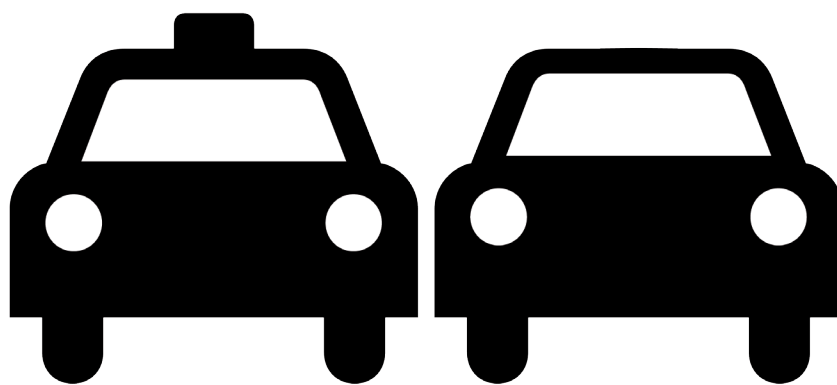


ENCONTROS DEMOCRÁTICOS

C I C L O D E D E B A T E S

**A POLÊMICA
TAXISTAS X UBER:
qual o melhor caminho
para as cidades?**



**espaço
democrático**

Fundação para Estudos e Formação Política do PSD

ENCONTROS DEMOCRÁTICOS



Encontros Democráticos são publicações do Espaço Democrático, a fundação para estudos e formação política do PSD

A polêmica TAXISTAS X UBER: qual o melhor caminho para as cidades?

Embora não se possa ignorar problemas sociais eventualmente gerados pelo avanço do aplicativo Uber, que conecta passageiros e motoristas particulares (oferecendo serviço semelhante ao dos táxis), as tentativas de proibir esse serviço são equivocadas e tendem a não surtir efeito. O caminho não é proibir tecnologias, é saber utilizá-las para melhorar a mobilidade nas cidades.

Essa foi, em síntese, a conclusão dos participantes do 8º Encontro Democrático, evento promovido em julho de 2015 pelo Espaço Democrático - a fundação do PSD para estudos e formação política - para debater a questão.

Os debatedores foram o vereador paulistano José Police Neto (PSD) e o coordenador do PSD Movimentos, Ricardo Patah, presidente da União Geral dos Trabalhadores (UGT), com comentários do economista Luiz Alberto Machado, do cientista político Rogério Schmitt e do consultor sindical Eduardo Pavão, também da UGT. O moderador foi o jornalista Sérgio Rondino.



SÉRGIO RONDINO: Há uma grande polêmica no País sobre a utilização do aplicativo para celulares conhecido como Uber. Recentemente, gerou enorme manifestação de motoristas de táxi diante da Câmara Municipal de São Paulo, que votou e aprovou uma lei proibindo o Uber na cidade. Praticamente todos os vereadores votaram a favor dos taxistas e contra o Uber, e apenas uma voz dissonante, que é a do vereador Police Neto, ex-presidente da Câmara

Municipal, que está aqui para essa troca de ideias juntamente com o presidente nacional da União Geral dos Trabalhadores (UGT), Ricardo Patah. Estão aqui também o economista Luiz Alberto Machado e o cientista social Rogério Schmitt para discutirem o assunto. Eu começo por esse acontecimento que agitou a cidade de São Paulo, a votação na Câmara e a posição do vereador Police Neto. Por que você votou contra a lei?



POLICE NETO: A primeira questão é entender do que o projeto tratava. Ele impedia que aplicativos servissem para a aproximação de pessoas de modais de circulação individual ou compartilhada. Então, na nossa leitura, a questão fundamental é saber utilizar a tecnologia para o bem da cidade, não impedir que a tecnologia venha nos servir. E se confundiu, no projeto, o desejo de impedir a concorrência anunciada pelo Sindicato dos Taxistas como concorrência desleal, com banir o aplicativo. Na realidade, parece que a concorrência sempre é muito positiva. São os monopólios, muitas vezes - e em especial os monopólios públicos - que acabam por afastar a concorrência e, ao afastar, entregar à sociedade um serviço que nem sempre tem a qualidade e o preço que ela deseja.

Então, nosso posicionamento contrário ao projeto era para anunciar a necessidade de regulamentar um item muito recente da legislação de São Paulo, inovador no Brasil. Foi trazido pelo nosso mandato, uma emenda ao Plano Diretor da cidade, que estabelece uma nova modalidade de transporte particular, que é o sistema de compartilhamento de veículos e de viagens. Numa cidade que não tem recursos econômicos nem financeiros para ampliar de maneira vigorosa o transporte público coletivo, nem consegue ampliar o viário oferecido para os carros, devemos estimular que se coloque mais gente nos carros e menos carros nas ruas.

“ **Numa cidade que não tem recursos econômicos nem financeiros para ampliar de maneira vigorosa o transporte público coletivo, nem consegue ampliar o viário oferecido para os carros, devemos estimular que se coloque mais gente nos carros e menos carros nas ruas.** ”



Banir a tecnologia que pode dar suporte a isso é encomenda precisa para a gente ir para o atraso e não para o futuro. Foi esse o nosso posicionamento e a gente continua ainda nesse debate acreditando que os sistemas que servem ao compartilhamento de carros ou de viagens devem ter uma disciplina e essa disciplina deve ser feita pelos municípios. Ela é típica de município porque há municípios que não precisam dela. Dependendo do tamanho, o município não tem essa necessidade. Então, é o município, sim, que tem que disciplinar. Falo isso porque na semana passada o Waze lançou, em Tel Aviv, seu sistema de compartilhamento. Então, um outro gigante da tecnologia, que é o Google, que tem uma plataforma mais forte do que o próprio Uber, diz o seguinte: "Olha, compartilhe as suas viagens, porque a plataforma que vocês já construíram pelo aplicativo reconhece onde as viagens são sobrepostas, inclusive os horários em que se sobrepõem". Agora, o que eles estão falando é o seguinte: reduz os custos e amplia a eficiência. É isso que está anunciado.

O sistema colocado no Brasil pelo Uber parece ser inteligente, mas precisa ser disciplinado exatamente para não produzir nenhuma concorrência desleal. E o Legislativo Municipal, nesse caso, tem uma responsabilidade: garantir segurança e qualidade em qualquer serviço - mesmo que complementar e de transporte individual - que é oferecido na cidade. É responsabilidade do legislador garantir segurança até para aquele que oferece o serviço, o motorista que ingressa naquela plataforma. Porque, no caso, o motorista não é contratado pelo Uber, é ele quem contrata o serviço para ter acesso àquele banco de usuários de motoristas particulares que querem pagar com o cartão de crédito. Então, a gente tem estudado para conseguir entender se é possível ter na cidade de São Paulo um serviço com tal eficiência.

SÉRGIO RONDINO: Você acha que o Uber é uma concorrência desleal, do jeito que está colocado? Você defende uma regulamentação para que não seja assim?

POLICE NETO: Na realidade, toda vez que o serviço se assemelha e não tem disciplina, pode gerar concorrência desleal. No caso do Uber, lançado com o carro *black*, não concorria diretamente com o serviço de táxi porque não tinha, nunca teve e nunca terá permissão - com as regras atuais - de buscar o passageiro na rua. Tem, obrigatoriamente, que passar por um sistema e oferecer exclusivamente o serviço particular privado para um usuário. Ele jamais poderá usar a via pública para estacionar seu carro, como os táxis podem; jamais terá qualquer um dos benefícios para a compra desse veículo; enfim, não tem as vantagens que o táxi tem. Portanto, hoje não se interpreta como uma concorrência desleal. Mas pode vir a ser uma concorrência desleal. Por isso a disciplina é necessária.

Os casos estudados pelo nosso gabinete nos permitiram interpretar que tanto em Londres quanto em Nova York o principal efeito da presença desses aplicativos foi acabar com o valor do alvará para os táxis - e lembro que em Nova York e Londres há mais de um, então há concorrência até nesse sistema de motorista particular via aplicativo. E o valor do alvará dos táxis nunca foi estipulado pelo setor público, foi definido por um mercado paralelo que o setor público sempre desejou que não existisse. Então, se observarmos o efeito produzido pelos aplicativos, acaba com aquilo que o Estado não conseguiu controlar ao longo dos 40, 50 anos de existência do táxi. Porque amplia as possibilidades de ingresso neste mercado, não a concorrência nos serviços, mas o ingresso no mercado, porque eu tenho a opção de ser motorista dos aplicativos e, portanto, ter uma base exclusiva do meu atendimento.

Cito exemplos para isso. Imagine que um clube social de São Paulo resolva pegar a plataforma dos seus associados e diga o seguinte: agora o clube vai

prestar mais um serviço para vocês. Teremos 50 motoristas, com os seus carros, que vão servir exclusivamente a vocês. Fere alguma regra imposta? Nenhuma. Serve em viagens que levem ao clube, à casa, à casa de um amigo, viagens de duas, três, quatro pessoas? O que estou dizendo é que a forma com que podemos disciplinar isso pode oferecer também resultados públicos na medida em que você pode exigir dos aplicativos não só viagens individuais, mas sim viagens coletivas. Que haja a obrigatoriedade, depois de um volume "X" de viagens, de colocar dois, três ou quatro passageiros dentro do mesmo carro. Aí se oferece compartilhamento real, que reduz o número de carros rodando.

É essa a disciplina da qual eu falo, de conseguir fazer com que esses aplicativos que hoje estão no mercado sejam um benefício para a cidade. Então, disciplinar é aproveitar esse sistema para o bem da cidade, o que não consigo fazer com o táxi. Não consigo fazer o taxista colocar duas, três pessoas dentro do carro para fazer aquela viagem. Mas no particular é possível, porque o motorista se inscreve no aplicativo e sabe que a viagem deverá ser compartilhada. Não pode reclamar da parada que fará no meio do caminho para colocar mais alguém dentro do carro e aí servirá a cidade. Há uma questão óbvia: se todo mundo elogia e gosta do serviço, tanto aquele que usa quanto aquele que é o prestador, não faz sentido o setor público falar assim: "Já que vocês gostaram, eu vou proibir".

Temos que disciplinar mesmo, já que temos o artigo 153 do Plano Diretor, que trouxe essa inovação, para que sirva à cidade e não só ao capital que vem aqui investir em aplicativos e que sem dúvida nenhuma vai faturar, e não vai faturar pouco.

SÉRGIO RONDINO: O outro lado são os milhares

e milhares de motoristas de táxi de São Paulo que se colocaram contra, alegando uma concorrência desleal, que não paga imposto. Então vamos ouvir o que tem a dizer o Ricardo Patah a respeito dessa questão.



Eu jamais poderia ser contra toda e qualquer tipo de ferramenta que vem beneficiar a sociedade, mas num momento de crise, sou favorável ao emprego.

RICARDO PATAH: Eu sou do tempo em que não existia internet, não existia absolutamente nenhuma atividade tão fundamental como as que a tecnologia nos apresenta hoje. Sou do tempo, no caso do táxi, em que havia a tal lotação e o táxi não parava nunca, não tinha ponto. Andava por todo lugar. O mundo mudou e mudou muito. E graças a Deus mudou, em muitos aspectos, para melhor. E a tecnologia tem, em alguns aspectos, realmente trazido benefícios extraordinários para a sociedade, em especial na área da saúde, o que nos dá maior longevidade e uma qualidade de vida muito melhor.

Então, não podemos jamais ir contra a tecnologia, até porque, mesmo que a gente queira, não vai conseguir. Há alguns exemplos clássicos. Nós temos o caso dos trabalhadores nos postos de gasolina. No passado recente, na época em que o Fernando Henrique Cardoso era o presidente da República, pensava-se muito na automação dos postos de gasolina, coisa que no mundo existe. Mas por conta do momento em que vivíamos, preferiu-se fazer uma lei acho que inédita no mundo, uma lei contrariando a possibilidade de a tecnologia chegar aos postos de gasolina. Porque para os trabalhadores significaria desemprego. Do mesmo jeito os cobradores de ônibus, tivemos a proteção dos trabalhadores. No caso dos nossos motoristas de táxi, a situação é muito parecida. Essa tecnologia traz benefícios à sociedade, pois também há aplicativos adotados pelos próprios taxistas, mas nós temos que tentar compatibilizar a tecnologia com a preocupação de não gerar desemprego. Fazer com que ela não cause problemas para a sociedade em um momento de crise - são tempos muito estranhos no Brasil: crise de água, da economia, da confiança - e possa se aprofundar em certas áreas estratégicas, como é o caso da mobilidade em São Paulo. A meu ver, São Paulo nunca teve tantos

obstáculos à capacidade de transitar como tem hoje. Infelizmente. São Paulo tem muito mais carros do que a cidade comporta. Eu sou daqueles com a visão social, dos trabalhadores.

SÉRGIO RONDINO: Você reconhece que a tecnologia é inexorável, que ela afeta a vida das pessoas, afeta a economia, não há como impedir, mas que o momento econômico, o momento que a sociedade vive, exige certos cuidados na adoção das tecnologias para que elas não agravem uma situação que já é complexa, já é difícil. É isso?

RICARDO PATAH: É. E eu dou mais um exemplo que acho importante para consolidar meu pensamento. Eu sou comerciário e há uns anos tentou-se implementar em São Paulo o caixa sem operador nos supermercados. E nós, do sindicato, fizemos um trabalho muito grande para impedir e conseguimos momentaneamente. Mas não é possível limitar a tecnologia. Porque tecnologia significa inteligência, criatividade, modernidade. Se nós tivermos sensibilidade e condições de compatibilizar a tecnologia com a realidade que estamos vivendo, será muito melhor, não há dúvida. Então, no caso específico dos comerciários, conseguimos impedir a implementação do caixa sem operador, preservando, só na cidade de São Paulo, 50 mil empregos. Há alguns anos poucos tinham condições de implementar a leitura ótica. Hoje em qualquer padaria, em qualquer banca de jornal, tem. Eu jamais poderia ser contra toda e qualquer tipo de ferramenta que vem beneficiar a sociedade, mas num momento de crise, sou favorável ao emprego.

SÉRGIO RONDINO: Já que tocamos na questão da economia, Machado, você quer abordar?



LUIZ ALBERTO MACHADO: São colocações que se repetem ao longo da história. Vamos entrar com um pouquinho de teoria em cima disso. Um dos mais importantes economistas do século 20, (*Joseph*) Schumpeter, tem uma contribuição para a teoria chamada “destruição criativa”. Ele analisa isso pela ótica positiva: o capitalismo tanto cria como destrói. Ao longo da história, muitos setores desapareceram, criaram um impacto momentâneo, inclusive no nível de emprego, mas com o tempo as vantagens foram muito superiores e o padrão de vida melhorou em vez de cair. Não tenho a menor dúvida de que é o que está acontecendo com esses aplicativos, e é uma questão de tempo. No Brasil, normalmente as coisas ocorrem um pouco depois do que a gente vê lá fora. A questão dos cobradores de ônibus é igual. Hoje, em muitos lugares do mundo, você nem imagina mais encontrar esse tipo de profissional. Então, buscar esse equacionamento é realmente difícil. Eu acho

que a postura do vereador Police é positiva. O disciplinamento é importante. Não podemos nos colocar numa posição contrária ao progresso, ao avanço, mas não podemos também esquecer do momento que o País vive, que é extremamente complicado. Então, acho que é essa equação que nós temos que buscar solucionar, pelo menos no curto prazo.

SÉRGIO RONDINO: Mas essa solução pressupõe algum arranjo político, institucional e social bastante complicado, não é? Quer falar alguma coisa sobre isso, Rogério?



ROGÉRIO SCHMITT: A tecnologia é inovação. Independentemente do que vier a acontecer nesta legislação que está sendo discutida em São Paulo, ou ela acabará sendo burlada ou acabará sendo ignorada. Porque não tem como impedir a inovação. Sobre esse lado teórico que o Machado mencionou aqui, você tem, na linguagem da teoria política, a diferença entre o interesse coletivo e o interesse público. Nesse caso, o interesse coletivo de uma classe prevaleceu sobre o interesse público de uma sociedade inteira.

Curioso, né? O poder público preferiu defender o interesse coletivo do que defender o interesse público. Claramente por conta de pressões. Faz parte do jogo democrático, mas o mercado estava defendendo o interesse público, nesse caso. Então, acho que esse conflito ficou bem claro nesse exemplo de São Paulo.

“
Curioso, né?
O poder público preferiu defender o interesse coletivo do que defender o interesse público.”

SÉRGIO RONDINO: Eu já li uma análise publicada na internet em que o Uber não é classificado como voltado ao interesse público e sim uma empresa que está entrando no mercado e que poderia vir a se tornar um outro tipo de monopólio, dependendo do tipo de adesão.

EDUARDO PAVÃO: Há algumas provocações que merecem ser colocadas na mesa. O desenvolvimento tecnológico é inexorável. Mas a bomba atômica é o desenvolvimento tecnológico altamente negativo. A discussão sobre a ética no desenvolvimento tecnológico da biologia é aplicada às relações sociais: nós condenamos a clonagem humana, mas ela é um avanço inexorável. É impossível evitar que os cientistas desenvolvam um jeito de fazer seres humanos uns iguais aos outros, em série, em linha de



produção. Só que a Humanidade inteira se organiza para impedir que isso aconteça. Por quê? Porque evidentemente isso trará um prejuízo enorme à organização social do planeta. Da mesma maneira também se pode avaliar que algumas tecnologias que reduzem o trabalho podem alimentar uma massa de excluídos muito maior e concentrar cada vez mais o acesso à qualidade de vida, já que você tira a capacidade de sustento de largas parcelas da população. Então, não é uma coisa tão simples e fácil dizer que a tecnologia vem e não temos como fugir dela. Ninguém está explodindo uma bomba atômica atrás da outra, apesar de ela ser tecnologicamente possível.

ROGÉRIO SCHMITT: Nós estamos falando de uma relação de consumo aqui...

EDUARDO PAVÃO: Estamos falando em relações humanas, em relações sociais, estamos falando na capacidade que a sociedade tem de assimilar a força de trabalho, prover trabalho e renda para que todo mundo possa continuar consumindo e a máquina girando.

“
...algumas
tecnologias que reduzem o
trabalho podem alimentar
uma massa de excluídos
muito maior e concentrar
cada vez mais o acesso
à qualidade de vida ...”

ROGÉRIO SCHMITT: Falei isso porque você fez comparação com bomba atômica, bioética. Não me parece apropriada, estamos falando de consumo.

EDUARDO PAVÃO: Eu acho apropriada, sim, porque existe uma ética social.

POLICE NETO: Qual o efeito que os aplicativos produziram para o táxi? Vamos sair dessa hipotética disputa e vamos só interpretar o táxi. Nos últimos



três anos foi produzida uma alteração muito grande no modelo de relacionamento do sistema de táxis com os usuários. Primeiro que o ponto perdeu a importância a partir do ingresso dos aplicativos. Eles acabaram com algo que tinha valor e que era comercializado. E isso extraiu um valor que não era nem coletivo e nem público. Era de um mercado marginal. A tecnologia combatendo um mercado marginal. Um mercado que nunca o setor público conseguiu disciplinar. E hoje, pouca ou quase nenhuma importância tem o ponto, porque o que te aproximava do ponto era o telefone fixo, a referência que levava as pessoas a saberem que ali tinha carro. O aplicativo fez isso. Aproximou as pessoas e operou positivamente, portanto afastando qualquer risco. O celular fez isso em um primeiro momento e o aplicativo alargou. Mas vamos avançar.

Quando o aplicativo entrou, seu maior adversário foi o serviço de rádio-táxi, que tinha uma estrutura robusta para isso, de interesse nem coletivo, nem pú-

blico, exclusivamente daqueles que eram do sistema rádio-táxi. O rádio-táxi não suportou e nem por isso aqueles prestadores de serviço arrancaram os cabelos, pararam a Câmara, pararam a cidade. E é um conjunto de trabalhadores que deveria ser protegido também, aqui e em qualquer lugar do mundo. O que eu estou dizendo é que cada um dos passos do ingresso da tecnologia para benefício público dificilmente pode ser combatido. O caixa sem operador não tinha benefício público nenhum. Qual era a garantia de que haveria redução de preço de algum produto vendido pelo supermercado ao colocar o caixa sem operador? Nenhuma. Que benefício teria o cidadão? A tecnologia aplicada à mobilidade traz benefício para a sociedade, senão a sociedade não usava o Uber ou qualquer aplicativo. Não usava o 99 Táxis, o Easy Taxi. Estou dizendo que há um esgotamento viário - os 8 milhões de veículos de São Paulo circulam mal, estacionam mal. Toda a tecnologia aplicada pode tirar pelo menos uma coisa de interesse público da

rua: o carro estacionado. Se ele não prestar nenhum benefício, já prestou esse. Porque o carro me levou e me buscou sem nenhum estacionamento. Então, um benefício público de ampliar a oferta desse produto já está dado, mesmo tendo mais carros. Mais carros circulando é muito melhor que o mesmo volume de carros circulando e estacionando.

O sistema complementar de que estamos tratando aqui difere do táxi porque permite o ingresso de dois, três e até 4 passageiros no mesmo carro. Eu fui investigar o Uber para saber se ele faz compartilhamento. O Uber, o Life, o que eles fazem? Eles iniciam pela ponta da pirâmide, que é aquele que aciona um carro executivo. Essa é a primeira fase. A segunda fase é quando ele entra com um carro de passeio. Um carro intermediário. Depois entra com o carro popular. Quando entra com o carro popular, girando uma concorrência entre essa pirâmide que ele mesmo produziu, lança o compartilhamento efetivo. Ele tem uma estratégia comercial para entrar na cidade. Da mesma forma que o Waze tem. Mas o Waze fez diferente. Quando o Google comprou o Waze, pensou que precisava ter uma plataforma dos deslocamentos das pessoas. Queria ser o detentor exclusivo dessa informação. Ele sabe quando a pessoa acorda, porque ela liga o celular, em qual hora sai e para onde vai, ou quando chega ou quando faz um outro deslocamento. Portanto, o volume de informação que o Waze tem permite vender um novo serviço. Em Tel Aviv, a comissão cobrada pelo Waze é de 15%. O Uber cobra aqui 20%. E como ele faz lá? Como tem a plataforma - inclusive quem são os amigos - sugere que tal amigo seu vai fazer o mesmo trajeto que você, pelo menos duas vezes por semana. Ele vai te dando a forma de reduzir custos e otimizar suas viagens. Portanto, cria as suas novas rotinas.

A gente está falando de algo que, na minha opinião, para São Paulo tem uma função fundamental, que é colocar mais de três pessoas por carro, criar a faixa de três pessoas no carro. E aí ingressar num espaço real de política pública de transporte, já que você tem uma faixa à esquerda em que você põe o transporte coletivo, uma faixa à direita em que você vai colocar todos os carros que circulam com mais de três pessoas.

Esse sistema, por hora, pode não nos servir. Mas se nós disciplinarmos, vai nos servir e será muito bom para a cidade. O táxi pode isso? Vou dizer que o táxi não quer isso porque quer a exclusividade de um transporte individual. E que está estabelecida na lei. Se ele quer manter essa exclusividade de transporte individual de passageiros, que a mantenha. Agora, não acho razoável que não se utilize a tecnologia para avançar nas outras coisas. Portanto, se bem disciplinado, não tem nem concorrência. Vai ter uma nova modalidade de transporte, que passa a ser coletivo. Tudo bem que é de baixa coletividade, mas é coletivo. E cá para nós, para o usuário de carro contumaz, é muito mais fácil ir para uma carona como essa, para um compartilhamento desses, do que para o sistema coletivo. Se a gente souber fazer essa transição, ganha a cidade.

LUIZ ALBERTO MACHADO: Nós até tínhamos a intenção de trazer para cá um empreendedor brasileiro que criou o Uber for Trucks, que é uma coisa fantástica porque resolve o problema do caminhoneiro que anda sem carga. Então, estendendo a questão dos aplicativos, desde que disciplinadamente, eu acho que as vantagens serão muitas.

SÉRGIO RONDINO: Acho que é preciso esclarecer uma coisa: o projeto de lei proíbe o Uber ou os aplicativos?



POLICE NETO: Aplicativos. Acho que é interessante a gente apontar em quem o taxista acabou sendo levado a crer. Foi vendida a ideia de que o Uber, exclusivamente, foi criado para acabar com o serviço de táxi e substituí-lo. Essa leitura foi levada ao nosso taxista, que reagiu corretamente. Se eu fosse taxista, pensaria assim: daqui a 15 dias acabou o meu emprego porque o tal do Uber vai tomar, então eu vou reagir contra. Todas as vezes em que eu estive mais de 15 minutos com grupos de taxistas, que pude explicar a eles o que estava acontecendo, eles falaram o seguinte: “Eu não tenho alvará, então eu quero esse negócio aí de Uber”. O outro falou: “Eu tenho alvará, eu quero que o Uber seja assim como você está falando”. Então, a gente não está numa disputa quando você esclarece o que é. Se você vende isso como uma disputa, aí coloca nós contra eles, e não todos pela cidade. Todo mundo vai perder. Foi o que aconteceu na frente da Câmara. Porque eu acho que São Paulo perdeu naquele dia? São Paulo era a cidade para dar recomendação para todas as metrópoles brasileiras de que os sistemas de aplicativos e o compartiha-

mento de viagens tem que ser realizado, e temos que garantir uma faixa preferencial, até exclusiva, para esses que estão compartilhando. Porque aí você avança numa cidade mais humana, mais inteligente, mais efetiva, mais eficaz, mais eficiente. O que fizemos foi o inverso, foi cair numa armadilha, num discurso de nós contra eles e aí ficamos todos contra todos. E agora eu tive tempo para começar a debater, com diversos artigos publicados. Eu precisava colocar o meu ponto de vista. Fui muito compelido pelos colegas: “Não, Police, não vota, sai do plenário!”. Eu falei assim: “Eu acho uma temeridade”. “Você vai se indispor com os taxistas, vai ficar ruim pra você”. Eu não recebi um mandato para não falar o que eu penso. Eu preciso contar para as pessoas, porque se eu não contar o que eu interpreto disso, posso ter um prejuízo muito maior. E aí eu aceitei o desafio.

Não vou falar que foi fácil. Em qualquer lugar que eu paro, numa padaria, que tem um ponto de táxi e os taxistas me veem, entram para falar comigo. “Por que você quer acabar com a gente?” Eu digo: “Tem

5, 10 minutinhos?”. “Tenho”. “Então deixa eu te explicar o que é”. E aí eu tento explicar sem paixões o que a gente está tratando. Porque o serviço de táxi quase foi transferido de pai para filho, uma adoração àquilo que é feito. Os motoristas de táxi, para parte da cidade, eram o acesso ao carro que muitas famílias nunca tiveram. Eu estou falando isso porque meu avô e minha avó não tiveram carro, mas usavam táxi. Quando tinha alguma coisa mais importante, que não dava para ir de transporte público coletivo, eles tomavam o táxi. Era uma família simples. Eu convivi com isso.

Por conta da polêmica, fui usar o sistema do Uber. Queria saber como ele funcionava e também não adiantava apostar numa tese sem usá-la. O primeiro motorista que usei foi para me pegar no Tribunal de Contas e me levar ao Ipiranga. Acionei, o carro chegou, fui até o Ipiranga e no caminho fui conversando com ele. Ele falou: “Meu pai é taxista, o ponto dele é ali próximo do Plaza Sul. Está ali há muito tempo, mais de 30 anos”. E por que você não é taxista? “Como não sou taxista? Eu fui taxista 17 anos. Só que eu não queria mais trabalhar nesse nível que meu pai trabalha, queria trabalhar num nível acima”. Mas como é este nível acima? “Ter um carro executivo, servir a executivos”. Mas é só isso que você serve? “Olha, eu sirvo essencialmente executivos que nunca entraram no meu táxi, nunca entrariam no meu táxi, e dirijo à noite nas baladas. E somos muito acionados nas baladas, porque uma das grandes recomendações do Uber no Brasil e no mundo é sermos os motoristas das baladas das cidades cosmopolitas, que dialogam com o mundo”.

Ele estava treinado para servir a um tipo de cliente que nunca teve dentro do táxi dele, mostrando que não era concorrência. E para servir a pessoas que vão para as suas baladas - também não concorre com o

taxista. E ali ficou claro que a minha ideia não era tão errada quanto à concorrência. Mas ainda não estava na cabeça deles um serviço para a cidade que eles podiam fazer, que é essa questão de compartilhar as viagens. E aí a gente pode ter uma política pública de redução do número de veículos circulando, ampliando o número de passageiros dentro dos carros. É nisso que eu estou trabalhando.

EDUARDO PAVÃO: Mas aí, vereador, é serviço igual com regulamentação diferente, é muito complicado, e essa é uma das reclamações. Não há como negar: o Uber concorre diretamente com o serviço de táxi, como transporte individual. Só que o transporte de táxi tem uma regulamentação. Alguns benefícios, inclusive, como essa história de IPI menor na compra de veículos, que o Uber não tem. Você tem dois prestadores para um serviço muito assemelhado, com regras completamente distintas.

POLICE NETO: Por isso é necessário regulamentar. A regulamentação vai provar que a gente pode ter os dois em condições absolutamente complementares, sem risco à existência dos dois. Isso vai existir para sempre? Não sei. O táxi existe desde o começo dos anos 1960, mas não existiu sempre. Pode acabar? Pode. Pode acabar.

SÉRGIO RONDINO: Essa regulamentação é possível se a lei for aprovada?

POLICE NETO: Não, este é o problema.

SÉRGIO RONDINO: Porque a lei ainda precisa de uma nova votação. Se ela for aprovada, proíbe esse sistema, qualquer aplicativo no uso de transporte por automóvel, táxi?

POLICE NETO: Você só vai poder usar o aplicativo para aquele modelo de circulação do táxi. Qualquer outro aplicativo que possa servir à cidade, para transporte individual ou compartilhado, estará proibido. O debate agora está amadurecendo. E por sorte a gente teve o recesso parlamentar na Câmara Municipal, porque se não iriam aprovar em primeira votação e logo depois em segunda. O recesso permitiu reflexões e a publicação de ideias. Eu contei as repercussões favoráveis a um e a outro. Está na relação de nove para um entre articulistas, professores, estudiosos. Poucos se manifestaram contra a regulamentação. Quase não vi quem diga que o melhor é banir. Portanto, aquilo que a gente votou, por maior proteção que se dê ao taxista e ao emprego, é exatamente o que ninguém quer. Estou achando que a gente começa a entrar num ambiente em que se permite discutir. Só que não se pode discutir isso por muito tempo. O sistema não regulamentado pode criar uma situação perigosa. A ausência de regulamentação pode criar um frenesi, uma disputa e aí pode se perder o controle. A postura da Prefeitura, de achar que vai usar o aplicativo para fazer emboscada, isso é medieval. O usuário gosta, o prestador gosta, não está escrito em lugar nenhum que isso é ilegal ou proibido.

RICARDO PATAH: É uma questão muito complexa e ao mesmo tempo muito interessante na medida em que sempre nos traz possibilidades efetivas de melhoria nas condições da municipalidade. Mas eu continuo raciocinando do ponto de vista de uma crise que nós estamos vivendo e a possibilidade de jogar pessoas que estão na legalidade, como os motoristas, para a informalidade ou para fora do mercado. Isso é muito ruim. A minha preocupação maior com os taxistas é aprimorar a forma de atender os milhões

de passageiros de São Paulo. Uma melhor qualidade, podendo ter um aplicativo que possa dar a possibilidade de, assim que for demandado, estar na hora com o passageiro. Para mim, o mais grave é muitas vezes esse trabalhador, motorista de táxi, ter que pagar para os donos de carros. Muitas vezes ele se sacrifica muito, diferente do dono do automóvel. Para mim, isso é mais grave do que o próprio aplicativo. A gente tem que ter uma preocupação muito maior da forma que nós oferecemos para o público um serviço especial de mobilidade na cidade de São Paulo.

ROGÉRIO SCHMITT: Patah, se me permite uma pergunta: esse mesmo argumento - que é verdadeiro - de que a conjuntura econômica atual é desfavorável pode ser usado também para justificar a aprovação de aplicativos como esse. Quantas pessoas estão fora do mercado de trabalho e, com eles, poderiam entrar no mercado?

SÉRGIO RONDINO: Nós temos 6 milhões de veículos em São Paulo, 35 mil taxistas. Eles dizem: "Ah, não, é um mercado fechado, você tem um táxi, custa uma fortuna, os caras pagam uma nota mesmo, fora outras taxas". Mas eu fico pensando: e, por exemplo, os desempregados, que são muitos, que poderiam ganhar um dinheirinho extra para sustentar a família, se pudessem oferecer um serviço com o seu próprio carro? Também é um lado social a se pensar. Será que o problema não é a exclusividade? Talvez a regulamentação pudesse mexer com tudo isso.

RICARDO PATAH: É necessário aprimorar o sistema. Tem placas que custam verdadeiras fortunas, há pontos que são muito caros. Mas aqueles que trabalham em frota têm uma vida muito ruim. Trabalho de 12, 13, 14 horas para ganhar va-



Foto: Fernanda Carvalho /Fotos Públicas

lores pífios. Então, para mim é muito mais importante melhorarmos essas condições, utilizar esses 35 mil automóveis que já existem para ter uma demanda e atender muito melhor à municipalidade. Se tem 35 mil, se colocarmos 70 mil, todos vão ganhar pouco. Pode ter certeza absoluta que você vai diminuir muito a possibilidade de ganho e vai impedir inclusive que muitos, se quiserem trabalhar exclusivamente com isso, tenham condições de sustentar a sua família. É um tema que merece um debate mais profundo. Acho que o Police acertou em iniciar esse debate, mesmo tendo sido uma andorinha só no verão, mas conseguiu colocar em debate. Eu volto a insistir: sou totalmente contrário a qualquer impedimento à tecnologia porque ela é a criatividade, a capacidade do homem de melhorar nossa possibilidade de viver. Não podemos ser contra. Podemos, sim, ter regras que possam melhorar as condições sem prejudicar e sem desempregar.

ROGÉRIO SCHMITT: Desses 35 mil, quantos são frota e quantos são particulares?

POLICE NETO: Frota, em torno de 1/3. É muito grande. O prefeito (*Gilberto*) Kassab foi o último a fazer sorteio, 1.400 alvarás. No começo desse ano, a Justiça suspendeu todos os alvarás, causou uma grande confusão por conta de uma ação do Ministério Público. Quando o Patah fala de quantos aplicativos, do quanto a gente devia levar a tecnologia para os táxis, nós já temos dois aplicativos concorrendo. Um acabou de receber um aporte gigantesco de capital, que é o 99 Taxis, tanto é que ele está na manga de todos os times de futebol do Campeonato Brasileiro. Recebeu um volume gigantesco e deve se tornar rapidamente o maior aplicativo para táxi. A tecnologia já está embarcada no táxi.

Mas tem um problema que você reconheceu muito bem, Patah, que parte dos nossos taxistas ainda são

aqueles de velha guarda, que têm dificuldade de usar o próprio celular, imagine usar um smartphone. Eles têm relação familiar, tem o telefone da casa das pessoas. É uma relação do motorista, do chofer, que não se adaptou a esse modelo. E daqui a pouco não estarão mais neste mercado porque têm direito à sua aposentadoria e seu descanso. O que está ingressando agora, e esta é uma questão importante, já não concorda com o modelo estruturado. Tanto é que o maior debate que se teve na Câmara logo depois da votação é: tá bom, cadê então os nossos alvarás agora? Porque grande parte daqueles que foram para a Câmara exigir que os táxis continuassem estavam ali também para exigir das suas lideranças que mais alvarás fossem sorteados, porque você tem uma concentração de alvarás. Então, o sistema de táxis também não funciona com todas as suas engrenagens perfeitas. Porque se assim fosse, não teria espaço para Uber ou para nenhum outro aplicativo.

O esforço que deve ser feito é o de observar como, para a cidade, a gente aborda a questão de aplicativos e da tecnologia aplicada ao deslocamento. Parte da inteligência desse sistema está nas premissas do edital que o secretário (*dos Transportes de São Paulo, Jilmar*) Tatto acaba de lançar. Por quê? Porque ele está calculando parte da remuneração pela eficiência com o que você opera a demanda do setor público de rodar com o carro. Parte da responsabilidade o setor público passou para o privado, dizendo o seguinte: “Olha, quando você apresentar a sua proposta, eu quero que você me mostre a tecnologia que vai garantir que a circulação do seu ônibus durante o dia tenha uma média de passageiros que garanta a qualidade, e portanto eu vou te remunerar pela qualidade. E ter qualidade é saber quantos carros você tem que colocar em tal período do dia e quando você tira esses carros, o que você faz com os que não estão circu-

lando. Você tem condição de dizer onde eles vão circular porque tem mais gente demandando ali, então estamos falando que a tecnologia vai fazer com que a gente dispenda menos combustível, polua menos o ar. Estamos dizendo que vai muito além dessa disputa circunstancial entre um conjunto de taxistas ou das lideranças dos taxistas e uma empresa que veio para cá porque foi mais rápida que as outras.

LUIZ ALBERTO MACHADO: O mesmo ocorreu em outros setores. Eu lembro quando surgiu a tecnologia do ensino à distância, a primeira reação dos professores: “Acabou nosso trabalho”. Hoje se sabe claramente que há um espaço de coexistência para essas duas coisas. O modelo misto. E eu tenho a impressão de que a gente vai caminhar nesse sentido, mas o primeiro impacto da chegada da tecnologia é assustador para quem recebe diretamente, não tenho a menor dúvida.

...eu tenho a impressão de que a gente vai caminhar nesse sentido, mas o primeiro impacto da chegada da tecnologia é assustador para quem recebe diretamente ...

SÉRGIO RONDINO: E sem deixar de levar em consideração a gravidade da crise. A gente fica por aqui. Agradeço a participação de vocês.



<p>Presidente - Guilherme Afif</p> <p>1º Vice-presidente - Vilmar Rocha</p> <p>2º Vice-presidente Diretor de Relações Internacionais - Alfredo Cotait</p> <p>Secretária - Alda Marco Antonio</p> <p>Diretor Superintendente - João Francisco Aprá</p>	<p>Conselho Superior de Orientação Presidente - Gilberto Kassab Guilherme Afif Henrique Meirelles Omar Aziz Raimundo Colombo Otto Alencar Claudio Lembo Ricardo Patah Vilmar Rocha Guilherme Campos Eduardo Sciarra</p>
---	---

<p>Coordenadores dos Conselhos Temáticos</p> <p>Política Econômica - Henrique Meirelles Emprego e Trabalho - Ricardo Patah Gestão Pública e Transparência - Rubens Chammas Pacto Federativo e Tributação - Samuel Hanan Previdência - Reinhold Stephanes Educação - Alexandre Schneider Saúde - Eleuses Paiva Infraestrutura, Transportes e Energia - Eduardo Sciarra Desenvolvimento Urbano - Paulo Simão Desenvolvimento Rural - Cesário Ramalho Meio Ambiente e Sustentabilidade - Marcelo Cardinale Branco Cultura - Danilo Miranda Esportes - Antonio Moreno Neto Turismo - Marcelo Rehder Indústria, Tecnologia e Inovação - Ozires Silva Inteligência e Mídias Digitais - Aleksandar Mandic Justiça - Arnaldo Malheiros Filho Segurança Pública - Túlio Kahn Desenvolvimento e Inclusão Social - Alda Marco Antonio Participação e Cidadania - Ivani Boscolo Política Externa e Comércio Exterior - Embaixador José Botafogo Gonçalves Defesa Nacional - Gen. Antônio Luiz da Costa Burgos</p>	<p>Conselho Consultivo</p> <p>Acre - Sérgio Petecão Alagoas - Jorge Silvio Luengo Galvão Amapá - Eider Pena Amazonas - Omar Aziz Bahia - Otto Alencar Ceará - Patrícia Pequeno G.C. Aguiar Distrito Federal - Rogério Rosso Espírito Santo - José Carlos Fonseca Junior Goiás - Vilmar Rocha Maranhão - Claudio Trinchão Mato Grosso - Carlos Fávoro Mato Grosso do Sul - Antônio Cesar Lacerda Alves Minas Gerais - Diego Andrade Pará - Helenilson Pontes Paraíba - Rômulo Gouveia Paraná - Eduardo Sciarra Pernambuco - André de Paula Piauí - Júlio Cesar Rio de Janeiro - Indio da Costa Rio Grande do Norte - Robinson Faria Rio Grande do Sul - José Paulo Dornelles Cairolí Rondônia - Moreira Mendes Roraima - Rodrigo Jucá Santa Catarina - Antônio Ceron São Paulo - Alfredo Cotait Neto Sergipe - Jeferson Andrade Tocantins - Irajá Abreu</p>
--	--

ENCONTROS DEMOCRÁTICOS



Fundação para Estudos e Formação Política do PSD

www.espacodemocratico.org.br