

JUSTIFICATIVA
PL 0770/2013

Nas últimas quatro décadas, tem-se observado que a participação do táxi (ou lotação quando existia) como “modo principal” no total de viagens da região metropolitana de São Paulo vem caindo sensivelmente, segundo as pesquisas de Origem/Destino realizadas de 1967 até 2007. Isto é, a utilização do taxi como transporte exclusivo passa a ser cada vez mais restrita, seja pelo valor da tarifa ou em função dos imensos congestionamentos que inviabilizam a corrida. Para um percurso que cruze a cidade, por exemplo, uma corrida de táxi representa um alto custo para o usuário, que acaba optando por uma outra modalidade de transporte urbano.

Hoje, em função das informações on-line sobre o trânsito e a rede de transporte metropolitano existente, o usuário consegue, por exemplo, cruzar a cidade de metrô, trem, ou por um corredor de ônibus, trafegando de uma extremidade à outra da cidade de forma mais rápida e pagando um valor inferior ao que pagaria pelo serviço de táxi. Isto demonstra, portanto, que pegar um táxi para fazer as viagens urbanas rotineiras e de forma integral em São Paulo passou a ser uma exceção. Em geral, atende apenas a situações particulares pessoais ou nos casos em que a corrida é paga integralmente pela empresa, pois o deslocamento urbano com velocidade estará cada vez mais vinculado ao uso de um transporte coletivo estrutural, com maior velocidade e mais eficiência.

Em 1967, os táxis tinham uma participação de 8,10% na demanda total de viagens diárias realizadas na Região Metropolitana de São Paulo. Hoje representam apenas 0,24%, ficando em último lugar na ordem de preferência e de utilização pelos usuários. Isto posto, ou muda-se a forma de utilização do táxi a partir de critérios mais práticos e democráticos, ou este será um sistema de transporte cada vez menos utilizado e mais elitizado.

A ideia de poder compartilhar uma corrida de táxi, com mais conforto e menor custo por passageiro não é nova, tendo sua origem no extinto táxi-lotação oficial, criado em 1973, que atendia a uma parte da demanda de usuários com poder aquisitivo mediano e que se dispunham a pagar o equivalente a algumas passagens de ônibus para ter um serviço rápido, confortável e mais privativo. Ou seja, as lotações atendiam a uma fatia de mercado intermediário entre o transporte coletivo convencional e o táxi-comum e até mesmo o automóvel particular. Ele operava por meio de linhas regulares, percursos, pontos iniciais e finais, que eram atendidas apenas por veículos pré-determinados, do tipo convencional de quatro portas. No entanto, o que se observava é que o sistema de cobrança da tarifa por passageiro do táxi-lotação, mediante um valor médio e fixo por linha, não era devidamente justo e adequado aos diferentes perfis e demandas dos usuários. Quando os passageiros desembarcavam ao longo do percurso, os primeiros pagavam uma tarifa relativamente maior face à distância utilizada a bordo do lotação. Verificava-se, então, que a formulação utilizada pelo sistema de lotação não era sempre exata, principalmente considerando-se os seguintes aspectos.

- O táxi não ia até o final do percurso básico, após o desembarque de todos os passageiros, portanto economizando tempo e combustível.
- A tarifa quilométrica era calculada, naquela época, supondo que a bandeira 3 (que já foi extinta) vigorasse até o final do percurso, o que não seria correto quando o número de ocupantes fosse menor ou igual a 2.

A partir dessa formulação, constatou-se na época que era necessário estudar e desenvolver uma nova metodologia com um sistema tarifário equilibrado que atendesse ambas as partes, ou seja, taxistas e usuários do sistema.

A inspiração para a essa nova ideia começou com um estudo realizado pela “Divisão Técnica de Transporte e Pesquisas-DTTP” do Centro de Pesquisas do Instituto Mauá de Tecnologia (IMT-CP), coordenada pelo Eng. Horácio Augusto Figueira, na fila dos

passageiros de ônibus do terminal Santana do metrô em Julho de 1988, onde na época os usuários só dispunham de duas alternativas de transporte público para integrar-se ao Metrô: o ônibus e o táxi comum. A utilização eventual do táxi cabia no orçamento, mas o uso diário e rotineiro deste meio de transporte era inviável, fazendo com que a utilização do ônibus, apesar do tempo de espera e do desconforto, era compensada pelo baixo custo da tarifa que, comparada com a de táxi, era muito mais vantajosa.

A decisão de escolha do usuário ficava entre dois extremos: o tarifário e outro diretamente relacionado ao conforto, tempo de espera para o embarque e tempo de viagem.

Surgia então a ideia de compartilhar uma corrida de táxi rateando-se os custos, e o sistema foi denominado de "táxi-coletivo", permitindo que os usuários embarcassem juntos no taxi e cada um pudesse depois desembarcar em um trecho do percurso, pagando proporcionalmente ao que utilizou a partir do local de embarque..

A ideia inicial foi a elaboração de um método tarifário proporcional e matematicamente exato, tanto para os passageiros como para o motorista. Este conceito avançou, mas verificou-se que na prática a operação de controle e cobrança ficaria muito complicada pois haveria, a cada subida ou descida de um novo passageiro, um novo acerto de valores pagos com troco fracionado e ainda com a necessidade de se efetuar cálculos. Neste método, o táxi operaria com o taxímetro ligado, o que também se mostrou inviável operacionalmente.

Foi então concebida e proposta uma forma alternativa de utilização de táxi comum como uma lotação, com um modo de operação e tarifação por passageiro proporcional à distância percorrida pelo usuário. A solução é atraente, apresentando uma tarifação proporcional à distância percorrida, por meio de um critério justo e vantajoso tanto para o usuário como para o taxista.

A necessidade de se ter um procedimento simples para facilitar o entendimento do usuário e a cobrança do motorista com valores justos, levou ao estudo e desenvolvimento do método simplificado onde as rotas seriam divididas em trechos representativos, calibrados nos períodos de pico em unidade taximétrica-U.T, hoje extinta, sendo que o passageiro pagaria de acordo com o trecho compreendido entre o embarque e o desembarque.

O taxímetro ficaria desligado e o motorista utilizaria uma matriz tarifária de acordo com a extensão da rota e um pequeno mapa/roteiro que mostrasse claramente cada trecho de tarifação, com as ruas e referenciais urbanos que permitissem a fácil visualização dos usuários.

Hoje, com a extinção da unidade taximétrica - U.T., a calibração e a cobrança serão feitas diretamente em reais.

A criação e a implantação de linhas do "Sistema de Táxi - Compartilhado" vem ao encontro da necessidade de pensar de forma sistêmica e coordenada a questão da mobilidade na cidade de São Paulo, promovendo uma gestão inteligente, eficiente e sustentável das ações relacionadas ao transporte público com a otimização do uso do espaço viário através de veículos que transportem mais pessoas.

A presente demanda é fruto das necessidades da população de São Paulo que anseiam por maior mobilidade urbana e pretende contribuir para redução do uso do automóvel individual, que tanto colabora com os crescentes congestionamentos na cidade.

Não obstante, o sistema de Taxi-Compartilhado pretende racionalizar e ampliar a participação dos taxistas com a hipóteses destes aumentarem seus ganhos de forma justa e proporcional, para tanto, o poder público deverá estipular as rotas considerando pontos de aglomeração de pessoas.

Cumprе salientar, por fim, que em várias metrópoles no mundo já há esta previsão de sistema compartilhado de taxi, como Paris, Amsterdã, entre outras.

Pelas razões apresentadas, gostaríamos de contar com o apoio dos Nobres Pares na aprovação deste projeto que acreditamos ser de grande interesse público e de suma importância no caminho das soluções para a cidade de São Paulo.