



Dividindo o mercado com transportadores clandestinos e agora com aplicativos de celular, taxistas pedem providências. Inovação é condenada por autoridades, mas defensores destacam comodidade

Menos viagens nos táxis, mais opções para deslocamentos e uma concorrência cheia de polêmica nas ruas de Belo Horizonte. Sentindo-se prejudicado de um lado pelos transportadores clandestinos – os chamados “piolhos” – e de outro pelo aplicativo Uber, ferramenta que oferece viagens remuneradas na capital com carros luxuosos, o Sindicato dos Taxistas da Região Metropolitana de BH acusa uma queda de 30% nas corridas feitas por integrantes da categoria. A queixa encontra apoio nas posturas da Polícia Militar, do Departamento de Estradas de Rodagem (DER/MG) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que colocam a oferta de serviço de plataformas como o Uber no mesmo nível dos piolhos, classificando todos como clandestinos, portanto sujeitos a ações de fiscalização. O Ministério Público abriu inquérito civil para investigar o transporte baseado no aplicativo, mas ainda não divulgou sua posição a respeito.

O Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTran) informa ter aplicado 321 multas por transporte clandestino desde janeiro de 2013, apenas em BH. Já o DER/MG afirma que foram quase 20 mil multas de janeiro de 2013 até abril deste ano na Grande BH. Em ambos os casos, não há distinção entre piolhos e motoristas que usam o Uber. Considerando que a fiscalização não vem sendo suficiente, taxistas prometem se reunir hoje, às 8h, no Mineirão e seguir em carreta até a Cidade Administrativa, no Bairro Serra Verde, Região de Venda Nova, em protesto contra o que classificam como concorrência desleal e ilegal. O objetivo é conseguir apoio do governador Fernando Pimentel (PT), no intuito de conseguir barrar, judicial ou administrativamente o avanço de aplicativos como o Uber. O presidente do sindicato da categoria, Ricardo Faedda, acredita que o maior impacto para os táxis vem do serviço ofertado pelo programa para smartphones.

“Esse aplicativo veio dos Estados Unidos e se colocou como novo no mercado, mas explora o mesmo público que o táxi. Estão pegando pessoas com poder aquisitivo maior e se

estabelecendo, mas a sociedade vai acabar perdendo, porque não tem respaldo para algumas questões”, diz Ricardo Faedda. Ele aponta que não há o que fazer em caso de constrangimento ou falta de segurança dos passageiros, por exemplo. “Uma pessoa pode se cadastrar em um determinado veículo e amanhã prestar serviço com outro. Em contrapartida, o táxi tem autorização de tráfego, registro de condutor e fiscalização da BHTrans dentro do município”, acrescenta.

Porém, adeptos do Uber, como o analista de sistemas Walter Borges de Oliveira Silva, de 36 anos, avaliam bem o serviço de transporte contratado pelo aplicativo. Na lista de vantagens sobre o táxi, Walter destaca a pontualidade no tempo de chegada, a vantagem de pagar sempre com cartão de crédito e a estimativa de quanto se vai gastar. A postura dos condutores com o cliente é outro diferencial, na avaliação do usuário. “Os motoristas são atenciosos, abrem a porta do carro, oferecem água e são sempre muito educados. Os carros também são novos e confortáveis, tipo executivo”, contou, destacando que é possível ver a avaliação que o condutor recebeu em outras corridas.

Porém, legalmente o poder público detém a exclusividade do transporte de passageiros e delega a atividade, criando regras para o credenciamento de quem vai atuar, segundo o presidente da Comissão de Informática e Direito Eletrônico da OAB/Minas, Luis Felipe Silva Freire. “Nesse sentido, a lei diz que é exclusividade do taxista o transporte individual remunerado de passageiros. Porém, o Uber argumenta que não oferece um serviço ao público em geral: atua apenas quando um particular entra em contato e funciona como se você estivesse contratando um motorista para dirigir seu carro”, afirma.

O advogado avalia que o tipo de inovação tecnológica trazida pelo Uber é interessante para modernizar os serviços e motivar uma evolução natural comandada pelos empreendedores, contra a estagnação natural do serviço regulado pelo setor público. “Acho que é necessária uma atualização da legislação, para deixar claras essas possibilidades e, conseqüentemente, melhorar a vida da população. Afinal, a concorrência significa aumento de qualidade e queda nos preços”, afirma.

CONTRÁRIOS Para a ANTT, práticas como a carona solidária, sem aferir lucro, são formas de minimizar a rotina pesada do tráfego, mas aplicativos para transporte remunerado são ilegais. “Para esse tipo de operação, é necessário que o transportador preencha uma série de requisitos legais e que tenha a devida autorização do poder público”, diz a agência. O DER/MG diz que avalia a legalidade do transporte, “que é questionada não só por Minas Gerais, mas por outros estados e prefeituras”. O BPTan diz que “o condutor que faz o transporte de passageiros sem estar devidamente licenciado pelo órgão executivo de trânsito estará

infringindo a lei, sendo considerado clandestino e sujeito às penalidades pertinentes”. A BHTrans não se manifestou a respeito.

Por meio de sua assessoria de imprensa, a empresa Uber se pronunciou dizendo que não oferta um serviço público, mas privado, que só entra em ação com o chamado de um cliente. “O modelo de negócios da companhia também é previsto e incentivado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), cujos objetivos são a inclusão social e um uso mais eficaz e equitativo do espaço público, formalizando a inserção do transporte individual privado no sistema nacional de mobilidade urbana”, informa, em nota. O texto também diz que os motoristas parceiros e os usuários fazem avaliações recíprocas e, em um intervalo de 1 a 5, se a nota média do motorista ficar abaixo de 4,6, automaticamente ele é desconectado da plataforma. Por fim, a companhia acredita que a inovação e os avanços da sociedade sempre precedem as regulações e a empresa quer ser regulamentada no Brasil.