

Campinas, 10 de março de 2015.

## **Serviço de Táxi – A ampliação do serviço de táxi convencional na Cidade de Campinas, superando dificuldades.**

**Autores:** Ana Emília Fiorezi Barbosa<sup>1</sup>; Bruno Luchini Lucato<sup>2</sup>; Carlos José Barreiro<sup>3</sup>; Luis Fernando Nozella<sup>4</sup>; Jacqueline Vera H. Moraes<sup>5</sup>.

1 – Ana Emília Fiorezi Barbosa, Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S.A., Rua Dr. Salles Oliveira, 1028, Vila Industrial, Campinas, São Paulo, (19) 3772-4201, [ana.barbosa@emdec.com.br](mailto:ana.barbosa@emdec.com.br);

2 – Bruno Luchini Lucato, Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S.A., Rua Dr. Salles Oliveira, 1028, Vila Industrial, Campinas, São Paulo, (19) 3772-4038, [bruno.lucato@emdec.com.br](mailto:bruno.lucato@emdec.com.br);

3 – Carlos José Barreiro, Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S.A., Rua Dr. Salles Oliveira, 1028, Vila Industrial, Campinas, São Paulo, (19) 3772-4094, [carlos.barreiro@emdec.com.br](mailto:carlos.barreiro@emdec.com.br);

4 – Luís Fernando Nozella, Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S.A., Rua Dr. Salles Oliveira, 1028, Vila Industrial, Campinas, São Paulo, (19) 3772-4257, [luis.nozella@emdec.com.br](mailto:luis.nozella@emdec.com.br);

5 Jacqueline Vera Hassun Moraes, Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S.A., Rua Dr. Salles Oliveira, 1028, Vila Industrial, Campinas, São Paulo, (19) 3772-4046, [jacqueline.moraes@emdec.com.br](mailto:jacqueline.moraes@emdec.com.br).

### **RESENHA**

Comprovadamente a melhoria no transporte público influencia diretamente na qualidade de vida das pessoas e no crescimento das cidades, e assim também é em Campinas. O Poder Público assumiu a responsabilidade e fez intervenções diretas para melhorar o Sistema de Táxi da Cidade.

Palavras-chave: Melhoria, Organização, Responsabilidade.

### **1 - INTRODUÇÃO**

O processo de ampliação do serviço de táxi no município de Campinas iniciou-se por meio da Lei Municipal nº 13.775 de 12 de janeiro de 2010 e sua regulamentação pelo Decreto Municipal nº 17.106 de 02 de julho de 2010, que disciplinam e regulamentam o serviço de táxi já que a legislação anterior datava do ano de 1977 e não atendia a atual necessidade do serviço e a nova legislação contemplou a criação de novas modalidades e vagas, no caso a criação das modalidades executivo e acessível, e novas vagas para o convencional.

A nova legislação estabeleceu normas gerais e critérios básicos para uma melhor análise do atual cenário do serviço de táxi, nos permitindo verificar os pontos onde a demanda para o serviço praticamente não existia e também novos pólos geradores que necessitavam deste serviço e não eram contemplados, inaugurando uma nova fase de Política Pública e planejamento de transporte ofertado a todos.

Com o propósito de manter a identidade da cidade como exemplo em regulamentações do transporte público e após várias medidas de organização do serviço de táxi, iniciou-se o processo do serviço de táxi convencional, com a convocação primeiramente de 108 licitantes em 2011 e 102 licitantes em 2014, classificados e disponibilizados em lista de aprovados no processo licitatório, sempre com lisura e clareza, buscando ampliar a oferta, com qualidade e segurança aos passageiros do serviço de táxi municipal, sendo que na conclusão do processo dos 102 licitantes de 2014 prevista para outubro 2015 a quantidade de táxi convencional será de 993 veículos.

## **2 - AÇÕES INICIAIS PARA AMPLIAÇÃO DO SERVIÇO DE TÁXI**

Os principais fatores considerados para o iniciarmos a ampliação do serviço de táxi em Campinas foi notório crescimento da cidade de Campinas e as constantes reclamações pela falta oferta do serviço, em especial no Aeroporto Internacional de Viracopos, o qual já apresentava crescentes índices de passageiros e assim para melhor atender a população que utiliza o serviço de táxi em toda a cidade, no ano de 2006 a EMDEC realizou o recadastramento das permissões de táxi existentes na época, procedimento que permitiu levantarmos dados importantíssimos para que pudéssemos ter uma visão do serviço e definirmos os passos a serem adotados. Na oportunidade com o recadastramento foram constatadas irregularidades como, por exemplo, arrendamento de permissão ato proibido pela legislação em Campinas e foram cassadas por meio de processo administrativo 11 (onze) permissões.

Após os levantamentos das informações necessárias, começamos a adotar medidas e diretrizes em conjunto com a categoria dos taxistas para elaboração de nova legislação e ampliação do serviço, e assim foi criado o Fórum Permanente de Discussão para Melhorias no Serviço de Táxi, composto por representantes da EMDEC, coordenadores de ponto de táxi que se interessaram em participar, entidades representativas e organizativas da categoria como sindicatos, associações, cooperativas e centrais de rádio táxi.

O início dos trabalhos no fórum foram difíceis por causa dos conflitos de interesses próprios, pois era normal se pensar somente no ponto específico e não no serviço de táxi num todo, mas com muitas conversas e explicações os participantes foram conseguindo chegar num consenso de que havia a necessidade de um legislação mais atual e aumento na quantidade de permissões para melhorar a qualidade do serviço prestado a população, principalmente em locais onde a demanda para o serviço visivelmente tinha aumentado como Aeroporto Internacional de Viracopos e o Terminal Rodoviário.

Considerando que o tempo para a elaboração da legislação e sua aprovação para sanção pelo prefeito municipal demandaria certo tempo e havia necessidade no aumento da oferta de táxi em certos pontos e em outros precisávamos reduzir, baseando-se nos procedimentos legais previstos pela Lei Municipal nº 4742/1977, que em caso de ampliação do serviço e determinação de novas vagas incluíam a realização de remanejamento interno envolvendo as permissões existentes, em 2008 realizamos um processo de remanejamento com os permissionários possibilitando a aqueles que tivessem interesse nas novas vagas e na oportunidade 15 (quinze) permissionários optaram pelo remanejamento para outro ponto.

No ano de 2009 também realizamos remanejamento com os permissionários existentes na época e 69 (sessenta e nove) optaram pelo remanejamento, nesta oportunidade a grande procura foi pela criação de vagas em pontos como Aeroporto Internacional de Viracopos e Terminal Ramo de Azevedo (rodoviária), além da criação de novos pontos.

### **3 - NOVA LEGISLAÇÃO**

Considerando que a Lei Municipal vigente para o serviço de táxi datava de 25 de outubro de 1977 (Lei nº 4742/1977), desde o início do fórum para o serviço de táxi a atualização da legislação foi algo sempre muito comentado por todos e a parti disso iniciamos o processo de elaboração de minuta de lei para discussões e aprovações.

Para elaboração da minuta de lei optamos primeiramente em levantar as informações técnicas e as colhidas nas edições do fórum já realizadas e juntamente com a área jurídica, operacional e administrativa iniciamos o esboço para a nova legislação visando atender não somente a necessidade do momento, mas também prevendo possíveis acontecimentos futuros para a modalidade de táxi.

Até o momento o município de Campinas contava apenas com a modalidade de táxi convencional e um anseio da administração era a criação de novas modalidades, e foi criada a modalidade de táxi Executivo e formalizada a modalidade de táxi Acessível, cuja criação já era prevista pelo Decreto Municipal nº 15570 de 16 de agosto de 2006, referente ao programa de acessibilidade inclusiva – PAI.

Com a minuta de legislação pronta e discutida internamente na EMDEC, o próximo passo foi apresentar aos taxistas no fórum para discutirmos sobre todos os itens descritos e verificar o retorno da categoria, como já esperado houveram questionamentos com a intenção de alterações para gerar de certa forma privilégios aos atuais taxistas, mas sempre a parte técnica e operacional do serviço prevaleceu, pois algo que deixamos muito claro aos mesmos, é que a legislação é para disciplinar e regulamentar o serviço de táxi e não criar favorecimentos.

Após alguns fóruns e muitas discussões fechamos a minuta de legislação, foram realizados os trâmites internos necessários para envio a câmara dos vereadores para análise e aprovação, sendo aprovada por unanimidade e enviada para sanção do Sr. Prefeito.

Em 12 de janeiro de 2010 o Prefeito Municipal assinou a Lei nº 13775, que posterior foi regulamentada pelo Decreto Municipal nº 17106 de 02 de julho de 2010.

Um dos pontos chaves da nova legislação foi à inclusão da possibilidade de outorga de novas permissões para o serviço de táxi, sendo que pelo Decreto Municipal nº 17106/2010 já estavam previstas as seguintes novas vagas:

#### **I - Modalidade Executivo**

- a) 01 permissão com 15 veículos;
- b) 01 permissão com 10 veículos;
- c) 05 permissões com 05 veículos cada.

#### **II - Modalidade Convencional**

- a) 108 permissões.

#### **III - Modalidade Acessível**

- a) 02 permissões com 10 veículos cada.

Posterior a publicação da nova legislação realizamos um remanejamento com os permissionários existentes para encaminharmos posteriormente o chamamento por licitação

pública de novos permissionários, sendo que nesta oportunidade 36 (trinta e seis) permissionários optaram por remanejamento de seus pontos.

Principais pontos da nova legislação:

- 1) Criação de nova modalidade serviço de táxi;
- 2) Criação da possibilidade do aumento do número de táxi;
- 3) Criação de taxas;
- 4) Criação de multas para os casos de operação em desacordo;
- 5) Criação da COJITA - Comissão de Julgamento de Infrações e Penalidades de Táxi;
- 6) Definição da prestação do serviço da modalidade convencional apenas por pessoa física e as modalidades executivo e acessível apenas por pessoa jurídica.

#### **4 - AUMENTO DE VAGAS (Permissões)**

Com a publicação da nova Lei e do Decreto regulamentador prevendo a criação de novas permissões para o serviço de táxi, iniciamos o processo de elaboração do edital para realização da licitação pública para preenchimento das vagas em aberto, sendo que no caso da modalidade convencional as vagas para novas permissões eram oriundas dos remanejamentos realizados em 2008, 2009 e 2010, já as vagas das modalidades executivo e acessível foram definidas tecnicamente pela EMDEC.

A elaboração do Edital de licitação Pública seguiu os preceitos da Lei Federal nº 8.666/93 com as alterações posteriores, da Lei Federal nº 8.987/95, ou seja, para o processo de outorga de novas permissões e preenchimento das vagas em aberto resultantes dos remanejamentos, era imprescindível a realização de processo licitatório para a outorga de permissão.

Todo o processo de definições e elaboração do edital de concorrência foi realizado pela EMDEC, pelo departamento de cadastro e gerência jurídica, sendo que não houve participação dos representantes dos taxistas participantes do fórum por considerarmos que as vagas já definidas eram de conhecimento dos mesmos e as vagas criadas para as modalidades executivo e acessível não acarretariam em interferência na prestação do serviço da modalidade convencional.

Por tratar-se do primeiro processo de licitação realizado pela EMDEC para o serviço de táxi desde o início deste serviço na cidade de Campinas, já que as primeiras permissões foram distribuídas por outros critérios até mesmo antes da primeira legislação em 1977, tivemos que começar do zero nos baseando em outros processos licitatórios e também em processos de outros municípios.

Algo importante que definimos no edital para facilitar a classificação dos habilitados, criar métodos de pontuação conforme abaixo de acordo com a modalidade:

##### **I - Modalidade Executivo**

- 1) Possuir air bag até 03 pontos;
- 2) Possuir sistema ABS até 02 pontos;

- 3) Possuir rastreador até 02 pontos;
- 4) Ano do veículo até 04 pontos (conforme ano do veículo);
- 5) Espaço livre de porta-malas até 03 pontos.

## **II - Modalidade Convencional**

- 1) Tempo de atividade como condutor de táxi até 03 pontos;
- 2) Ano do veículo até 03 pontos (conforme ano do veículo);
- 3) Cilindradas do motor até 03 pontos;
- 4) Possuir ar condicionado até 02 pontos.

## **III - Modalidade Acessível**

- 1) Ano do veículo até 04 pontos (conforme ano do veículo);
- 2) Possuir sistema ABS até 02 pontos.

O Edital de Concorrência foi publicado em 13 de dezembro de 2010 sob o nº 001/2010 e tendo a sessão de abertura e entrega de envelopes com os documentos necessários em 28 de janeiro de 2011, iniciando-se a partir deste momento a conferência de documentação e divulgação da relação de habilitados no processo.

A conferência de documentos pelos funcionários nomeados da EMDEC e da Prefeitura Municipal de Campinas resultou numa lista com 418 (quatrocentos e dezoito) habilitados na modalidade convencional, 02 (duas) empresas na modalidade acessível e 14 (quatorze) empresas na modalidade executivo, sendo que após habilitação dos mesmos a classificação seguiu o critério de pontuação, aqueles com mesma pontuação tiveram suas classificações definidas por sorteio aberto a participação de todos os licitantes habilitados e a lista de classificação conforme prazo previsto no edital segue válida até 09 de fevereiro de 2017.

Definidas a classificação de todos os licitantes, iniciamos o processo de chamamento para escolha das vagas previstas no edital seguindo a ordem de classificação para apresentação de veículo e outros documentos pertinentes, sendo que após o cumprimento e assinatura do Termo de Permissão os novos permissionários iniciaram a operação pelos pontos de táxi escolhidos no ano de 2012.

Em meados de julho de 2014 considerando pesquisa realizada junto aos permissionários de táxi da modalidade convencional e também por documentos recebidos das entidades representativas da categoria, verificamos a necessidade do aumento da oferta para o serviço ocasionado principalmente pela expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos e outros centros empresariais e comerciais importantes da cidade.

Com as das informações obtidas definimos 102 (cento e duas) novas vagas para a modalidade convencional em pontos existentes e novos pontos, e também a extinção de alguns pontos em locais onde constatamos a demanda inexistente obrigando os taxistas a procurarem meios como aplicativos de celular e operadoras de rádio comunicação, lembrando que para ocupação dessas vagas utilizamos os licitantes da lista de classificação existente e válida de acordo com Edital de Concorrência nº 001/2010.

Desta forma, do processo iniciado em 2006 com o recadastramento dos permissionários taxistas existente na época e os demais trâmites legais burocráticos, mas necessários por

tratar-se de permissão pública, chegamos a 2015 com um aumento de 210 (duzentos e dez) veículos na modalidade convencional e os citados anteriormente nas modalidades executivo e acessível.

## **5 - CONCLUSÃO**

Por anos a característica do serviço de táxi, que é conhecida como “chofer de praça”, nome dado em função de aguardarem os passageiros nos pontos que em especial eram em praças públicas, foi mantida, mesmo com a chegada das Centrais de Radio Táxi, não houve grande mudança no modo de operação ou de atendimento dos passageiros, mas com o advento do telefone e agora com os aplicativos ai sim o serviço está mudançã.

Isto interfere e muito no modo de gestão do administrador público, que necessariamente tem que estar atento às mudanças e necessidade da sociedade.

Qualquer mudança em um serviço consolidado é difícil, seja de conceitos ou postura do operador. Quando se fala em ampliações de frota e permissão em serviço de táxi, tem-se que estar preparado para protestos, questionamentos, pois ampliar o serviço significa dividir receita, dividir passageiros e isso a categoria não aceita de bom grado, importante demonstrar a necessidade e os pontos falhos do sistema.

Até o ano de 2012, a cidade oferecia apenas serviço de táxi convencional, a partir de então teve inicio os modos táxi acessível e táxi executivo.

Destaque para o modo de táxi acessível que foi muito bem aceito pela população da cidade e da região metropolitana. Segundo a empresa permissionária Hangar Transportes, a média mensal é de 545 passageiros transportados, são realizados 145 agendamentos ao mês pela central da empresa.

A empresa informou que 85% das viagens realizadas possuem destino para hospitais e clinicas, 10% para lazer e 5% para realização de compras.

A frota de veículos em 2010 era de 783 com idade média de 4 anos, em 2012 passou para 890 com idade média de 3 anos e atualmente oferece 1017 veículos com uma idade média de 2,5 anos.

Com a ampliação das permissões, houve a ampliação no quadro de operadores, muitos condutores que trabalhavam como auxiliares em uma permissão passaram as ser permissionários e abrigam vagas de trabalho para outros operadores.

Em 2010 registrávamos aproximadamente 1450 operadores, entre permissionários e auxiliares, em 2012 passamos para 1800 e atualmente possuímos 2042 taxistas autorizados e credenciados.

A reformulação do serviço de táxi com a inserção dos novos modais táxi acessível e táxi executivo fizeram com que o os operadores do serviço convencional tivessem uma outra visão do serviço, entendendo que a profissionalização da categoria traz benefício para todos.

O tipo de regulamentação interferiu amplamente nas decisões adotadas pelo Poder Público, em especial na formalização do processo de novas outorgas de permissão, em várias outras cidades a regulamentação não segue as premissas da licitação pública e embora diferentes, todos concordam que as adequações são necessárias. A sociedade cria novas atividades,

novos seguimentos e o transporte público deve se adaptar, buscando regramentos antes inimaginados, tendo que regulamentar algo que já existe, como sempre ocorre.

Como apresentado neste trabalho, o processo de ampliação das vagas do serviço de táxi convencional em Campinas não foi rápido ou fácil, sabemos que a calma sequer desponta no horizonte, seremos impulsionados a renovar a regulamentação pelas novas tecnologias, celulares com internet, GPS, novas características de uso para os táxis que operam em Aeroportos, que recebem passageiros com cada vez mais bagagens, os clientes que querem máxima segurança ao ser transportado, enfim como todo tipo de transporte, este também deverá ser sempre adaptado à vida da sociedade.

Cabe ao poder público criar o ambiente adequado para, em conjunto com a categoria, propiciar as mudanças e adaptações necessárias, transformando o prestador de serviço em “braço da Administração Pública”, como é a sua principal característica.

## **6 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

BELDA, R. O futuro dos táxis como transporte público urbano – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO – ANTP (2013)

BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar – Brasília: Departamento Nacional de Trânsito, 2005. 752p.

SILVA, E. J., Concessão e Permissão no Serviço Público, Editora J. H. Mizuno EPP, 2004.

BRASIL, Constituição Federal / coordenação Maurício Antônio Ribeiro Lopes. – 5 ed. rev. e atual. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2000 – (RT Códigos).