sem problema nenhum. Bom, então vamos fechar assim. Mauro, concorda? Formule todas as questões, encaminha aqui para nós, encaminha para o Élio, encaminha para o CMTT. Vamos passar para a comissão, para todas as entidades que participam do comitê, para emitir as respostas. Antes que não estiverem dentro do âmbito do comitê, com certeza nós vamos buscar quem possa dar resposta. Eu acho que vai ser uma oportunidade única de poder nessa história da contribuição mesmo, com relação ao trabalho que está sendo feito.

01:06:42 Mauro Calliari: Em relação a isso, tudo bem. Estou de acordo. Em relação às próximas pautas, eu tenho uma sugestão que a gente faça quando alguém sugerir um tema. Vocês já exigem que a pessoa que sugerir o tema faça as perguntas que precisam ser respondidas, para evitar que o constrangimento aqui do nosso amigo Lucas, que está bem preparado para falar de um assunto, mas sem estar direto no foco do que realmente interessa. Talvez, não estou nem falando de nós, da Câmara, a gente está representando pessoas que andam a pé e que têm essa preocupação de quando é que elas vão ser atropeladas por um patinete, ou quem é que faz a fiscalização daqueles patinetes na rua. Esse tipo de coisa que eu acho que é legal. Pode até ser uma disciplina do nosso CMTT, das Câmaras Temáticas. Imagino que fosse uma disciplina normal. Vamos chamar alguém? Beleza. Tem três coisas que eu tenho que falar, meu amigo Lucas, senão não adianta. Mas era só isso. Obrigado.

01:07:41 Dawton Gaia SMT: Você sabe que eu fiz a última apresentação e terminei passando por essa mesma coisa que o Lucas. Às vezes, você faz uma apresentação achando que está fazendo uma apresentação supercompleta, tendo em vista tudo que foi abordado nas reuniões anteriores. De repente, você é torpedeado por um monte de questionamentos, porque não aceitam o que foi colocado ou porque acham que, de fato, as perguntas não foram respondidas. Essa sugestão, Mauro, para mim, de quem vai na pauta para formular as perguntas, para mim, eu acho que é 90% do problema resolvido na questão da apresentação.

01:08:25 Mauro Calliari: A culpa não é de quem vem, é claro. A pessoa que é convidada, ela é convidada. É culpa nossa que a gente não está convidando e dando o *briefing*. Quando a gente convidar, a gente pode falar “olha, por favor, toque nesses pontos”. Acho que é alguma coisa assim, mas era isso.

01:08:27 Dawton Gaia SMT: Agora, você imagina, eu sei porque já passei por isso várias vezes. Eu não fico constrangido quando alguém me faz uma pergunta e eu nem sei responder. Mas eu fico constrangido quando convido alguém. É isso que é o nosso trabalho, de convidar as pessoas para participar, para a pessoa se preparar. Você vê, o Lucas é uma pessoa muito preparada. A apresentação dele foi impecável com relação ao que foi pedido, o que foi abordado lá pelo Marco Antônio. Eu fiquei mais chateado ainda que o próprio Marco Antônio, que pediu tanto, que nos bateu tanto com relação a esse assunto, que foi insistente. Nós temos vários e-mails dele pedindo isso e agora temos conseguido não fazer um presente.

01:09:22 Mauro Calliari: Ele não veio na reunião?

01:09:24 Dawton Gaia SMT: Então, aí é mais difícil, realmente é difícil. Peço desculpas, porque eu vou falar com maior tranquilidade para todos vocês. Eu conhecendo o Lucas, a capacidade que ele tem de falar, de se desenvolver em um assunto. Eu tinha certeza absoluta de que ele ia ser impecável e todo mundo ia falar parabéns, você foi ótimo, você respondeu tudo o que a gente perguntava. Bom, enfim. Não vou estender mais aqui a nossa reunião. Queria agradecer mais uma vez pela participação de vocês. É verdade, essas alfinetadas que a gente está levando vão nos movendo para ser cada vez melhores. Esse é o sentido de cada vez que você é questionado e às vezes não tem resposta. Eu me sinto motivado a melhorar, inclusive nos aprofundar para poder dar respostas melhores. Acho que o objetivo é esse. A gente sempre responder tudo o que está sendo questionado e melhorar não só na questão da resposta, mas na questão de realmente solucionar o problema que está sendo tratado. Acho que o objetivo é esse, resolver, dar solução aos problemas que a cidade vem passando. É isso. Muito obrigado mais uma vez pela participação de todos vocês, pelas perguntas, pelos questionamentos e pela sugestão que a Sandra tem mesmo passando. Bom dia a todos. Obrigada a todos também.

01:11:11 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Lucas. Estou vendo ele aqui na reunião agora. Não conseguiu voltar, ele estava com um problema na conexão.

01:11:15 Dawton Gaia SMT: Bom dia a todos. Muito obrigado, Lucas, mais uma vez, pela apresentação, que foi realmente ótima. Nós vamos pegar tudo aqui os dados das perguntas que foram feitas e depois vamos repassar isso para vocês. Eu vou dizer do seu conhecimento, que está nas outras instâncias, nos outros órgãos, o participador do comitê, nós vamos passar para todos eles. Muito obrigado mais uma vez e bom dia.