

MOBILIDADE URBANA: Á DISPUTA ENTRE OS TAXISTAS E O UBER

LAZAGNA, Alexandre – alexandre.lazagna@uol.com.br – FATEC Americana

VENTURA, Acácia – acaciaventura21@gmail.com – FATEC Americana

RESUMO

O transporte individual urbano automotivo, considerado parte da logística urbana, tem sido recentemente alvo de discussões. A concorrência entre os permissionários dos serviços de táxi e outros carros que oferecem um serviço similar através de um aplicativo denominado Uber vem fomentando um conflito entre os prestadores de ambos os serviços. O objetivo deste texto é discutir o sistema de transporte público no Brasil, procurando compreender a mobilidade urbana, especificamente em carros, a fim de identificar os problemas na concorrência entre Taxistas e Uber. O método utilizado foi o hipotético dedutivo. O estudo constata que o sistema de transporte público sofre o impacto da grande quantidade de veículos particulares, o que promove um contexto de insustentabilidade ambiental e logística. Concluimos que o Uber é uma nova tecnologia que pode proporcionar a melhoria do transporte individual automotivo, aumentando a competitividade no mercado do transporte urbano. Este estudo ressalta que o Uber oferece possibilidades de modernização e ampliação da oferta e da concorrência dos serviços de transporte automotivo, de um maior controle e segurança da atividade e de um aumento do conforto oferecido. O Uber ainda pode promover uma redução dos custos e tarifas deste tipo de serviço. Neste sentido, ambos os sistemas podem atuar no mercado, através da regulamentação do Uber.

Palavras Chaves: Logística; conflito; Uber Taxi; Transporte Urbano

ABSTRACT

The individual urban automotive transport, considered part of the urban logistics, it has been recently target of discussions. The competition between services offer by taxi-drivers and other car-drivers that furnish a similar service through an application program called Uber is promoting a conflict between both of them. The objective of this work is to discuss the public transport's system in Brazil focusing in forms of urban mobility, specifically in cars, in order to identify the problems that involve competition between taxi-drivers and Uber. In this work was employed the hypothetic-deductive method. This study notes that the public transport's system suffers the impact of the great quantity of particular vehicles, which promotes a context of environmental and logistical unsustainability. We concluded that Uber is a new technology that can provide an improvement of the individual automotive transport by increasing the competitiveness in the urbane transport's market. This study emphasizes that Uber furnishes means of modernization and enlargement of the supply and competition linked to automotive transport services, a more accurate control and security of the activity, and an

increase of the comfort. Uber can still promote a reduction of the costs and fares of this kind of service. Hence, both systems can act in the market through the regulations of Uber.

Keywords: Logistics; Uber; Taxi; Urban Transport

1. INTRODUÇÃO

Ballou (2009, p. 25) diz que “nas épocas mais antigas da História da humanidade, as mercadorias não eram feitas perto dos lugares nos quais eram mais consumidas, nem estavam disponíveis nas épocas de maior procura”

Destacando que alimentos e outros commodities eram espalhados pelas regiões mais distantes, sendo abundantes e acessíveis apenas em determinadas épocas do ano, os povos mais antigos consumiam os produtos em seus lugares de origem ou os levavam para um lugar profundo, armazenando-os para utilização posterior. Devido a inexistência de sistemas desenvolvidos de transporte e armazenamento, o movimento das mercadorias limitava-se àquilo que as pessoas conseguiam fazer com suas próprias forças, e os bens perecíveis só podiam permanecer guardados por prazos curtos. Todo esse limitado sistema de transporte-armazenamento normalmente os obrigava a viver perto das fontes de produção e os limitava ao consumo de uma escassa gama de mercadorias. Mesmo hoje em dia, essa situação se repete em várias partes do mundo e, para facilitar o intercâmbio de mercadorias, um sistema de logística se faz necessário.

Muitas vezes, a logística é confundida apenas com o transporte de produtos de um ponto a outro, porém, também existe o transporte urbano público de passageiros, que é um importante serviço aos cidadãos e um enorme benefício para as cidades. Com qualidade suficiente, o transporte público de passageiros, pode contribuir muito para o bom desempenho da logística urbana, na medida em que incentiva as pessoas a não usarem seus carros e a compartilharem os ônibus, metrô e trens. (COELHO, 2010)

Os táxis são veículos comuns e necessitam de maior funcionalidade e acessibilidade, principalmente no contexto dos grandes centros urbanos. Deve-se, pois, discutir, planejar e melhorar a situação dos transportes e do trânsito nas cidades grandes. Já que o aumento da frota de veículos particulares caminha rumo ao insustentável, justifica-se aqui a busca de uma nova configuração de transporte urbano - com maior prestação de serviço e menos propriedade privada. A partir dessa constatação, o táxi tem condições de preencher as lacunas do transporte público de massa, oferecendo um serviço adaptado às necessidades de cada indivíduo. Econômico em termos de espaço e energia (por só circular quando é utilizado), o táxi apresenta-se como uma potencial solução para o problema da mobilidade urbana. (COSTA & ALEXANDRE, 2015)

Com função semelhante ao do taxi, o Uber é um aplicativo de celular que conecta uma pessoa a um motorista particular aumentando as opções de transporte. Se você precisa ir até o trabalho, também tem a possibilidade de chamar um carro do mesmo jeito que faria com um aplicativo de táxi. (RODRIGUEZ, 2015).

A partir do exposto o estudo se **justifica** em função da ocorrência de uma das batalhas urbanas do momento: Uber X taxistas. Desde que chegou ao país, o aplicativo americano que vem colocando os passageiros em contato com motoristas profissionais entrou na mira dos taxistas, que argumentam que o serviço é ilegal e deveria ser suspenso (MENDONÇA, 2015)

Uma das principais queixas destes é o fato de os motoristas do aplicativo não pagarem os mesmos impostos e dessa forma criarem uma concorrência desleal. Em São Paulo e em Brasília já correm projetos de lei para proibir o uso da plataforma. Do outro lado, o Uber não recua e faz uma ofensiva de relações públicas. Se nos EUA, seu fundador, Travis Kalanick, faz fama de provocador e recebe reclamações sobre a suposta baixa remuneração dos motoristas associados. Aqui a plataforma se cola as causas do momento como a mobilidade

urbana, afirma que seu serviço ajuda a tirar mais carros da rua — e distribui picolés e viagens grátis para conquistar os clientes. (MENDONÇA, 2015)

O **problema** foi: Por causa de um aplicativo, onde você pode solicitar um carro, como um taxi, com motorista, a confusão está armada. Tudo porque este carro não é um taxi, e os motoristas de Taxi reclamam de um serviço ilegal. O problema é a implementação de uma nova tecnologia no transporte urbano a qual está criando atritos com a modalidade a qual ela concorre no mercado (FANTÁSTICO, 2015)

A **pergunta** foi: O Uber é um avanço da tecnologia ou concorrência desleal para os Taxistas?

As **hipóteses** foram: a) O Uber é uma tecnologia desenvolvida para facilitar a vida dos usuários de transporte público e sua fixação no mercado é algo garantido sendo a evolução natural do taxi; b) Embora uma nova tecnologia o Uber não está regulamentado no país e sua forma de trabalho é uma concorrência desleal para os taxistas pois não sofrem as mesmas exigências fiscais para poderem trabalhar e, c) Mesmo havendo uma migração de clientes dos taxis para o Uber ainda podemos afirmar que a concorrência é uma tendência natural do mercado e a existência de ambos está garantida.

O **objetivo geral** consistiu em estudar o sistema de transporte público no Brasil, objetivando compreender a mobilidade urbana, especificamente em carros, a fim de identificar os problemas na concorrência entre Taxistas e o Uber.

Os **objetivos específicos** foram: a) Realizar o levantamento bibliográfico da logística no transporte urbano de passageiros a fim de entender esse complexo processo; b) Estudar o processo legal para a liberação de alvará para os taxistas bem como os processos necessários para a filiação de um motorista no Uber, visando estudar a concorrência entre as duas modalidades e, c) Refletir sobre a legalidade do Uber demonstrando as diferenças entre os dois modelos de transporte.

O **método** utilizado foi o hipotético dedutivo, que de acordo Marconi e Lakatos (2010, p. 77) “define a partir da definição sugerida por Karl R. Popper que o método científico parte de um problema, onde se oferece uma solução provisória, uma teoria tentativa, passando – se depois a criticar a solução, com a vista a eliminação do erro, podendo surgir novos problemas”.

Sendo assim, o método hipotético-dedutivo “se inicia com um problema, passando pela formulação de hipóteses e um processo de interferência dedutiva, o qual se testa a predição da ocorrência de fenômenos abrangidos pela hipótese”. (PRODANOV; FREITAS, 2013, p. 32)

A **pesquisa** foi classificada do ponto de vista de sua natureza como básica, “onde se visa principalmente o desejo de adquirir conhecimentos, sem que haja uma aplicação prática prevista”. (RODRIGUES, 2007, p. 4). De acordo com Prodanov e Freitas (2013) esse tipo de pesquisa envolve verdades universais.

Com o levantamento bibliográfico realizado essa pesquisa se caracterizou como de abordagem qualitativa, onde de acordo com Gerhardt e Silveira (2009) o objetivo da amostra é de produzir informações aprofundadas e ilustrativas: seja ela pequena ou grande, o que importa é que ela seja capaz de produzir novas informações. Os principais objetivos desse tipo de pesquisa é objetivação do fenômeno, hierarquização das ações de descrever, compreender, explicar, precisão das relações entre o global e o local em determinado fenômeno, podendo se utilizar de entrevistas e pesquisas como método para a coleta de dados. (GERHARDT; SILVEIRA, 2009, p.31-32).

Para os procedimentos técnicos a pesquisa foi bibliográfica e documental. A pesquisa bibliográfica “é aquela que se realiza a partir dos registros disponíveis, decorrente de pesquisas anteriores já trabalhada por outros pesquisadores, devidamente registrados”. (SEVERINO, 2007, p. 122).

De acordo com Gil (1991), é possível se dizer que a pesquisa documental:

[...] assemelha-se muito com a pesquisa bibliográfica, aonde a diferença está basicamente de onde as fontes vieram. Sendo assim, a pesquisa bibliográfica se utiliza fundamentalmente das contribuições dos diversos autores sobre determinado assunto, e a documental, se vale de materiais que ainda não receberam nenhum tratamento analítico. (GIL, 1991, p. 51).

2. A LOGÍSTICA NO TRANSPORTE URBANO

Muitas vezes, sempre que se fala de logística, associa-se a movimentação de mercadorias de um ponto a outro. Porém, há outra movimentação que é de responsabilidade da logística que será abordada nesse texto: O transporte urbano de passageiros. (COELHO, 2010).

No contexto acima há explicação de alguns conceitos básicos relacionados ao transporte urbano de passageiros.

Tráfego e trânsito: Normalmente estas duas palavras são usadas como sinônimos onde as pessoas usam o termo tráfego para como referência ao funcionamento do sistema de transporte urbano e trânsito ao engarrafamento. A Engenharia de tráfego é responsável por estudar e dimensionar tempos dos semáforos, sinalização, cruzamentos, estacionamentos na via, capacidade de escoamento das vias, segurança rodoviária e outros conceitos, visando que o tráfego flua.

Meios e modos de transporte: Os modos de transportes são divididos em 4 grandes grupos: Modo Rodoviário, Ferroviário, Aéreo e Fluvial/Marítimo, enquanto os meios de transporte são os veículos que compõem cada um dos quatro modos, sendo divididos em: modo rodoviário (Carro, autocarro/ônibus, moto, bicicleta, pedestre), Ferroviário (Trem, metro, bonde), Aéreo (Avião, Balão, Helicóptero, Dirigível) e Fluvial/Marítimo (Barcos diversos, jet-ski) (SCHLICKMANN, 2013)

Transporte coletivo, individual, público e privado: O que diferencia o transporte público e privado é o tipo de usuário e não a fornecedora do serviço (empresas/organização/parceria, público-privada). No transporte público qualquer pessoa pode usar o sistema. O estado ainda pode disponibilizar benefícios com passes sociais, para deficientes, idosos e estudantes. Já no transporte privado só quem pode usar o sistema é seu dono ou quem ele permitir, o que não constitui um serviço público. O Transporte coletivo refere-se a todo meio de transporte que compartilha o acesso de pessoas que não necessariamente se conhecem. Transporte individual se refere ao transporte de somente uma pessoa. (SCHLICKMANN, 2013)

As diferenças entre as modalidades de transporte público urbana são explicadas por Cruz (2011) como:

Metrô: Com capacidade de transporte entre 60 a 80 mil pessoas por hora em cada sentido, surgiu há mais de 150 anos, em Londres, depois Paris, Nova Iorque e Berlim. Está presente em quase todas as cidades com mais de 2 milhões de habitantes. Normalmente tem configuração subterrânea.

Trem: Com capacidade média de transporte de 50 mil pessoas por hora por sentido transporta mais de 2 bilhões de passageiros por ano. Em São Paulo tem-se um sistema que carrega 2,3 milhões de usuários todos os dias e é operado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

VLT: pode ter tração elétrica ou a diesel, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) é uma modalidade de transporte que também opera sobre trilhos e tem média capacidade. Neste sistema a capacidade média é de 30 mil a 40 mil pessoas por hora por sentido.

Monotrilho: com capacidade entre 15 a 20 mil passageiros hora, também opera sobre trilhos, porém, neste caso, sobre apenas um. O VLT e os trens operam sobre trilhos paralelos

BRT: Com capacidade de transporte 15 mil a 20 mil pessoas por hora por sentido, o BRT (sigla da expressão em inglês Bus Rapid Transit), ou na tradução livre ônibus de trânsito rápido, esse sistema utiliza corredores de ônibus em grandes cidades. Também permite a utilização de ônibus articulados, o que pode proporcionar receber mais passageiros

Ônibus: É o sistema de transporte público urbano mais utilizado no Brasil e tem capacidade de transportar cerca de dez mil pessoas por hora por sentido.

Automóvel: Excelente solução individual, porém péssima como solução em conjunto pois tem custo elevado, ocupa muito espaço, consome muitos recursos escassos, produz muitos custos diretos (para o seu dono) e indiretos (para a sociedade) e não consegue, sozinho, fornecer capacidade suficiente necessária para um sistema de transporte sustentável, portanto deve ser pensado como parte de um sistema maior, integrado com os demais meios de transporte. (SCHLICKMANN, 2013)

3. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS: TÁXI E UBER

3.1. AS EXIGÊNCIAS LEGAIS PARA TAXISTAS E OS BENEFÍCIOS

Segundo o Serviço Brasileiro de Apoio ao Micro e Pequeno Empresário – SEBRAI (s/a):

“No Brasil, os carros que prestam este serviço são autorizados a trabalhar através de licenças emitidas pelas Prefeituras, bem como, os taxistas (condutores autorizados) só podem exercer a atividade, após credenciados no órgão municipal de trânsito responsável.

Para aquelas pessoas que não puderem ou não quiserem gastar com uma licença, ela pode optar em trabalhar com um taxi de frota. Taxis de frotas são veículos de empresas de taxis que ficam disponíveis para taxistas em troca do pagamento de um valor diário, semanal ou mensal. Em São Paulo, esse valor diário pode variar entre 85 e 115 reais + combustível. Outras alternativas disponíveis em algumas cidades brasileiras é de alugar um taxi de uma Associação ou Cooperativa, ou mesmo alugar um carro de outro taxista (também chamado de preposto ou auxiliar)”.

Com isso, qualquer pessoa que queira se tornar um taxista necessita de um veículo licenciado, com taxímetro instalado, uma autorização (Permissões ou Alvarás), além de contribuir com as taxas municipais mensais. Como o número de licenças é menor que o número de interessados, estas podem adquirir um valor elevado.

Segundo Oliveira (2015) especialistas acreditam que a baixa qualidade dos serviços prestados, bem como o alto valor das tarifas estão diretamente associados ao custo da licença.

Vale aqui ressaltar que com a aquisição do Alvará o proprietário passa a ter benefícios de isenção de IPI e ICMS. Se o condutor for autônomo também terá isenção de IPVA.

3.2. SURGIMENTO DO UBER E SUA CHEGADA AO BRASIL

Segundo Melo (2015), todo novo empreendimento surge da necessidade e oportunidade de melhorar a vida das pessoas e sua percepção em relação a algo.

Dessa forma, com o Uber não foi diferente e, em 2008, após um evento de tecnologia em Paris, dois amigos tentam chamar um taxi sem sucesso, e imaginam um aplicativo de celular para solicitar um motorista. Já de volta ao USA, os dois amadurecem a ideia e, em 2010 lançam o aplicativo chamado UberCab que, através do GPS do Smartphone conseguia chamar um motorista. Neste primeiro momento, apenas carros executivos (como o Mercedes-

Benz S550 e Cadillac Escalade) eram utilizados pois a ideia inicial era de que esse fosse um carro de Luxo

Inicialmente o problema foi o de convencer motoristas que realizavam esse tipo de serviço, normalmente carros associados a hotéis, a utilizar o Uber. Um fato interessante é que, devido ao grande número de motoristas brasileiros existentes em Nova York, esta foram os que abraçaram esse projeto de imediato

Uma implicância da secretaria de transporte de San Francisco com o nome da empresa fez que os holofotes brilhassem sobre a Uber e dessem um impulso importante no crescimento da empresa. Nesse período uma viagem da Uber custava cinco vezes mais que um Taxi, porém, os executivos e investidores do Vale do Silício gostavam da ideia de chamarem um carro pelo aplicativo do Celular, bem como o diferencial do conforto e do atendimento.

A primeira cidade a receber o serviço foi Nova York que, após vários protestos dos Taxistas teve 5 das 6 bases fechadas. Mesmo sobre estes protestos o Uber foi ampliado para as cidades de Seattle, Chicago, Boston e Washington. Paris foi a primeira cidade fora do USA a receber o serviço.

Já em 2012 foi lançado o aplicativo UBERX que permite aos proprietários de qualquer tipo de carro a se tornarem Uberinos. Foi neste ponto que apareceram os grandes problemas e o grande crescimento da empresa. Considerada uma empresa disruptiva (nome dado para inovações com potencial para criar ou destruir mercados), constantemente o Uber enfrenta problemas com Taxistas, prefeituras e órgãos oficiais, os quais são contra o serviço.

A Uber não tem veículos próprios ou motoristas contratados e trabalha apenas com parceiros cadastrados, porém, para se tornar um parceiro do Uber, não basta apenas a intenção. O candidato passa por um rigoroso processo de seleção tendo de possuir habilitação especial, apresentar atestado de antecedentes criminais, possuir carro pré-definido, além de entrevista presencial. Após esta etapa o candidato passa por um treinamento para aprender como se portar, aprendendo a maneira correta de abrir e fechar a porta, perguntar qual o volume do som do carro, bem como a temperatura do ar condicionado, entre outros.

Ao final é necessário que, perante a avaliação dos clientes, o candidato tenha uma aprovação igual ou maior que 4,6 de uma pontuação de 0 a 5

No Brasil o aplicativo chegou em maio de 2014, oferecendo apenas o serviço de Uber Black), na cidade do Rio de Janeiro, sendo implantado em São Paulo pouco tempo depois e, como esse serviço não é previsto no sistema jurídico do país, está gerando grande debate entre taxistas e passageiros (OLIVEIRA, 2015).

De acordo com Moreno (2015), A população anseia por competição para desfrutar de serviços melhores a preços mais acessíveis. Um exemplo disso é que 500 mil pessoas já haviam baixado o aplicativo, o que demonstra no mínimo interesse nessa modalidade de transporte

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Segundo Medeiros (2015), “Nenhuma tecnologia permeia a sociedade sem que seja moldada por forças de estruturas sociais e tecnológicas existentes, tais como valores morais, culturais, leis e outras tecnologias. O contrário também ocorre. As tecnologias moldam a sociedade por forças inerentes às mesmas, tais como inovação, expectativa de retorno financeiro de investimentos em desenvolvimento e assertividade ao desejo do público usuário”.

O objetivo geral foi plenamente atingido, uma vez que, quando interesses e forças se encontram é criada a polêmica como a que vimos no aplicativo Uber, que, na sua essência (um software extremamente simples), não ofereceria os protestos de taxistas ou as disputas judiciais que vem ocorrendo nas cidades como Londres, Seul, Nova York, Paris, Berlim, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, etc. Cidades capitalistas com culturas tão diferentes, porém,

com regulamentação de local de transporte de pessoas. Cidades que, certo ou errado, direta ou indiretamente prezam pela autorregulação do mercado, pela produtividade, pela geração de valores a partir do conhecimento. Em todas as cidades onde o aplicativo foi banido ou está em uso, os atores envolvidos na controvérsia são os mesmos e os argumentos de cada parte envolvida na peleja são bastante semelhantes

Quanto a justificativa proposta, a fusão de novas tecnologias com a sociedade não são totalmente positivas ou negativas tais como a energia nuclear ou a internet. Tecnologias inicialmente criadas para a guerra, mas que trazem infinitas possibilidades para a sociedade tais como o tratamento de câncer ou a troca de informações. Cabe ao poder público regulamentar essas novas tecnologias, porém, A opção mais fácil para os políticos ou para os servidores públicos é a de não interferir na estabilidade das estruturas sociais e tecnológicas, deixando de lado as mudanças de novas tecnologias pois proibir certamente é mais fácil que inovar em termos de regulação. Inovar em regulação pública é imperativo na cidade com pretensão de se firmar como inteligente e criativa.

O Uber vem colocando a questão da gestão tecnológica em evidência nas redes sociais e na imprensa através dos argumentos de taxistas, da Uber, de usuários, dos políticos e de seus opositores. Os taxistas falam de suposta concorrência desleal, pois as regulações não se aplicam aos motoristas uberinos. Usuários reclamam que do preço dos serviços de taxi, da mal qualidade do atendimento por parte dos taxistas bem como a dificuldade deles em suprir a demanda, em especial nas horas de pico e dias chuvosos. A Uber informa que os Uberinos passam por um cadastro onde as imposições do poder público local e vida pregressa no volante são levados em consideração. Claro, os motoristas da Uber não têm as permissões de serviço de táxi, emitidas pelo poder público local. Os taxistas, e também algumas prefeituras, dizem que não é seguro para o usuário nem para o motorista, que seus dados fiquem registrados nos servidores da Uber. O pagamento só é feito com cartão de crédito direto no aplicativo da Uber e o motorista recebe a corrida em sua conta bancária. Após cada viagem motoristas e usuários passam por imediata avaliação sobre comportamento, honestidade e cordialidade onde, a não aprovação acarreta na exclusão do cadastro. Para as prefeituras é mais fácil propalar o pressuposto legal, não se preocupando em analisar e ganhar com a controvérsia.

Embora seja de responsabilidade do poder público, utilizando tais questões, atender aos interesses do público pois, com a regulamentação haveria a garantia de proteção dos usuários bem como a garantia de remuneração dos motoristas, existe na burocracia nas emissões de permissões de táxi uma forma de protecionismo pois alguns empresários do setor, que compram, concentram, vendem e alugam ilegalmente – à margem do regulamento, portanto – as permissões de táxi. Embora eles não trabalhem como motoristas, querem os lucros por deter os meios. Dessa forma, as licenças não são destinadas as pessoas individualmente e sim destinadas em lotes a empresas com influência política e econômica na hora de conceber regulamento, reduzir a fiscalização e obter mais permissões. Outro exemplo de tecnologia rejeitada pelas associações de taxis foi a de identificação biométrica dentro dos taxis pois tal ferramenta exporia o número real de horas trabalhadas pelos profissionais

Aplicativos como o 99 Taxi e *Easy Taxi*, que também são utilizados para pedir um táxi pelo celular, também foram proibidos, mas logo em seguida foram liberados quando a imprensa levantou o problema e os detentores das permissões notaram que com isso não seria mais necessário pagamento mensal para às centrais de rádio táxi, que eram responsáveis por organizar e distribuir chamadas aos seus associados – exatamente o que fazem esses aplicativos aos taxistas, de forma gratuita. Com isso a necessidade de utilizar o conhecimento de uma empresa com conhecimento de tecnológico global como a Uber para rever as relações sociais improdutivas e vergonhosas, para dizer o mínimo.

Outro ponto importante é que estudo do Esteves (2015) revela que a “entrada do aplicativo Uber no mercado brasileiro não influenciou de forma significativa o mercado de táxis nacional. Pelo contrário, a empresa passou a atender uma demanda reprimida, que não fazia uso dos serviços dos taxistas”.

Arelado às questões acima citadas, podemos levantar a terceira hipótese convence que o Uber é uma nova tecnologia, respondendo à pergunta inicial deste artigo, e que estamos diante de uma oportunidade de ampliar e modernizar a oferta e concorrência, controle e segurança da atividade, aumentar o conforto e conveniência do serviço, reduzindo custos e tarifas de referência. Podemos adequar o regulamento para que Uber e Taxis tenham espaço no atual mercado.

Ao olharmos um futuro próximo, podemos considerar estudos que apontem a melhora quantitativamente dos serviços oferecidos pelos táxis e Uber, com pesquisas de mercado e dados de quantidade de serviços prestados por cada um.

5. REFERÊNCIAS

BALLOU, R. H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos**. Logística Empresarial 5ª edição: São Paulo Bookman Editora. 2009.

COELHO, L. C. **Logística Descomplicada**. Disponível em: <http://www.logistica-descomplicada.com/a-logistica-e-o-desafio-do-transporte-publico-de-passageiros/>. Acesso em: 19 set. 2015 18:45. Publicado em 14 nov 2010

COSTA, D. Z. da, e ALEXANDRE, C. I. **Táxi - São Paulo**: uma proposta para a mobilidade urbana. Disponível em: http://www.fau.usp.br/disciplinas/tfg/tfg_online/tr/062/a016.html. Acesso em: 19 set. 2015 19:02

CRUZ, P. **Conheça as diferentes modalidades de transporte público urbano**: Do ônibus ao metro, classificação leva em conta a capacidade de cada veículo. Disponível: <http://economia.ig.com.br/empresas/infraestrutura/conheca-as-diferentes-modalidades-de-transporte-publico-urbano/n1238145637694.html> Acesso 20 Set 2015 20:10. Publicado em 13 mar 2011

ESTEVES, Luiz Alberto. **Estudo do Cade analisa Uber e aplicativos de táxis** (2015). Disponível em: <http://www.cade.gov.br/Default.aspx?46f90811e036ca48d260f34b193a>. Acesso em: 05 abril 2016. 18:32.

G1, Programa FANTÁSTICO. **Entenda a briga entre taxistas e motoristas do aplicativo Uber**. Disponível em : <http://g1.globo.com/fantastico/noticia/2015/07/entenda-briga-entre-taxistas-e-motoristas-do-aplicativo-uber.html>. Acesso 27 Set 2015 18:12

GERHARDT, Tatiana Ergel; SILVEIRA, Denise Tolfo (Org.). **Métodos de Métodos de Pesquisa**. 1ª edição Editora da Ufrgs, 2009 Porto Alegre. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>>. Acesso em: 26 set. 2015 14:36.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 3. edição. Editora Atlas, 1991 São Paulo

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da Metodologia Científica**. 7. edição. São Paulo: Editora Atlas, 2010.

MEDEIROS, Rafael. Milani. **Uber, tecnologia e sociedade.** Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/opiniaio/artigos/uber-tecnologia-e-sociedade-f2cyn1m1op7ar1fxtxrcm3e1g>. Acesso em 27 set 2015 15:42. Publicado em 07 8 2015

MELO, Caroline. **Uber: a história da startup mais valiosa do mundo.** Disponível em <http://www.administradores.com.br/artigos/empreendedorismo/uber-a-historia-da-startup-mais-valiosa-do-mundo/89284/>. Acesso em 27 set 2015 15:35

MENDONÇA, Heloísa. **Não é Táxi x Uber, não é um ou outro, os dois funcionam juntos.** Disponível em http://brasil.elpais.com/brasil/2015/07/24/politica/1437764329_079961.html. Acesso em 10 set 2015 13:22

MORENO, Felipe. **A verdadeira vantagem do Uber que é uma ameaça para os aplicativos de táxi.** Disponível em <http://startse.infomoney.com.br/portal/2015/09/09/13542/a-verdadeira-vantagem-do-uber-que-uma-ameaa-para-os-aplicativos-de-txi/> Acesso em 09 set 2015 16:42

OLIVEIRA, Abrahão de. **Tudo Que Você Precisa Saber da Polêmica Táxi vs Uber.** Disponível em <http://www.saopauloinfoco.com.br/tudo-que-voce-precisa-saber-da-polemica-taxi-vs-uber/>. Acesso 10 set 2015 10:22

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico.** 2. edição. Nova Hamburgo: Editora Feevale, 2013

RODRIGUES, William Costa. **Metodologia Científica.** Paracambi: Faetec/ist, 2007. Disponível em: <http://unisc.br/portal/upload/com_arquivo/metodologia_cientifica.pdf>. Acesso em: 26 set. 2015.20:32

RODRIGUEZ, Diogo Antonio. **Etenda a polêmica do aplicativo Uber.** Disponível em <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/entenda-a-polemica-do-aplicativo-uber-9680.html>. Acesso em 19 set 2015 19:40. Publicado em 28 jul 2015

SCHLICKMANN, Marcos Paulo. **4 – Alguns conceitos básicos do transporte urbano de passageiros (1).** Disponível em <http://transportacao.com/2013/12/28/4-alguns-conceitos-basicos-do-transporte-urbano-de-passageiros-1/>. Acesso em 19 set 2015 20:20. Publicado em 28 dez 2013

SEBRAE (s.a.). **Como Atuar como taxista.** Disponível em <http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/Como-atuar-como-taxista>. Acesso em 12 mar 2016 14:20

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico.** 23. edição. São Paulo: Editora Cortez, 2007.

“O conteúdo expresso no trabalho é de inteira responsabilidade do(s) autor(es).”