

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO

PROJETO AGLURB-GV
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO - PDTU/GV
ESTUDO SOBRE O SISTEMA DE TÁXIS

PROPOSTAS

TJ00393

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

PROJETO AGLURB-GV
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO - PDTU/GV
ESTUDO SOBRE O SISTEMA DE TÁXIS

PROPOSTAS

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

PROJETO AGLURB-GV
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO - PDTU/GV
ESTUDO SOBRE O SISTEMA DE TÁXIS

PROPOSTAS

MAIO/1987

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Max Freitas Mauro

COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
Ricardo Ferreira dos Santos

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES
Haroldo Corrêa Rocha

COORDENADORA TÉCNICA DO IJSN

Maria da Penha Cossetti - Economista

UNIDADE DE GERÊNCIA DO PROJETO AGLURB-GV

João Luiz Paste - Engenheiro

GERENTE DO DEPARTAMENTO DE PROJETOS ESPECIAIS

Carlos Eduardo Pini Leitão - Engenheiro

EQUIPE TÉCNICA

COORDENADORA DO PDTU/GV

Silvia Bressanelli Costa Silva - Engenheira

TÉCNICO

Antônio Paulo Richard Câmara - Arquiteto

AUXILIARES TÉCNICOS

José Francisco Caus

Geralda Cristina Zanetti

ASSESSORIA TÉCNICA

Márcio Gomes Bastos (EBTU)

EQUIPE DE APOIO DO IJSN

APRESENTAÇÃO

As propostas aqui apresentadas são referentes ao Estudo sobre o Sistema de Táxis, integrante do Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória.

O PDTU-GV integra o Programa AGLURB de Vitória, em convênio assinado entre o Governo do Estado do Espírito Santo e a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, em 27 de agosto de 1984, Convênio EBTU 056/84, posteriormente substituído pelo Convênio EBTU 045/86, de 13 de maio de 1986.

Está subdividido em cinco subprojetos, a saber:

- Sistema de Transporte Público de Passageiros - STPP
- Sistema Viário/Circulação
- **Estudo sobre o Sistema de Táxis**
- Estudo sobre Bicicletas
- Estudo sobre Transporte de Carga

LISTA DE QUADROS**PÁGINA**

QUADRO 1: Distribuição das Viagens Diárias da Grande Vitória.....	9
QUADRO 2: Matriz O/D, Perfil das Viagens Geradas na Microrregião de Vitória.....	13
QUADRO 3: Perfil Geral do Sistema de Táxis na Região da Grande Vitória	14
QUADRO 4: Localização dos Pontos de Táxis do Município de Vitória.....	21
QUADRO 5: Localização dos Pontos de Táxis do Município de Vila Velha.....	23
QUADRO 6: Localização dos Pontos de Táxis do Município de Cariacica.....	25
QUADRO 7: Localização dos Pontos de Táxis do Município da Serra.	26

ÍNDICE	PÁGINA
APRESENTAÇÃO	
1. INTRODUÇÃO	8
2. O SISTEMA DE TÁXIS	9
2.1. INTRODUÇÃO	9
2.2. CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA ATUAL	11
3. PROPOSTAS.....	16
3.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS	16
3.2. DETALHAMENTO DAS PROPOSTAS	18
BIBLIOGRAFIA	30
ANEXOS	31

1.

INTRODUÇÃO

Este relatório tem por objetivo, após analisar a situação atual do sistema de táxis da Grande Vitória, suas principais características físico-operacionais e institucionais, subsidiar propostas e recomendações de caráter imediato, e também diretrizes para um horizonte mais amplo, visando uma melhoria na prestação deste serviço à população da Grande Vitória.

Todas as propostas que fazem parte deste documento têm por base o Diagnóstico, onde são apresentados os resultados das pesquisas efetuadas por técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves, no mês de junho de 1986, junto aos operadores; tais resultados permitiram traçar o perfil do sistema de táxis atual que atende ao Aglomerado Urbano de Vitória.

É importante que se ressalte que este documento não pretende esgotar-se em si, que são passíveis de discussão as propostas aqui colocadas, entre os diversos órgãos e segmentos envolvidos.

2.

O SISTEMA DE TÁXIS

2.1. INTRODUÇÃO

Na Grande Vitória são geradas diariamente 1.332.667 viagens, segundo a PED, Pesquisa por Entrevistas Domiciliares, realizada pelo IJSN, em junho/julho de 1985; tais viagens obedecem à seguinte distribuição modal, que é apresentada no Quadro 1.

QUADRO 1

DISTRIBUIÇÃO MODAL DAS VIAGENS DIÁRIAS NA GRANDE VITÓRIA

MODALIDADES	NÚMERO DE VIAGENS	FREQUÊNCIA RELATIVA
Ônibus Público	571.418	42,88
Ônibus Fretado	48.653	3,65
Barca	2.562	0,19
Táxis	561	0,04
Bicicleta	37.549	2,83
A pé	502.726	37,72
Autos (condutor)	107.862	8,09
Autos (passageiros)	43.348	3,25
Moto	4.792	0,36
Transporte Escolar	12.137	0,91
Outros	1.059	0,08
TOTAL	1.332.667	100%

Fonte: PED, Pesquisa por Entrevistas Domiciliares, realizada pelo IJSN, junho/julho de 1985.

Como pode ser verificado no Quadro 1, a participação do táxi como modalidade de transporte nas viagens diariamente realizadas na Grande Vitória é mínima; seu percentual atinge 0,07, se forem excluídas as viagens por modo à pé, índice ainda muito baixo.

Acrescente-se, ainda que sua utilização enquanto alternativa de transporte vem decaindo, segundo os próprios operadores à época das entrevistas.

A permissão e concessão dos serviços de táxis na Grande Vitória é de competência de cada município componente da área de estudos que separadamente detém um regulamento específico; todos os municípios, à exceção de Viana, dispõem deste tipo de serviço.

Em linhas gerais, as pesquisas permitiram diagnosticar alguns problemas básicos do atual sistema, quais sejam:

1. Condições precárias da prestação dos serviços;
2. Excesso da frota e subutilização do sistema;
3. Tarifas aquém dos custos operacionais (tarifas defasadas) e
4. Baixos níveis de acessibilidades física e social dos usuários ao sistema.

A inacessibilidade física é representada por uma rede de pontos de parada concentrada na Área Central e rarefeita nos bairros residenciais, enquanto a social diz respeito ao não uso do taxímetro, por parte dos operadores, o que eleva a tarifa a níveis abusivos.

Tais características concorrem para o esvaziamento do sistema, uma subutilização crescente, que comprometem sua qualidade e confiabilidade por parte dos usuários potenciais da modalidade por táxi.

Partindo destes quatro pontos, sugere-se a definição de algumas propostas que visem a melhoria da qualidade do serviço prestado através dos órgãos de gerência e operação do sistema.

2.2. CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA ATUAL

A região da Grande Vitória é composta por cinco municípios, que perfazem um total de 886.453 habitantes¹, e contam com uma frota licenciada de 1.230 veículos, ou seja, existe uma relação entre o número de habitantes por táxis, que no caso da área de estudo é de 720.

Alguns estudos determinam que a relação ideal entre número de habitantes por táxi esteja entre 700 a 1.000; outros critérios estabelecem que a frota deva ser dimensionada de acordo com o número de habitantes, e esta frota é variável de acordo com faixas de população pré-fixadas; por estes critérios, a região da Grande Vitória seria detentora, hoje, de uma frota excedente de aproximadamente 400 veículos.

Endossa-se que tais relações irão refletir sempre o equilíbrio ou desequilíbrio entre a oferta e demanda, o que compromete quaisquer afirmações a respeito de relações ideais entre número de habitantes e frota licenciada; para exemplificar, cita-se o caso de Belo Horizonte, onde atualmente o sistema de táxis sofreu incremento tal na demanda, que sua relação hoje é de 300 habitantes por táxi², e o sistema local sendo super utilizado não está atendendo a crescente demanda.

Na Grande Vitória, apesar da existência de um táxi para cada 720 habitantes, o atual sistema se encontra subutilizado; Sabe-se que a frota operante é significativamente menor que a licenciada ou seja, esta relação entre números de habitantes por táxis na realidade é superior a 720 habitantes por táxi.

O importante é que, detectadas as causas desta subutilização do sistema, se tomem medidas efetivas para incremento da demanda, visando alcançar assim um equilíbrio com a oferta em operação.

¹Fonte: PED, Pesquisa por Entrevistas Domiciliares, realizada pelo IJSN, junho/julho de 1985.

²Resultados obtidos junto à METROBEL, Belo Horizonte.

A distribuição da frota licenciada da Grande Vitória se faz em pontos fixos, exceção feita apenas ao ponto da Rodoviária que é livre aos veículos emplacados no Município de Vitória; em anexo mapa com a atual rede em operação na região da Grande Vitória (Mapas 01 e 02). Pontos fixos são aqueles em que o órgão concedente determina as placas que aí farão parada.

Este perfil de distribuição dos pontos em fixos, trás por um lado algumas vantagens: permite uma fiscalização mais eficiente do sistema e por outro, não dá oportunidade a todos os operadores de usufruir igualmente do mercado, ou seja, daqueles pontos geradores de maior número de viagens.

A regulamentação do sistema não permite a operação de veículos além dos seus limites municipais, ou seja, a viagem entre municípios acarreta quase sempre um retorno não remunerado ao município de origem, e por este motivo, é regulamentado o uso de bandeira 2 nas viagens intermunicipais, quando o veículo ultrapassa os limites de seu município.

A idade da frota da Grande Vitória é composta por 46% de veículos do ano e 33% dos veículos tem de um a cinco anos de uso; vale salientar que a renovação da frota tem sido uma constante nos centros urbanos brasileiros, em virtude da previsão do prazo de expiração do Decreto-Lei que isenta o pagamento do IPI e ICM na compra de veículos a álcool para utilização como carros de aluguel.

Não existe uma marca predominante, assim como uma cor; o combustível utilizado é o álcool para quase 80% da frota total pesquisada.

O perfil das viagens geradas na região da Grande Vitória é caracterizado por um número predominante de viagens intramunicipais, como é mostrado na matriz O/D, do Quadro 2; estes dados referem-se a pesquisa realizada junto aos operadores, em junho de 1986, cuja amostra pesquisada alcançou 141 operadores, dos quatro municípios que são servidos pelo sistema de táxis.

QUADRO 2
MATRIZ O/D, PERFIL DAS VIAGENS GERADAS NA MICRORREGIÃO DE VITÓRIA

ORIGEM \ DESTINO	DESTINO				TOTAL
	VITÓRIA	VILA VELHA	CARIACICA	SERRA	
Vitória	63	-	02	-	65
Vila Velha	-	39	08	-	39
Cariacica	13	-	05	-	15
Serra	03	-	-	05	08
TOTAL	79	39	15	05	141

Fonte: Pesquisa junto aos operadores do Sistema da Grande Vitória, realizada em junho de 1986 pelo IJSN.

O Quadro 3 ilustra o perfil geral do sistema em termos de número médio de viagens geradas, quilometragem percorrida, custos, receitas.

QUADRO 3

PERFIL GERAL DO SISTEMA DE TÁXIS NA REGIÃO DA GRANDE VITÓRIA

VARIÁVEIS CONSIDERADAS	VALORES MÉDIOS
Número de Viagens Diárias	7,2 viagens
Quilometragem Percorrida	96,73km
Distância das Viagens* (ida e volta)	13,43km
Consumo de Combustível	0,13ℓ/km
Consumo Diário*	12,52ℓ
Custos Diários (com combustível)	Cz\$ 56,00
Receita Diária Bruta	Cz\$ 183,00
Receita Diária Líquida	Cz\$ 127,00
Receita Mensal	Cz\$ 3.800,00

Fonte: Pesquisa junto aos operadores, do Sistema da Grande Vitória, realizada em junho de 1986 pelo IJSN. (Preço do Combustível à época das pesquisas: gasolina Cz\$ 4,77; álcool Cz\$ 3,10).

A análise destes dados permite concluir que o sistema gera poucas viagens, para uma jornada diária e semanal trabalhadas significativa³, uma baixa quilometragem percorrida, viagens curtas (6,7km em média), sem retorno, e portanto um lucro médio diário também bastante baixo.

É preciso que se ressalte que embora seja obrigatório o uso do taxímetro, esta não é uma prática usual por parte dos operadores e a população por um lado é conivente com esta situação, e por isto a tarifa é livre, ou seja, é negociável entre o passageiro e o operador.

Este fato deteriora a qualidade do serviço e compromete sobremaneira sua confiabilidade, e talvez esta seja a principal causa do esvaziamento do sistema de táxis da Grande Vitória.

*Valores calculados.

³72% trabalham até 16 horas diárias, enquanto 65% não tem folga.

A seguir serão feitas as propostas com o objetivo de sanar tais disfunções do sistema, buscando maximizar sua utilização, assim como torná-lo confiável, seguro e acessível à população da Grande Vitória. Estas propostas serão detalhadas, uma a uma, de acordo com a prioridade que se faz necessária a sua implantação, e ainda, sua viabilidade. Serão consideradas portanto, propostas a curto, médio e longo prazos.

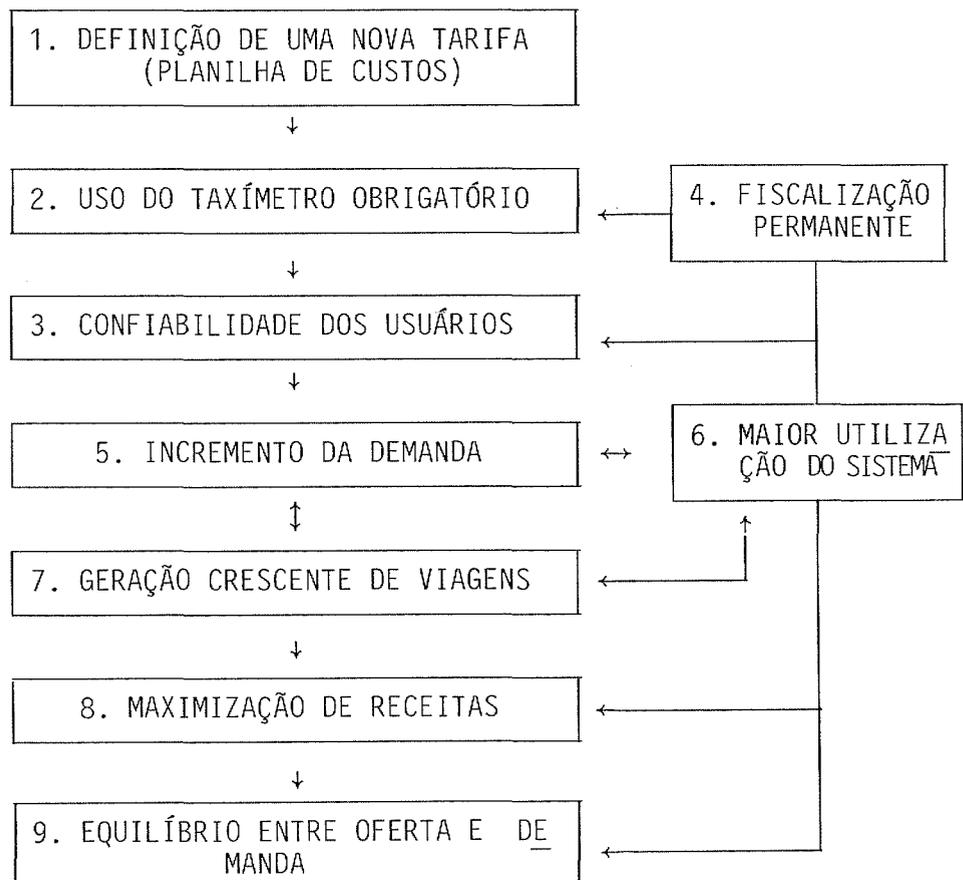
3.

PROPOSTAS

3.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Como introdução às propostas define-se um modelo, mostrado a seguir, que objetiva viabilizar o sistema de táxis, através do equilíbrio entre a oferta e a demanda, recuperar sua credibilidade e torná-lo acessível tanto física, como socialmente à população. Portanto, sempre se fará necessário, avaliações periódicas do sistema para eventuais ajustes e correções.

MODELO PROPOSTO



Sugere-se a definição de algumas propostas, considerando a situação atual do sistema de táxis da Grande Vitória, suas deficiências com intuito de contemplá-lo com medidas que visem a melhoria de qualidade da prestação do serviço na microrregião em estudos.

Em linhas gerais pode-se sugerir, em termos de gerência e operação do novo sistema, as seguintes propostas:

1. Unificação do gerenciamento do sistema de táxis dos municípios com o componentes da região da Grande Vitória.
2. Definição de um novo regulamento, único, para a Grande Vitória.
3. Elaboração de uma planilha de custo, para redefinição de uma tarifa que remunere de maneira justa os operadores.
4. Recadastramento da frota, operadores e auxiliares, e definição dos turnos de trabalho.
5. Fiscalização efetiva e periódica do sistema.
6. Redimensionamento da atual rede de pontos da região.
7. Instalação nos pontos atuais de sinalização indicativa padronizada, telefone e abrigo.
8. Diversificação dos serviços através da implantação de um sistema do tipo fone-táxi.
9. Padronização progressiva da frota operante.
10. Definição de um programa educativo, de treinamento e qualificação para os operadores atuais e futuros do sistema.

3.2. DETALHAMENTO DAS PROPOSTAS:

A. UNIFICAÇÃO DO GERENCIAMENTO DO SISTEMA: (CURTO PRAZO)

É de maior importância que seja considerada a criação de um órgão único de gerência para o sistema de táxis da Grande Vitória, visto que atualmente esta região se configura em um aglomerado urbano, e número significativo de viagens são potencialmente geradas entre os municípios componentes da microrregião; e que este órgão proceda à elaboração de um novo regulamento para o referido sistema.

É necessário, ainda, a elaboração de uma planilha de custos, adaptada para a realidade da área em estudos, para definição de uma tarifa, que remunere justamente os operadores, baseada no perfil das viagens geradas na região da Grande Vitória. Atualmente as tarifas são negociadas politicamente, sem nenhum respaldo técnico que justifique os índices de reajuste, e que satisfaça a classe operadora. As novas tarifas são determinadas pelas Prefeituras Municipais.

B. RECADASTRAMENTO (CURTO PRAZO)

Sugere-se que independentemente da criação de um órgão único de gerência, que os atuais procedam a um recadastramento dos veículos, operadores e auxiliares, assim como dos períodos de trabalho, para dimensionamento da frota atual em operação, para permitir um maior controle e fiscalização do sistema.

O recadastramento visa também tirar do mercado aqueles que não prestam o serviço, embora detenham a concessão para sua prestação.

É imprescindível a identificação dos operadores e que esta seja afixada no veículo, visível aos passageiros, para assegurar-lhes uma maior segurança, assim como a tabela com as tarifas autorizadas, garantindo dessa forma a utilização do taxímetro, evitando abusos na cobrança das corridas realizadas.

C. REDIMENSIONAMENTO DA REDE ATUAL: (CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZOS)

Com relação aos pontos, recomenda-se um redimensionamento da atual rede e que os atuais em operação, que são fixos, se tornem livres, para garantir uma maior rentabilidade aos operadores e evitar os retornos não remunerados aos seus pontos de origem; e que os propostos neste estudo, por razões idênticas, sejam também livres.

Propõe-se ainda a criação de pelo menos um ponto, na área central de cada município, destinado a operadores de municípios vizinhos, que após terem realizado viagem a outro município e não desejem retornar ociosos à sua praça original, tenham uma parada regulamentada, que lhes proporcione a oportunidade de um retorno remunerado; no caso específico da área em estudos, a aplicação desta proposta justifica-se apenas nos Municípios de Vitória e Vila Velha.

De acordo com o Projeto de Melhorias Físicas e Operacionais do Corredor Área Central de Vitória, do Projeto AGLURB, de outubro de 1985, não ficou constatado nenhuma interferência dos atuais pontos de táxis que prejudicassem a operação, fluidez ou segurança das vias, e por isso este estudo não recomenda quaisquer alterações no que diz respeito ao remanejamento de pontos da Área Central de Vitória.

É proposta a criação de novos pontos na Grande Vitória, a curto, médio e longo prazos. Os critérios utilizados levaram em consideração principalmente a densidade demográfica atual e suas projeções para 1990 e 2000, assim como renda da população; foi determinante também o uso do solo: hotéis, shopping centers, etc.

Sugere-se que os postos propostos para médio e longo prazos sejam reavaliados, em função da futura utilização do sistema e comportamento da demanda.

Foi observado na Grande Vitória, principalmente no Município de Vitória, não só a existência de alguns pontos já regulamentados sem operar, como também de outros que operam irregularmente; o estudo considerou este fato e assumiu para implantação a curto prazo grande parte dos pontos que vem operando, sem regulamentação, em função da demanda aí existente.

A seguir são apresentados a reestruturação da rede de pontos existentes, assim como os pontos propostos (a curto, médio e longo prazos), sua localização, sua capacidade, por município componente da região em estudo.

Vale salientar que por capacidade está sendo considerado o número máximo de vagas disponíveis nos pontos em operação, como também nos propostos. E ainda, em todos os pontos em operação, existe um número excessivo de veículos alocados.

Em anexo é apresentado o mapeamento das redes, atual e proposta onde foi assumida uma numeração referente aos pontos existentes e propostos.

QUADRO 4

LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE TÁXIS DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA

PONTOS DE TÁXIS	Nº	LOCALIZAÇÃO	CAPACIDADE DO PONTO
EXISTENTES EM OPERAÇÃO			
	01	Rodoviária	15
	02	Vila Rubim	18
	03	Parque Moscoso (Av. República)	33
	04	Av. Getúlio Vargas	07
	05	Praça Costa Pereira	30
	06	Av. Mal. Mascarenhas de Moraes (Praça Oito)	18
	07	Av. Princesa Isabel x Cel. V. Peixoto	18
	08	Rua Des. José Vicente	08
	09	Praça Jucutuquara (Escola Técnica) Rua Regente Feijó	10
	10	Rua Alnte Tamandaré x R. Ferreira Coelho	05
	11*	Av. Nossa Senhora da Penha (Boulevard)	05
	12*	Praça Eucalipto (Av. Maruipe)	12
	13*	Praça de Goiabeiras	08
	14	Aeroporto	30
	15	Av. Dante Micheline (Atlântica Ville)	10

PROPOSTOS
CURTO PRAZO
(1987)

	20	Av. Santo Antônio (Praça da Bandeira)	05
	21	Rua Joubert de Barros (Prefeitura)	10
	22*	Hotel Senac (Ilha do Boi)	04
	23*	Rua Aleixo Neto x Rua João da Cruz (Praia do Canto)	10

Continua

*Pontos sugeridos para implantação do serviço fone-táxi.

Continuação

QUADRO 4

LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE TÁXIS DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA

PONTOS DE TÁXIS	Nº	LOCALIZAÇÃO	CAPACIDADE DO PONTO
	24*	Av. Nossa Senhora da Penha (DETRAN)	15
	25	Rua Eugenílio Ramos (Bambina)	10
	26*	Praça Regina F. Furno (J. da Penha)	20
	27*	Av. Dante Micheline (Hotel Aruã)	06
	28	Av. Rosendo Serapião Filho (Bairro República)	10
	29	Av. Dante Micheline (Hotel Porto do Sol)	10
	30*	Rua Italiana P. Motta (J. Camburi)	08
	31	Av. José Rato (Bairro de Fátima)	05
<hr/>			
MÉDIO PRAZO (1990)			
	40	Av. Marechal Campos (Bom Preço)	10
	41	Av. Nossa Senhora dos Navegantes (Shopping)	05
	42	Av. Nossa Senhora da Penha x Av. Rio Branco	05
	43	Av. Dante Micheline (Atlântica Ville)	06
<hr/>			
LONGO PRAZO (2000)			
	50	Câmpus Universitário	06

*Pontos sugeridos para implantação do serviço fone-táxi.

QUADRO 5

LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE TÁXIS DO MUNICÍPIO DE VILÁ VELHA

PONTOS DE TÁXIS	Nº	LOCALIZAÇÃO	CAPACIDADE DO PONTO
EXISTENTES			
	01	Praça Getúlio Vargas (São Torquato)	20
	02	Estrada Jerônimo Monteiro (Viaduto)	06
	03	Hospital Evangélico (Alecrim)	03
	04	Rodovia Carlos Lindemberg (GINCAL)	06
	05	Estrada Velha p/ V. Velha (Posto Sete)	05
	06	Praça Assis Chetaubriand (Ibes)	10
	07	Rua Santa Terezinha (Garoto)	10
	08*	Rua Santa Terezinha (Itapemirim)	08
	09	Rua Castelo Branco (Matern. V. Velha)	03
	10*	Convento da Penha (Portão)	10
	11	Prainha (Aquaviário)	06
	12	Praça Duque de Caxias (V. Velha)	51
	13*	Av. Antônio Gil Veloso (Hotel Hostess)	03
	14	Av. Antônio Gil Veloso x Av. Champagnat	04
	15	Av. Santa Leopoldina x R. Itaúna	05
	16	Av. Santa Leopoldina (Sup. Milanesi)	06
	17	Av. Antônio Gil Veloso x Rua L. Barcelar	03
	18	Rodovia do Sol (Hospital S. Mônica)	03
	19	Rua do Coqueiral (Praça Santa Mônica)	07

CURTO PRAZO
(1987)

	20	Praça Sebastião Cibien (Cobilândia)	05
	21*	Av. Champagnat (Shopping Center V. Velha)	03

Continua

*Pontos sugeridos para implantação do sistema fone-táxi.

Continuação

QUADRO 5

LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE TÁXIS DO MUNICÍPIO DE VILA VELHA

PONTOS DE TÁXIS	Nº	LOCALIZAÇÃO	CAPACIDADE DO PONTO
MÉDIO PRAZO (1990)			
	30	Rua Resplendor (Sup. Roncetti) Itapoã	05
	31	Rua Dr. Jair Andrade (Igreja Católica) Itapoã	05
LONGO PRAZO (2000)			
	40	Av. Gal Humberto Paoliello (Hotel Olimpo)	06
	41	Rua Rosa de Ouro (Centro Comun.)	05

QUADRO 6

LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE TÁXIS DO MUNICÍPIO DE CARIACICA

PONTOS DE TÁXIS	Nº	LOCALIZAÇÃO	CAPACIDADE DO PONTO
EXISTENTES			
	01	Estação Ferroviária	10
	02	BR-262 (Posto Oásis)	06
	03	Rua Hawaii x BR-262	08
	04	Rua Fernando de Sá (Itaquari)	02
	05	Praça Itacibá	05
	06	Av. Expedito Garcia x BR-262	10
	07*	Av. Expedito Garcia (Praça Campo Grande)	07
	08	Rua Espírito Santo (B. Aurora)	03
	09	Rua Principal de Porto de Santana (Praça Gal. Tibúrcio)	06
CURTO PRAZO (1987)			
	10	Av. Espírito Santo (Sup. Schineider)	04
	11	Praça Mal. Deodoro da Fonseca (Sede)	10
MÉDIO PRAZO (1990)			
	20	Rua Clarício Alves Ribeiro (Sup. BETREL)	05
	21	Rua Expedito Garcia (Prefeitura)	05

* Pontos sugeridos para implantação do sistema fone-táxis.

QUADRO 7

LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS DE TÁXIS DO MUNICÍPIO DA SERRA

PONTOS DE TÁXIS	Nº	LOCALIZAÇÃO	CAPACIDADE DO PONTO
EXISTENTES			
	01	BR-101 Norte x Rua Manoel C. Miranda (Carapina)	15
	02	Av. Lorival Nunes (Sup. Dalmerry)	05
	03	Rua Ceciliano Abel de Almeida (Lanchonete do Povo) Manguinhos	04
CURTO PRAZO (1987)			
	10	Rua Carlos Gomes x Av. Central (Balaio)	03
	11	Av. Cassiano Castello (Praça Almirante Tamandaré)	10
MÉDIO PRAZO (1990)			
	20	Av. Brasília x Rua Jacutinga (Supermercado Dalmerry)	05
	21	Av. José Marcelino x Rua Geraldo Costa Alves (Hotel das Castanheiras)	06
LONGO PRAZO (2000)			
	20	Av. Gen Emílio Garrastazu Médici x Rua Matto Grosso (Centro Comercial Nair Dalla Saade)	05

Recomenda-se a implantação de um ponto de táxi na sede do Município de Viana, atualmente desprovido deste tipo de serviço.

Sugere-se que todos os pontos em operação sejam dotados de uma sinalização indicativa padronizada, telefone e abrigo propiciando assim conforto e segurança para os operadores e usuários do sistema.

D. IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA FONE-TÁXI (CURTO PRAZO)

Como medidas para proporcionar uma maior acessibilidade da população ao modo táxi, assim como um incremento na demanda, maior lucratividade aos operadores, além de oferecer a ambos maior segurança e confiabilidade, sugere-se a implantação do sistema do tipo fone-táxi, a exemplo de Belo Horizonte; ao órgão de operação e gerência é garantido medir o comportamento da demanda, geração de viagens, destinos mais frequentes, horários etc.

Este serviço é uma adaptação melhorada do atual sistema de táxis hoje ofertado através de pontos fixos dotados de aparelhos telefônicos, onde existe uma linha normal (sete dígitos) e direta, e o contato se faz entre usuário e motorista. No sistema ora proposto existe uma central de chamadas, que é acionada pelo usuário, e esta é quem entra em contato com o operador, no ponto mais próximo ao local da chamada, servido pelo sistema fone-táxi.

A implantação deste sistema é recomendada em áreas residenciais, hoje totalmente desprovidas de atendimento e que potencialmente detém uma demanda reprimida pelo modo; não se justifica a implantação do referido sistema em áreas centrais, onde já é bem determinada uma oferta de pontos de táxis e veículos em operação. Em virtude do perfil da renda da população dos municípios da microrregião, acredita-se que a implantação imediata deste sistema seja viável apenas nos municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica. Pode-se observar na relação mostrada nos Quadros 4, 5 e 6, os pontos sugeridos para implantação do sistema fone-táxi.

xi, assim como nos mapas em anexo.

Após sua implantação e funcionamento, o próprio sistema passa a gerar informações no que se refere a receptividade do serviço pela população, número de chamadas realizadas, destinos mais típicos, etc, que subsidiarão a ampliação e/ou criação de novos pontos que venham a ser criados ou dotados pelo sistema.

E. PADRONIZAÇÃO DA FROTA (MÉDIO PRAZO)

No que diz respeito a frota sugere-se sua padronização progressiva na cor branca, por esta representar hoje percentual significativo dos veículos em operação (35%) e ainda, alguma forma de identificação que diferencie a frota de cada município da microrregião: a padronização além de facilitar a identificação por parte do usuário, permite uma melhor fiscalização por parte do órgão de gerência, e evita a aquisição de veículos que não venham a ser utilizados como táxis.

F. QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL (MÉDIO PRAZO)

A ausência de exigência de qualificação para motoristas tem feito com que o trabalho no táxi seja uma opção para aqueles que estão desempregados auferir renda, ou então, tem servido para aumentar os ganhos daqueles que estão empregados e usam o táxi como uma segunda ocupação e fonte de renda.

A contração da demanda em tempo de recessão econômica gera conjuntamente um aumento da oferta; o inverso se dá em tempo de prosperidade; estas flutuações tendem a desestabilizar os motoristas permanentes, que tem assim suas rendas diminuídas em tempo de recessão, demonstrando assim que exigências de qualificação são necessárias para proteger o mercado, assim como para conscientizar a classe da necessidade da prestação de seu serviço, e também equilibrar a oferta e demanda.

Neste sentido sugere-se a realização de cursos educativos periódicos para a classe operadora, visando capacitá-las para prestar um melhor serviço.

Aliada às campanhas educativas, sugere-se também campanhas que incentivem a população ao uso da modalidade, considerado a implantação das medidas que venham a ser adotadas, através da imprensa local (jornal, rádio e televisão) e seu apoio; e ainda, discussão com entidades de bairros e movimentos comunitários, de medidas eficazes para aumento das oportunidades de viagens por táxi.

Finalizando, todas as propostas aqui colocadas pretendem, principalmente, socializar o uso do modo táxi, e torná-lo acessível a todos os segmentos de população.

BIBLIOGRAFIA

1. IBAM, **Aspectos do Sistema de Transporte na Região Metropolitana do Rio de Janeiro**, IBAM, Rio de Janeiro, 1975.
2. IJSN, **Pesquisa por Entrevistas Domiciliares - PED**, Relatório Técnico, Vitória, 1986, p. 145, V. I (Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória - PDTU/GV).
3. _____. **Pesquisa por Entrevistas Domiciliares - PED**, Memória Técnica, Vitória, p. 29, V. II (Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória - PDTU/GV).
4. _____. **Estudo do Sistema de Táxis, Diagnóstico**, Vitória, p. 47, (Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória - PDTU/GV).
5. LUTOSA, R. **Investigação em um Sistema de Transporte Público: O Caso dos Táxis do Rio de Janeiro**, Tese de Mestrado, COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1982.
6. METROBEL, **O Sistema Fone-Táxi**, II Encontro Nacional dos Serviços de Táxi, METROBEL, Belo Horizonte, 1986.

ANEXOS

MAPEAMENTO DE DENSIDADE DEMOGRÁFICA (HORIZONTES 1987/1990/
2000), RENDA E REDES ATUAL E PROPOSTAS (1987/1990/2000)