



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
CENTRO MULTIDISCIPLINAR DE ANGICOS
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIAS
CURSO DE BACHARELADO EM ENGENHARIA CIVIL

JEFFERSON ROMERO DOS SANTOS

**ATRIBUIÇÕES E REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO
INDIVIDUAL REALIZADO POR MOTOTAXISTAS NO MUNICÍPIO DE CAICÓ-RN**

ANGICOS-RN

2020

JEFFERSON ROMERO DOS SANTOS

**ATRIBUIÇÕES E REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO
INDIVIDUAL REALIZADO POR MOTOTAXISTAS NO MUNICÍPIO DE CAICÓ-RN**

Trabalho Final de Graduação apresentado a
Universidade Federal Rural do Semi-Árido
como requisito para obtenção do título de
Bacharel em Engenharia Civil.

Orientadora: Prof^ª. Janielly Kaline de
Oliveira Ferreira da Fé

ANGICOS-RN

2020

© Todos os direitos estão reservados a Universidade Federal Rural do Semi-Árido. O conteúdo desta obra é de inteira responsabilidade do (a) autor (a), sendo o mesmo, passível de sanções administrativas ou penais, caso sejam infringidas as leis que regulamentam a Propriedade Intelectual, respectivamente, Patentes: Lei nº 9.279/1996 e Direitos Autorais: Lei nº 9.610/1998. O conteúdo desta obra tomar-se-á de domínio público após a data de defesa e homologação da sua respectiva ata. A mesma poderá servir de base literária para novas pesquisas, desde que a obra e seu (a) respectivo (a) autor (a) sejam devidamente citados e mencionados os seus créditos bibliográficos.

S237a SANTOS, Jefferson Romero dos.

ATRIBUIÇÕES E REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL REALIZADO POR MOTOTAXISTAS NO MUNICÍPIO DE CAICÓ-RN / JEFFERSON ROMERO DOS SANTOS. - 2020.

65 f. : il.

Orientadora: Prof^a. Janielly Kaline de Oliveira Ferreira da FÉ. Monografia (graduação) - Universidade Federal Rural do Semi-árido, Curso de Engenharia Civil, 2020.

1. Transporte Público. 2. Mototaxi. 3. Regulamentação. 4. Segurança. I. FÉ, Janielly Kaline de Oliveira Ferreira da, orient. II. Título.

O serviço de Geração Automática de Ficha Catalográfica para Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC's) foi desenvolvido pelo Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação da Universidade de São Paulo (USP) e gentilmente cedido para o Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (SISBI-UFERSA), sendo customizado pela Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (SUTIC) sob orientação dos bibliotecários da instituição para ser adaptado às necessidades dos alunos dos Cursos de Graduação e Programas de Pós-Graduação da Universidade.

JEFFERSON ROMERO DOS SANTOS

**ATRIBUIÇÕES E REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO
INDIVIDUAL REALIZADO POR MOTOTAXISTAS NO MUNICÍPIO DE CAICÓ-RN**

Trabalho Final de Graduação apresentado a
Universidade Federal Rural do Semi-Árido
como requisito para obtenção do título de
Bacharel em Engenharia Civil.

Defendida em: 23 / 07 / 2020.

BANCA EXAMINADORA

Janielly Kaline de Oliveira Ferreira da Fé
Profª. Janielly Kaline de Oliveira Ferreira da Fé
(UFERSA)
Orientadora

Marcilene V. de Nóbrega
Profª. Drª. Marcilene Vieira da Nóbrega
(UFERSA)
1º Membro

Maria Cristina L. Belo
Profª. Maria Cristina Cavalcante Belo
(UFERSA)
2º Membro

A Deus.

AGRADECIMENTOS

Não tenho palavras para agradecer ao meu bom **Deus** por sua fidelidade, a Ele devo tudo o que tenho e tudo o que sou. Ele é para mim mais que o ar que respiro e não poderia viver sem sua presença. Obrigado Deus pelas minhas conquistas, sei que estás no controle de todos os meus planos e sonhos e sei que cada passo que dou tu estás a me guiar.

Aos meus pais **Jailson Pereira dos Santos** e **Maria Ivanir dos Santos** que nunca mediram esforços para me ajudar, me apoiam em tudo e nunca me deixaram faltar amor, vocês são exemplo de vida.

As minhas irmãs, **Islane Joice**, **Gisele Taise** e **Tamires Rutinéia** por serem as pessoas certas que Deus escolheu para serem minhas irmãs, o que nos torna uma família linda.

A toda minha família em especial a minha avó **Guiomar Ferreira Sampaio** que tem maior orgulho de mim, e das minhas irmãs. E pela sua força de mulher guerreira que nunca baixou a cabeça para nada neste mundo e com a fé em Deus tens se tornado vitoriosa em tudo.

A minha namorada **Luany Bezerra**, pela paciência e compreensão que tem comigo, por me ouvir e ajudar em todos os momentos que precisei.

A minha prima **Ana Santana Pereira da Silva** pelo o apoio e auxílio, por me fazer acreditar que o tempo era suficiente para fazer o que fosse preciso. Obrigado.

A **Universidade Federal Rural do Semiárido**, por abrir bolsas de estudos e ajudar aos jovens que desejam estudar e me ter proporcionado essa oportunidade de cursar ensino superior.

A **Janielly Kaline de Oliveira Ferreira da Fé**, orientadora deste trabalho, por ter aceitado o desafio de me orientar em um curto intervalo de tempo e pelos ensinamentos, conhecimentos e dedicação a mim conferidos, Meu muito obrigado mesmo.

Ao Prof. **Luís Henrique Gonçalves Costa** que foi peça fundamental para o início deste trabalho.

A **Coordenadoria Municipal de Trânsito de Caicó**, o **Presidente da Associação dos Mototaxistas** e todos os demais colaboradores que participaram da pesquisa, sem a colaboração de vocês esse projeto não teria êxito em seus resultados finais.

Aos amigos da faculdade que durante esse período de estudos me ajudaram muito, **Hugo Andersson**, **Isaac Marcelino**, **Claudio Rafael**, **Felipe de Medeiros**, **Tarcísio Neto**. Vocês foram os melhores colegas que tive nesse curso.

Aos professores **Rafael da Costa Ferreira**, **Antônio Alcêu Câmara Junior**, **Jordana Medeiros Bernardino** e **Osvaldo Nogueira de Sousa Neto** pela as oportunidades de bolsas monitoria e extensão que me proporcionaram.

Por fim, a todo o corpo docente da **UFERSA** pelo conhecimento repassado.

*Deus é o dono de toda ciência,
sabedoria e poder.*

(Clóvis Pinho)

RESUMO

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico. O crescimento populacional das cidades pequenas e o aumento do número de viagens dos usuários de transportes para realização de suas atividades sociais, econômicas e de lazer, têm gerado várias alternativas para o deslocamento. Tais cidades possuem polos onde há um maior fluxo de pessoas, veículos e viagens, e assim uma diversidade de modos de transporte. Devido à ausência de transporte público coletivo e eficiente nas pequenas cidades, o transporte realizado com motos (mototáxi) assumiu um papel fundamental no deslocamento dos usuários. Segundo os autores Almeida e Ferreira (2016), o transporte de mototáxi veio como uma alternativa que garante viagens rápidas, devido a sua notória fluidez no trânsito. Sua origem ocorreu na década de 90, e atualmente se encontra consolidado no país, principalmente na maioria das cidades no interior do Nordeste. Dessa forma, o presente trabalho propõe apresentar atributos à regulamentação do serviço de mototáxi, a partir de regulamentações já estabelecidas pelos municípios, a fim de garantir qualidade, segurança e viabilidade econômica para esse modo de transporte público em cidades de pequeno porte. Diante disso, este estudo analisa esses “novos” ocupantes do espaço público, suas características, condições de trabalho, condições do veículo, regulamentação e percepção dos usuários. Foi possível averiguar que havia uma Lei Municipal que regia os serviços de mototáxi, porém, se encontra revogada por ter sido julgada inconstitucional pelo Tribunal de Justiça do Estado. Ainda foi possível identificar que esse tipo de transporte público enfrenta diversos problemas tanto na visão dos prestadores do serviço, quanto no ponto de vista dos usuários, que, apesar de relatarem que este meio de transporte é de fundamental importância para a realização de suas atividades, deixa muito a desejar nos quesitos de segurança e qualidade do serviço.

Palavras-chave: Transporte Público. Mototáxi. Regulamentação. Segurança.

ABSTRACT

The transport is an important instrument of direcionamento of the urbane development of the cities. The quite planned urbane mobility, with integrated and sustainable systems, it guarantees the access of the citizens to the cities and provides quality of life and economical development. The population growth of the small cities and the increase of the number of travels of the transport users for realization of his social, economical activities and of leisure, have been producing several alternatives for the dislocation. Such cities have poles where there is a bigger flow of persons, vehicles and travels, and so a transport ways diversity. Due to the absence of collective and efficient public transport in the small cities, the transport carried out with motorbikes (mototáxi) assumed a basic paper in the dislocation of the users. According to the authors Almeida and Rat-colored (2016), the transport of mototáxi vein as an alternative that guarantees quick travels, due to his well-known fluidity in the transit. His origin took place in the decade of 90, and at present it is consolidated in the country, mainly in most of the cities in the interior of the Northeast. In this form, the present work proposes to present attributes to the regulations of the service of mototáxi, from regulations already established by the local authorities, in order to guarantee quality, security and economical viability for this way of public transport in cities of small transport. Before that, this study analyses these "new" occupants of the public space, his characteristics, conditions of work, conditions of the vehicle, regulations and perception of the users. It was possible to check that there was a Municipal Law that was governing the services of mototáxi, however, it is revoked because of having been judged unconstitutional by the Court of Justice of the State. It was still possible to identify that this type of public transport faces several problems so much in the vision of the serviceable ones of the service, how much in the point of view of the users, which, in spite of they report that this means of transport is of basic importance for the realization of his activities, leaves much to be desired in the queries of security and quality of the service.

Keywords: Public Transportation. Bike taxi. Regulation. Safety.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização da cidade de Caicó no Estado do Rio Grande do Norte.....	29
Figura 2 – Fiscalização feita pela Polícia Rodoviária Estadual.....	34
Figura 3 – Viatura de fiscalização de transito da CMTC.....	35
Figura 4 – CNH com observação do curso de mototaxista.....	35
Figura 5 – Mototaxista padronizado.....	38
Figura 6 – Jaqueta de mototaxista.....	39
Figura 7 – Pontos rotativos espalhados pela cidade.....	40
Figura 8 – Ponto rotativo Supermercado Paulino e Banco do Bradesco.....	59
Figura 9 – Modelo de abrigo para os pontos rotativos.....	59

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Meios de transportes utilizados cotidianamente.	44
Gráfico 2 – Frequência do uso de serviços de mototáxi.....	45
Gráfico 3 – Período de utilização.	46
Gráfico 4 – Motivo para utilização do mototáxi.....	47
Gráfico 5 – Fatores que levariam a não utilização dos serviços de mototáxi.	48
Gráfico 6 – Fatores que contribuem para a utilização dos serviços de mototáxi.....	49
Gráfico 7 – Regularidade da CNH dos mototaxistas.	54
Gráfico 8 – Exercício profissional formal dos mototaxistas	55
Gráfico 9 – Método de solicitação do mototáxi.....	55

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Gênero dos usuários de serviço de mototáxi.	42
Tabela 2 – Nível de escolaridade dos usuários de serviço de mototáxi.	43
Tabela 3 – Faixa etária dos usuários do serviço de mototáxi.	43
Tabela 4 – Faixa de renda familiar dos usuários do serviço de mototáxi.	44
Tabela 5 – Finalidade da utilização dos serviços de mototáxi.	47
Tabela 6 – Métodos de solicitação do serviço de mototáxi.	49
Tabela 7 – Escolaridade dos mototaxistas.	52
Tabela 8 – Faixa etária dos mototaxistas.	53
Tabela 9 – Faixa de Renda Familiar do Mototaxistas.	53
Tabela 10 – Trabalha com encomendas.	56
Tabela 11 – Realização de Curso de Direção Defensiva para Mototaxista.	57

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Relação Dos Pontos Rotativos Para Mototáxis Em Caicó/RN.....	41
Quadro 2 – Relação Dos Pontos Rotativos Desativados Em Caicó/RN.....	51
Quadro 3 – Relação Dos Pontos Rotativos Provisórios Em Caicó/RN.....	51

LISTA DE SIGLAS

ADIn	Ação Direta de Inconstitucionalidade
AMMC	Associação de Mototaxistas e Motoboy de Caicó
CF/88	Constituição Federal de 1988
CMTC	Coordenadoria Municipal de Trânsito de Caicó
CMTX	Curso de Mototaxista
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPRE	Comando de Polícia Rodoviário Estadual
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTPS	Carteira de Trabalho e Previdência Social
DETRAN	Departamento de Trânsito Nacional
EPTRAN	Escola Pública de Trânsito do Detran
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPVA	Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores
MPRN	Ministério Público Estadual do Rio Grande do Norte
PDTM	Plano Diretor de Transporte e Mobilidade
PM	Polícia Militar
PMRN	Polícia Militar do Rio Grande do Norte
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PRF	Polícia Rodoviária Federal
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEMISU	Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços Urbanos de Caicó
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
STF	Supremo Tribunal Federal
TJRN	Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte
VLT	Veículos Leves Sobre Trilhos

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
2. OBJETIVOS	16
2.1. OBJETIVO GERAL	16
2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	16
3. REFERENCIAL TEÓRICO.....	17
3.1. HISTÓRIA DO TRANSPORTE	17
3.2. TRANSPORTE PÚBLICO E LEGISLAÇÃO BRASILEIRA	20
3.2.1. Transporte Público em Cidades de Pequeno Porte.....	22
3.2.2. Mototáxi e Sua Definição Enquanto Transporte Público	24
3.2.3. Regulamentação do serviço de mototáxi	25
4. MÉTODO DE PESQUISA	27
4.1. CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA.....	27
4.2. POPULAÇÃO E AMOSTRA	28
4.2.1. Sujeito da Pesquisa	29
4.2.2. Instrumento de Pesquisa	30
4.2.3. Coleta e Tratamento de Dados	30
5. RESULTADOS E DISCUSSÕES	32
5.1. ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO E DO SISTEMA DE REGULAÇÃO MUNICIPAL DO SERVIÇO DE MOTO-TÁXI EM CAICÓ.....	33
5.1.1. Lei Municipal Nº 4.507	33
5.1.2. Necessidade da Criação da Lei Municipal.....	36
5.1.3. Associação de Mototaxistas e Motoboy de Caicó-RN	38
5.1.4. Análise de Dados Referentes a Questionários Aplicados aos Usuários de Mototáxi	42
5.1.5. Análise de Dados Referentes a Questionários Aplicados aos Mototaxistas do Município de Caicó-RN	50
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	61
REFERÊNCIAS	63
APÊNDICES	66
ANEXOS.....	73

1 INTRODUÇÃO

O transporte é considerado como uma ferramenta valiosa para o direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem projetada, com sistemas integrados e sustentáveis, possibilita e garante a acessibilidade dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

O crescimento populacional das cidades pequenas e o aumento do número de viagens dos usuários de transportes para realização de suas atividades sociais, econômicas e de lazer, têm gerado várias alternativas para o deslocamento. Tais cidades possuem polos onde há um maior fluxo de pessoas, veículos e viagens, e assim uma diversidade de modos de transporte. Sendo esse o maior desafio para os urbanistas e engenheiros de transportes que visam o desenvolvimento do planejamento integrado do transporte ao uso do solo.

Dentro das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) está a priorização do transporte não-motorizado sob o transporte motorizado, e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Nesse contexto, Celes (2009) abre uma discussão a respeito das pequenas cidades, caracterizando-as como espaços relevantes no desenvolvimento urbano, uma vez que compõem a maioria das cidades brasileiras. Considerando que, mesmo com uma dinâmica menos complexa se comparada aos grandes centros urbanos, as pequenas cidades possuem intensa contribuição na configuração territorial do seu estado, da sua região e conseqüentemente no seu país, podendo tornar-se modelos de funcionalidade, quanto à mobilidade nas pequenas cidades, deve-se considerar que, pela sua dimensão, em geral, não há sistema de transporte público coletivo, gerando dificuldades na mobilidade das pessoas.

Devido à ausência de transporte público coletivo nas pequenas cidades, surgiu o transporte individual utilizando motocicletas, denominados de mototáxis, e esse tipo de transporte passou a assumir um papel fundamental no deslocamento dos usuários. Segundo os autores Almeida e Ferreira (2016), o transporte de mototáxi veio como uma alternativa que garante viagens rápidas, devido a sua notória fluidez no trânsito e sua origem ocorreu na década de 90, e atualmente se encontra consolidado no país, principalmente no interior do Nordeste.

De acordo com Balbim (*et al.*, 2016), o transporte público coletivo no Brasil enfrenta uma série de problemas na área de investimentos. Em muitas cidades ele é considerado precário ou em quantidade insuficiente para atender à população. Isso se refere, principalmente, às regiões do interior do país, afastadas das metrópoles. Nas capitais, o sistema geralmente costuma ser amplo e suprir as necessidades da população. Na maior parte do país, o transporte público coletivo é feito por meio de ônibus e trens, devido ao grande número de rodovias e a um certo número de ferrovias com que conta o Brasil.

Diante do exposto e tendo em vista o Município de Caicó, localizado no interior do Rio Grande do Norte, no qual se enquadra no cenário citado acima, o presente trabalho se propõe a apresentar atributos à regulamentação do serviço de mototáxi a partir de regulamentações já estabelecidas pelos municípios a fim de garantir qualidade, segurança e viabilidade econômica para esse modo de transporte público no Município de Caicó. Além disso, este estudo analisa esses “novos” ocupantes do espaço público, suas características, condições de trabalho, condições do veículo, regulamentação e percepção dos usuários.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

O presente trabalho tem como objetivo propor elementos para a regulamentação dos serviços de transporte público individual voltados ao transporte de pessoas por mototáxi no Município de Caicó/RN.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analisar a legislação vigente que rege os serviços de mototáxi no município de Caicó/RN;
- Identificar os principais elementos de regulação necessários para o serviço de mototáxi;
- Propor novos elementos para a regulação dos serviços de mototáxi no município de Caicó/RN.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

Para falar sobre o sistema de transporte público é preciso antes de tudo, conhecer como e onde ele surgiu e quais as necessidades existiam para que fosse criado essa alternativa. Para tanto, foi realizado um breve histórico sobre os modos de transporte, trazendo a história locomotiva e evolutiva da humanidade.

3.1 HISTÓRIA DO TRANSPORTE

O francês Blaise Pascal (1623-1662) é considerado um dos maiores pensadores da humanidade. Conhecido por seus teoremas matemáticos e tratados filosóficos estudados até hoje, poucas pessoas sabem que, no século 17, o matemático, que inventou a primeira máquina de calcular da história, criou algo que também mudaria para sempre a vida das pessoas nas grandes cidades: o transporte coletivo e graças a Pascal, o transporte urbano mundial tem até data de nascimento: 1662.

Naquela época, Paris já era uma grande cidade com cerca de meio milhão de habitantes, mas as pessoas que não tinham meios próprios de locomoção se deslocavam de um lugar para outro, na maior parte das vezes, a pé. Para facilitar a vida dos cidadãos, Pascal desenvolveu um sistema de transporte urbano de carruagens com itinerários fixos, tarifa e horários regulares. O filósofo sugeriu ao duque de Roaunez pedir permissão ao rei Luís 14 para explorar o serviço, no que foi atendido através de um decreto assinado pelo rei autorizando a circulação do transporte coletivo (LOPES, 2018).

Ainda de acordo com Lopes (2018):

A passagem do sistema pioneiro custava cinco "sols", oriunda de "sou", moeda que circulava na França na época de Luís 14. Eram três linhas iniciais. A primeira servia entre a porte Saint-Antoine e o Luxembourg e começou a operar em 18 de março de 1662.

Em 11 de abril foi inaugurada a segunda linha, que ia da Rua de Saint-Antoine até a Rue Saint Honoré. A terceira e última rota foi aberta em maio daquele ano e ligava o bairro de Montmartre ao Luxembourg.

A novidade foi um sucesso entre os cidadãos parisienses, mas na viagem inaugural já começaram os conhecidos problemas de mobilidade urbana e transporte enfrentados pela população até hoje. O sistema funcionou por mais alguns anos, mas devido a problemas como a administração, foi encerrado e só surgiria novamente na Europa muito tempo depois.

Tempos depois o transporte público sobre rodas renasceria muito longe da França, mais precisamente no Brasil. De acordo com BALBIM, et al (2016), a chegada da Família Real ao Brasil, em 1808, instituiu a cerimônia do "beija-mão", em que os súditos iam até a Corte para agradecer o rei chegado de Portugal. O problema era a distância a ser percorrida pelo povo para chegar à cerimônia no palácio e tentar alguns favores, perdões ou mesmo benefícios reais.

Para resolver isso, em 18 de agosto de 1817 o rei D. João 6º assinou um decreto que autorizava um dos empregados da Corte, Sebastião Surigué, a explorar um serviço de carruagens entre o Paço Imperial, no centro do Rio de Janeiro, e a Fazenda Santa Cruz, a cerca de 50 quilômetros e uma das residências oficiais da Família Real (BALBIM, et al, 2016).

Os veículos eram puxados por quatro animais, os lugares eram numerados e as passagens custavam oito réis. Uma segunda linha de carruagens para facilitar o "beija-mão" ligava o Paço Imperial à Quinta da Boa Vista, outra residência oficial da Família Real e que abrigava o Museu Nacional (LOPES, 2018).

Com a Revolução Industrial, no século XIX, desencadeou-se o aparecimento do transporte público em várias cidades. Segundo Ferraz e Torres (2004), ainda na primeira metade do século XIX, em Nova York, no ano de 1832, surgiram os primeiros bondes – veículos que se movem sobre trilhos.

Em 1890 surgiram os primeiros ônibus (denominação dada aos *omnibus* – “para todos”, em latim – acionados por propulsão mecânica) movidos à gasolina, sendo utilizados em cidades da Alemanha, França e Inglaterra. Inúmeras vantagens - como menor custo, maior flexibilidade e maior confiabilidade - fizeram com que o ônibus substituísse o bonde no transporte urbano. (BERTOLUCCI apud FERRAZ; TORRES, 2004).

Mas, com o período industrial foram surgindo novos meios de locomoção. Segundo Heliana Barbosa Fontenele, passou a existir outros tipos de meios de transporte como, por exemplo, bicicleta (1839), motocicleta (final do século XIX), trem suburbano e metrô (1863), carro (final do século XIX), ônibus: - movido a gasolina (1890); movidos a diesel (1920), movidos a energia elétrica (trolebus de 1950).

No período após a Revolução Industrial, o Brasil teve um crescimento populacional que foi relevante para o processo de urbanização das cidades. Com

isso, viu-se a necessidade de criar planejamentos que pudessem de alguma forma, minimizar os problemas ocasionados nessa época.

O primeiro serviço de ônibus efetivo no Rio de Janeiro surgiu em julho de 1838, com dois carros de dois pavimentos. A Companhia de Ônibus, concessionária do serviço, foi criada por iniciativa de Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, Paulo Barbosa da Silva, José Ribeiro da Silva, Manoel Odorico Mendes e Carlos Augusto Taunay. Este último foi constituído agente da companhia, e fez contato com capitalistas que se interessassem em investir. As linhas da companhia deveriam partir do Centro para Botafogo, Engenho Velho e São Cristóvão no princípio, para posteriormente se estenderem a outros locais (AYURE; FERREIRA; LEITE, 2014).

Dessa forma, evidencia-se que o desenvolvimento das cidades possui uma relação direta com o avanço dos meios de transportes. Por isso, o deslocamento das pessoas e de produtos, depende de fatores como o motivo de viagens dos indivíduos e o movimento de cargas (transportes de mercadorias etc.). A história desse desenvolvimento, para BERTOLUCCI apud MUMFORD (1982), é o elemento dinâmico da cidade, sem o qual ela não poderia ter se expandido em tamanho e produtividade, influenciando tanto na sua localização quanto nas suas características.

Por conta disso, foi preciso criar planejamentos na área de transporte visando, contudo, dar condições a todos a usufruírem esse serviço com qualidade. À medida que foi criando essas ditas melhorias, nascia também um problema que era as formas de pagamento por conta do uso do meio de locomoção (PIRES, *et al*, 2016).

Ainda segundo Pires (*et al*, 2016), a partir da década de 1930, ocorre o processo de intensificação do desenvolvimento brasileiro baseado na industrialização. As principais atividades econômicas não estavam mais associadas à agricultura, razão pela qual a população migrou das áreas rurais para as urbanas. Dessa forma, o Brasil é hoje um país predominantemente urbano, com mais de 80% da população vivendo em cidades.

O êxodo rural provocou deslocamento do eixo populacional, e a cidade recebeu grande número de pessoas. Como essa recepção não foi pensada nem preparada, a cidade cresceu desordenadamente, e dessa realidade emergiu um hiato entre grupos populacionais urbanos. O viver na cidade implica acesso à educação, ao lazer, à saúde e a todas as outras necessidades da vida cotidiana.

Entretanto, a falta de infraestrutura mínima para a recepção de um enorme contingente de pessoas resulta na dura realidade de exclusão, ou seja, os benefícios da urbanização são inacessíveis para uma grande parcela da população.

Nesse sentido, compreende-se as inovações na área de transportes, a população brasileira passa a utilizar conduções para os deslocamentos do campo para as cidades e, sobretudo, para transitar dentro e fora das áreas urbanas. A princípio, esse meio de transporte era quase que exclusivo para a classe média, porém, em seguida foi aberto as pessoas em geral.

Nesse contexto, a mobilidade urbana ganha importância. Cabe destacar que a mobilidade é, de forma equivocada, associada exclusivamente à circulação de veículos. Contudo, de acordo com Balbim (2017), é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, ou seja, é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens. Para que exista a devida mobilidade urbana, bem como o acesso igualitário à cidade, o Estado tem o dever de consolidar o referido acesso à cidade, a fim de assegurar a preservação do interesse da coletividade. É inegável que somente a atuação do Estado não é suficiente, afinal o empoderamento das pessoas na cidade é reflexo de um lugar onde os cidadãos discutem o que querem para si e para o local onde vivem.

3.2 TRANSPORTE PÚBLICO E LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Atualmente, um dos problemas centrais das cidades brasileiras é o crescimento urbano de forma desordenada e sem planejamento. Espaços urbanos se expandem territorialmente, tornam-se mais densos em termos demográficos, mas o bem-estar dos cidadãos urbanos com frequência se reduz, encolhe, degrada-se em vez de aumentar. Esse fenômeno ilustra a inexistência de uma associação necessária entre crescimento e desenvolvimento, processos que são aplicados às cidades. A política de transporte, nesse contexto, representa uma das ferramentas de ampliação da mobilidade urbana, a qual também se insere como condição essencial para a viabilização da função social da cidade, ou seja, do desenvolvimento urbano (JÚNIOR, 2017).

Diante do cenário de expansão urbana surge a necessidade de utilização de transportes públicos, que são formados por um conjunto de ferramentas

tecnológicas, infraestrutura, oferta de veículos de transporte e planejamento, que tem como objetivo proporcionar melhores condições de mobilidade e economia, tanto em valor monetário quanto em tempo, visando diminuir os índices de congestionamento, motorização e poluição presente, principalmente, na maioria das grandes cidades (AYURE; FERREIRA; LEITE, 2014).

O Transporte público de forma geral é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma sociedade. Seu desenvolvimento em anos recentes, as perspectivas abertas ao desenvolvimento tecnológico neste setor, fazem do transporte um elemento ativo e progressista, com aperfeiçoamento sistemático.

De acordo com Vasconcellos (2005), desde a promulgação da Constituição Federal de 1988 (CF/88) os municípios passaram a ter responsabilidade direta sobre a organização do seu transporte público local, de modo que cabe ao poder público municipal planejar e administrar as transformações urbanas visando melhorar o sistema viário urbano, que de acordo com Nunes (2005) representa cerca de 20% do espaço nas cidades. Ao se planejar o transporte é preciso considerar a acessibilidade, os níveis de serviços de transporte, a segurança, a fluidez e a qualidade ambiental, devendo incluir ainda todos os agentes participantes do espaço urbano.

O Estatuto da Cidade regulamenta os artigos 182 e 183 da Carta Magna e tem por objetivo estabelecer as diretrizes gerais da política urbana. Em linhas gerais, a política urbana tem como finalidade ordenar o desenvolvimento das cidades, de modo a garantir a satisfação dos interesses coletivos e individuais dos habitantes. Nesse sentido, o artigo 2º do estatuto dispõe, expressamente, que os objetivos da política urbana são: o desenvolvimento da função social da cidade e da função social da propriedade. Verificam-se como funções sociais da cidade aquelas ligadas à circulação, à recreação, ao trabalho e à moradia. Em outras palavras, é a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações (PIRES, *et al*, 2016).

A qualidade do serviço oferecido por transportes públicos está associada diretamente ao desenvolvimento urbano, atualmente é estabelecido pelo plano de mobilidade urbana, que deve estar fundamentado na Lei Federal nº 12.587 (Lei de Mobilidade Urbana), instituída no dia 3 de janeiro de 2012.

A lei está dividida em sete capítulos. O primeiro trata das disposições gerais, consolidando conceitos e objetivos a serem atingidos pelo Plano de Mobilidade. O segundo dispõe sobre as diretrizes do transporte público coletivo. O terceiro prevê o direito dos usuários e formas de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e avaliação da PNMU. O quarto define as atribuições da União, dos Estados e dos municípios a respeito da mobilidade urbana. O quinto versa sobre as diretrizes de planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade. Por fim, o sexto trata dos instrumentos de apoio à mobilidade, desde que estejam devidamente previstos nos planos plurianuais e na lei de diretrizes orçamentárias (PIRES, *et al*, 2016).

Com aplicação dessa lei o plano de mobilidade poderá ser desenvolvido para cidades de pequeno porte, assim, elas poderão ordenar e estruturar melhor seu crescimento, uma vez que a elaboração de um Plano Diretor de Transporte e Mobilidade (PDTM) também se tornou obrigatória para municípios com mais de 20 mil habitantes (PLANMOB, 2015).

Vale ressaltar ainda que, a partir dessa lei, a mobilidade urbana foi incorporada como um fator essencial para o desenvolvimento urbano, de maneira a proporcionar uma cidade mais democrática, igualitária e acessível. Afinal, ter uma política de mobilidade urbana significa ter um conjunto de princípios e diretrizes que orientem as ações públicas de mobilidade urbana e as reivindicações da população (BALBIM, *et al*, 2016).

3.2.1 Transporte Público em Cidades de Pequeno Porte

De acordo com Hoppe (*et al*, 2015), a manutenção de densidades populacionais elevadas em áreas urbanas constitui um importante fator para controlar a expansão territorial descontrolada, viabilizar economicamente a implantação de infraestrutura e serviços – como os de transporte coletivo –, limitar a necessidade de expansão física da cidade e assim contribuir para a promoção de padrões de urbanização mais sustentáveis.

O planejamento urbano deve, portanto, considerar a manutenção de densidades urbanas adequadas à rede de infraestrutura e serviços básicos disponíveis, contribuindo para a racionalização do seu uso e redução dos custos de transportes, sem prejuízo a qualidade ambiental das cidades. Iniciativas adequadas

neste caso incluem incentivos ao adensamento construtivo junto aos corredores de transporte de massa e à diversidade de usos do solo.

As cidades pequenas representam 5.037 unidades em todo território brasileiro. Aquelas com menos de 50.000 habitantes somam hoje, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 90,6% do número total de municípios do país.

Segundo dados da Agência Brasil, site jornalístico, em uma reportagem por Bocchini (2018), “nas cidades de pequeno porte os problemas de mobilidade não são menores, mas apenas diferentes”. Existem outros tipos de problemas, como a falta de acesso ao transporte público, o tempo de demora para o transporte público chegar aos destinos, a qualidade desse transporte público que em geral são frotas antiquadas das grandes cidades que são sucateadas e vendidas para cidades pequenas.

Se em uma cidade grande, os ônibus passam nos pontos lotados, em uma cidade média ou pequena, o transporte coletivo chega normalmente com lugares sobrando, porém, em frequência menor, dois ou quatro horários por dia. E não há alternativas, como as encontradas em uma capital: metrô, trens e Veículos Leves Sobre Trilhos (VLT). Cidades pequenas, quando são atendidas por modais de transporte de massa, como metrô e trem, é apenas porque fazem parte de alguma região metropolitana (SILVEIRA E COCCO, 2013).

O planejamento urbano e a morfologia dessas cidades pequenas são baseados em exemplos de cidades maiores que possuem uma dinâmica de deslocamento totalmente diferente dos pequenos municípios. Com isso, é frequente a repetição de planos diretores, modelos administrativos, padrões formais e de planejamentos não adequados à região, muito menos a economia e costumes locais, desvalorizando a identidade e potencialidades das pequenas cidades, que acabam seguindo a dinâmica de deslocamento dos grandes centros, onde os modos de deslocamento são realizados por automóveis e não nas pessoas, densificando o trânsito e investindo em estruturas viárias desnecessárias para a localidade (MATÉ; DEBATIN NETO; SANTIAGO, 2014).

O transporte público regulamentado nas cidades de pequeno porte na maioria dos casos ainda é inexistente. Podendo existir transporte coletivo ou individual “clandestino”, por meio de proprietários de veículos (automóveis ou motos) que se dispõe a prestar o serviço sem regulamentação do poder público, como meio de

arrecadação de renda pessoal.

Nesse contexto, surge o serviço de mototáxi, como meio de transporte, que há alguns anos, vem ganhando significativo espaço em diversas cidades do interior do país. A ascensão e popularização desse serviço, principalmente devido à rápida mobilidade oferecida pelo segmento, associada a tarifas acessíveis, garante um deslocamento a baixo custo. Porém, o modo de transporte apresenta problemas relacionados à falta de segurança, à disseminação do transporte público individual, à poluição ocasionada pelo uso da motocicleta, além de outros fatores, acabam gerando conflitos com objetivos da mobilidade urbana e dificultando a regulamentação da atividade (ALMEIDA, 2010).

3.2.2 Mototáxi e Sua Definição Enquanto Transporte Público

O significado da palavra mototáxi é caracterizado como um neologismo, formado pela justaposição de duas palavras a partir do prefixo moto (redução da palavra motocicleta) junto à palavra táxi. Tal termo foi amplamente difundido nas cidades brasileiras (DICIONÁRIO ONLINE, 2010).

O serviço de mototáxi é um tipo de transporte público individual, no qual o passageiro tem ampla liberdade de escolha de local de embarque e desembarque. O veículo utilizado, a motocicleta, apresenta reduzido custo de manutenção, baixo consumo de combustível, facilidade de estacionar e mobilidade.

A dinâmica do mototáxi dá-se nas vias públicas de circulação, com um gesto de parada de algum passageiro para algum motoqueiro que esteja oferecendo o serviço de transporte, ou quando alguém telefona para um mototaxista que vai ao seu encontro. É como diz Luna (2009, p. 775) que “bastava o trabalhador ter o veículo (a moto) e poderia sair pela cidade em busca de passageiros”.

Também é expressivo o número de lojas de acessórios para motocicletas, oficinas mecânicas e revendedoras de motocicletas, o que demonstra que o serviço é relevante no desenvolvimento local de diversas cidades brasileiras. De fato, o crescimento econômico que o país tem passado nestas duas últimas décadas tem tido inclusive ressonâncias na economia informal e na ilícita (SOUSA, 2004; RIBEIRO, 2007). Diferenciar estas duas esferas não é tarefa fácil.

O serviço informal de mototáxi surgiu das deficiências do Poder Público em administrar eficazmente as suas circunscrições de área. O transporte informal

sempre coexistiu com o sistema convencional (MAMANI, 2004), e Balassiano (1996) diz que os transportes informais contribuem com o desempenho dos transportes públicos regulamentados.

A prática do serviço de mototáxi está presente em 52,7% dos Municípios brasileiros (IBGE, 2008). Como o Poder Público não dispunha de argumentos jurídicos que proibissem a realização desse modo de transporte, houve um aumento do número de indivíduos que o realizam e dos que se utilizam dele.

3.2.3 Regulamentação do serviço de mototáxi

Diversos Municípios brasileiros têm regulamentado o serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas, haja vista o visível exercício do mesmo pelos cidadãos, e também o disposto na Carta Magna do país.

A Constituição Federal de 1988, no inciso XI do art. 22, explica que é competência privativa da União o ato de legislar sobre trânsito e transporte, mas da mesma forma no inciso V do art. 30 prescreve que compete aos municípios: “Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”. O que caracteriza o interesse local é a sua predominância para determinado Município e não a exclusividade do fato. Adicionalmente, a Constituição Federal dita que os Municípios poderão: art. 30: “I - legislar sobre assuntos de interesse local”, “II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber”.

As motocicletas são um meio de transporte previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e “dar carona de moto é permitido” (FAHEL, 2007). Inclusive as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), “incluem as motocicletas entre os veículos passíveis de licenciamento e emplacamento na categoria aluguel” (BORGES, 2009, p. 106).

Em 2001 foi encaminhado ao Senado Federal, um Projeto de Lei nº 203/2001, que tratava da regulamentação de três profissões: mototaxista, profissionais de serviço comunitário de rua e motoboy.

Enviado o Projeto para análise à Câmara dos Deputados Federais, esta suprimiu do texto original apenas o serviço de mototáxi, além de apresentar algumas sugestões de emendas ao CTB. Quando retornou ao Senado Federal, as análises da Câmara Federal dos Deputados foram revogadas, pois emendas da Câmara não

têm proeminência sobre projetos do Senado Federal. Assim, apenas recentemente é que foi promulgada a Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que regulamentou o exercício da profissão de mototaxista, que já está sendo contestado pelo Procurador-Geral da República, Roberto Monteiro Gurgel Santos, pois ele entende como um risco à segurança da sociedade a permissividade do serviço de mototáxi.

Rangel (2006, p. 36) afirma que “se transportar passageiros em motos não é seguro, estas não deveriam vir com o banco anatomicamente preparado para comportar duas pessoas”. De fato, as motocicletas oferecem riscos, da mesma forma como os outros veículos, mas a segurança depende muito da perícia do condutor em conduzir com segurança a moto, também das condições do tráfego e do tempo.

O CONTRAN editou a Resolução nº 356, de 02.08.10, que determina os requisitos de segurança do mototáxi, e a Resolução nº 350, de 14.06.10, que fixa curso especializado obrigatório para mototaxista. Uma novidade no mercado brasileiro é o colete para mototáxi com alças laterais e faixas reflexivas, que propicia maior segurança para passageiro e condutor de moto, mas a disponibilidade do produto é muito restrita ao âmbito nacional, e sua venda é apenas sob encomenda.

4 METODOLOGIA DA PESQUISA

Neste item será apresentada a metodologia aplicada para a efetivação do trabalho e obtenção dos resultados específicos da pesquisa, bem como os instrumentos utilizados para a realização dos estudos e o procedimento da análise dos dados.

4.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

A metodologia ora aplicada se caracteriza como pesquisa do tipo exploratória e descritiva e aplicado os métodos quantitativos e qualitativos no tocante aos dados, que segundo Gil (2002) a pesquisa exploratória tem como objetivos fundamentais o desenvolvimento, esclarecimento de ideias e a descoberta de intuições que na maioria dos casos envolvem estudos relacionados a levantamentos bibliográficos, entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado e observação de exemplos que estimulem o entendimento. É uma primeira aproximação a um determinado fenômeno pouco estudado e explorado. “Esse tipo de pesquisa também é denominado ‘pesquisa de base’, pois oferece dados elementares que dão suporte para a realização de estudos mais aprofundados sobre o tema”. (GONSALVES, 2007. p. 67).

Já a descritiva foi realizada com o intuito de estudar e entender as características dos usuários e fornecedores do serviço de mototáxi do município de Caicó/RN.

A **pesquisa descritiva** objetiva escrever as características de um objeto de estudo. Entre esse tipo de pesquisa estão as que atualizam as características de um grupo social, nível de atendimento do sistema educacional, como também aquelas que pretendem descobrir a existência de relações entre variáveis. Neste caso, a pesquisa não está interessada no porquê, nas fontes do fenômeno; preocupa-se em apresentar suas características. Grifo do autor. (GONSALVES, 2007. p. 67).

Partindo da necessidade de fazer um estudo de campo sobre o transporte público realizado por mototaxistas no município de Caicó (RN), objetivando propor elementos para a regulamentação destes serviços. Para isso, foi realizado um estudo de caso que de acordo com Triviños (1987, p. 111) o estudo de caso “fornece o conhecimento aprofundado de uma realidade delimitada que os resultados

atingidos podem permitir e formular hipóteses para o encaminhamento de outras pesquisas”. O estudo de caso está relacionado a pesquisa descritiva por ser um estudo que objetiva o aprofundamento da descrição de determinada realidade.

O presente estudo também obteve como base dos resultados, dados coletados através da aplicação instrumental de questionários e formulários de caráter quantitativa o e qualitativo, que conteve perguntas específicas com o objetivo de identificar o perfil dos prestadores de serviço de mototáxi. Sendo assim, Richardson (1999) relata que, pesquisa quantitativa como o método de pesquisa social evidenciando a quantificação tanto nas modalidades de coleta de informações, quanto no tratamento delas mediante estudos e técnicas requer o uso da estatística, tais como percentual, média, desvio-padrão, coeficiente de correlação, regressão etc. Em outras palavras, a pesquisa quantitativa é baseada em estudos que podem ser compreendidos de forma quantificável, que significa apresentar em números as informações para classificá-las e analisá-las.

Existe uma relação direta entre a pesquisa descritiva e o método quantitativo, denominado quantitativo-descritivas, Marcone e Lakatos (2013, p. 70) expõem que:

Quantitativo-Descritivas – consistem em investigações de pesquisas empírica cuja principal finalidade é o delineamento ou análise das características de fatos ou fenômenos, a avaliação de programas, ou o isolamento de variáveis principais ou chave. Qualquer um desses estudos pode utilizar métodos formais, que se aproximam dos projetos experimentais, caracterizados pela precisão e controle estatístico, com a finalidade de fornecer dados para a verificação de hipóteses.

Assim não há como falar em pesquisa de campo sem mencionar a visita técnica, ou seja, aquela que por finalidade, proporciona um contato direto com a realidade do objeto de pesquisa, Zanella (2009) entende que os estudos de campo são aqueles presenciais que buscam estudar uma situação real em um determinado ambiente visitado.

4.2 POPULAÇÃO E AMOSTRA

A utilização de técnicas e métodos na coleta de dados estatísticos é imprescindível para a eliminação de erros e alcance dos objetivos, para isso, foi considerado a forma de amostragem e população estratificada para obter exatidão e confiabilidade nos resultados.

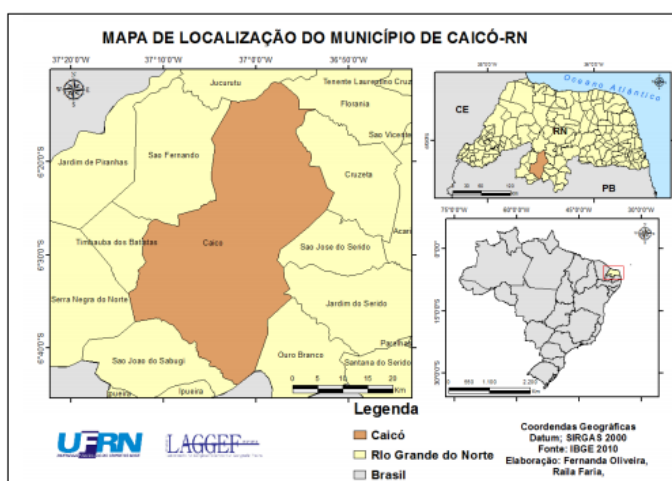
O ponto rotativo é o lugar fixo demarcado pela CMTC que são utilizados pelos mototaxistas para estacionamento das motocicletas. Foram visitados 28 dos 42 pontos rotativos que compreende a população de pontos de mototaxistas de Caicó e 300 usuários de mototáxi como amostragem na cidade, além de um fiscal da Coordenadoria Municipal de Trânsito de Caicó (CMTC) e o presidente da Associação de Mototaxistas e Motoboy de Caicó (AMMC).

Marconi e Lakatos (2013, p. 27) conceituam população como sendo um “[...] conjunto de seres animados ou inanimados que apresentam pelo menos uma característica em comum”. Os mesmos autores definem a amostra como uma parcela selecionada dessa população.

4.2.1 Sujeito da Pesquisa

A cidade de Caicó faz parte da região do Seridó, localizada na zona central do estado do Rio Grande do Norte como mostra a Figura 1. Segundo dados do IBGE, compreende uma área territorial de 1.228,574 km² equivalente a 2,33% do território estadual e sua população é estimada em 68.222 habitantes. (IBGE. 2019).

Figura 1 - Localização da cidade de Caicó no Estado do Rio Grande do Norte



Fonte: Oliveira; Fernanda (2016)

A cidade possui clima semiárido com temperatura média anual de 28°C. O período chuvoso compreende a maior parte entre os meses de fevereiro e abril, período este que dificulta a realização que algumas viagens devido a exposição à chuva em que o mototaxista e o usuário podem se submeterem.

4.2.2 Instrumento de Pesquisa

Foram aplicados como instrumentos de coleta de dados para a pesquisa, dois formulários e dois questionários sendo esses com perguntas específicas objetivas e subjetivas a fim de suprir as necessidades da pesquisa para a conclusão do trabalho.

Os formulários foram aplicados um para o responsável pelo setor de fiscalização de trânsito da CMTC com o objetivo maior de coletar informações sobre as leis vigentes no município que rege os serviços de mototáxi e o outro foi aplicado ao presidente da associação dos mototaxistas de Caicó com o intuito de extrair informações sobre a real situação da categoria.

Quanto aos questionários, o primeiro foi destinado aos mototaxistas com a finalidade de conseguir informações tanto para caracterizar o perfil quanto para buscar ideias que traga melhorias para a categoria, já o segundo questionário teve o propósito de identificar os usuários que dependem dos serviços de mototáxi além de buscar também novas ideias para a melhoria dos serviços.

O questionário pode ser considerado um instrumento cuja finalidade é a obtenção de dados mediante uma coleta feita pelo pesquisador e preenchida pelo informante, ao contrário dos formulários que são preenchidos pelo o pesquisador mediante entrevistas feitas com o informante. A linguagem utilizada no questionário deve ser de entendimento simples e direto para que o interrogado compreenda de forma explícita o que está sendo perguntado. (KAUARK. 2010).

4.2.3 Coleta e Tratamento de Dados

Em relação a análise dos dados, foi utilizada a ferramenta computacional *Microsoft Office Excel*, seu principal fundamento foi auxiliar nas edições de planilhas.

Por ser uma pesquisa do tipo quantitativa, os resultados coletados em campo através dos questionários, serão apresentados por meio de gráficos, tabelas e quadros. Eles serão expostos em forma de número absoluto e sua respectiva porcentagem. Já as informações coletadas por meio dos formulários, serão apresentadas de forma descritiva.

Com as estatísticas realizadas e os dados coletados, será possível identificar atribuições que poderão ser acrescentadas às leis que tem a finalidade de regulamentar os serviços de mototaxistas na cidade de Caicó, bem como reconhecer algumas práticas que não estão dando resultados favoráveis e que possa ser retirada da legislação.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A coleta de informações através de formulários e questionários aplicados durante a realização deste trabalho foi necessária para facilitar o entendimento de como funciona, partindo do ponto de vista legal, o exercício da profissão de mototaxista no município de Caicó/RN. Os formulários e questionários continham questões objetivas, de escala equilibrada e de múltipla escolha e foram aplicados a quatro categorias de pessoas que tem interesses direto no assunto proposto na cidade de Caicó. Sendo elas:

- Coordenadoria Municipal de Trânsito de Caicó (CMTTC);
- Presidente da associação de mototaxistas e motoboy do município de Caicó/RN;
- Prestadores de serviço de mototáxi;
- Usuários dos serviços de mototáxi.

Após a triagem dos dados, foram agrupadas as respostas e divididas em 4 subitens, a fim de compreender com mais clareza as informações coletadas e facilitar a conclusão e o resultado encontrado.

Os dois primeiros subitens buscaram coletar através de dois formulários, informações sobre a legislação vigente que rege o serviço de mototáxi em Caicó/RN. O primeiro formulário, apêndice A, foi destinado ao Órgão fiscalizador do município, enquanto o segundo formulário, apêndice B, foi remetido à associação de mototaxistas que defende os interesses da categoria no município.

Os dois últimos subitens trarão informações através de dois questionários, apêndices C e D, que foram aplicados compostos por perguntas objetivas a fim de compreender e caracterizar o perfil tanto dos servidores do serviço de mototáxi, quanto dos usuários que dependem deste serviço para se locomoverem.

A ordem das questões pode não seguir a sequência lógica contida nos formulários e questionários apresentados nos apêndices, pois, serão estruturadas conforme a necessidade de relacioná-las aos objetivos específicos.

5.1 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO E DO SISTEMA DE REGULAÇÃO MUNICIPAL DO SERVIÇO DE MOTO-TÁXI EM CAICÓ

O Mototáxi é um serviço de transporte público urbano que se diferencia dos demais por ter mais agilidade, rapidez e baixo custo além de fácil acesso principalmente em lugares onde não existem rotas alternativas de ônibus e vans. A lei que regulamenta a profissão de mototáxi no Brasil é a Lei N° 12.009 que foi sancionada pelo ex-presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva em 29 de julho de 2009. Entretanto, o funcionamento desse exercício depende da autorização do Poder Público de cada município.

Diante disso, serão abordados aspectos relacionados ao serviço desta modalidade de transporte exercida na cidade de Caicó/RN, a fim de identificar quais leis servem de base para regular a profissão do mototaxista e se há alguma dificuldade em exercê-la que necessita de algum ajuste.

5.1.1 Lei Municipal N° 4.507

A Lei Municipal N° 4.507 de 15 de dezembro de 2011, foi criada para regulamentar o Serviço de Mototáxi na cidade de Caicó/RN, porém, esta lei possui limitações e restrições. Através dos resultados obtidos no formulário pode-se observar que a referida Lei deixa lacunas em aberto no que diz respeito ao limite máximo de mototaxistas, a categoria julgou que a lei era inconstitucional fazendo com que a mesma fosse revogada. Atualmente, com a revogação da lei municipal, a profissão é regida pela Lei Federal 12.009/2009.

A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIn) foi impetrada pelo Ministério Público Estadual do Rio Grande do Norte (MPRN) e julgada procedente à unanimidade pelo Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte (TJRN) em 26 de outubro de 2016. Entre os elementos julgados, a Lei municipal também não previa expressamente a realização de procedimento licitatório prévio para o serviço de moto-táxi com consequente permissão ou concessão.

A CMTC é o Órgão Executivo Municipal de Transporte e Transito vinculado à Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços Urbanos de Caicó (SEMISU), foi criada através da Lei Municipal N° 4.695/2014, que tem competência e jurisdição dentro dos limites da circunscrição do município de Caicó, estabelecendo a sua

atuação, como órgão integrado ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e tem como uma de suas principais responsabilidades a fiscalização do transporte público que inclui os serviços de mototaxistas. A CMTC também conta com o auxílio da Polícia Militar (PM) por meio do Comando de Polícia Rodoviário Estadual (CPRE) e da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no trabalho de fiscalização dos mototaxistas, conforme pode ser vista na Figura 2.

Figura 2 - Fiscalização feita pela Polícia Rodoviária Estadual



Fonte: Blog Jair Sampaio (2019)

A CPRE é Órgão de escalão intermediário de comando da Polícia Militar do Rio Grande do Norte (PMRN) é responsável pela execução do Policiamento Rodoviário Estadual e Urbano da capital e interior do Estado. Ao CPRE compete executar o policiamento de trânsito urbano, além de realizar campanhas educativas e executar o policiamento de trânsito rodoviário nas rodovias estaduais, através dos Distritos Policiais Rodoviários e cooperando com as atividades da CMTC.

Entre as principais atribuições da CMTC estabelecidas pela lei 4.695/2014 pode-se destacar a competência para fiscalizar, segundo os parâmetros definidos e leis específicas, a operação e a exploração do Transporte Público de Passageiros por moto-táxi, promovendo as correções, aplicando as penalidades regulamentares nas infrações e arrecadando valores provenientes das multas, além de cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições.

A CMTC dispõe de duas viaturas que são utilizadas para auxiliar na fiscalização no município, conforme mostra a Figura 3.

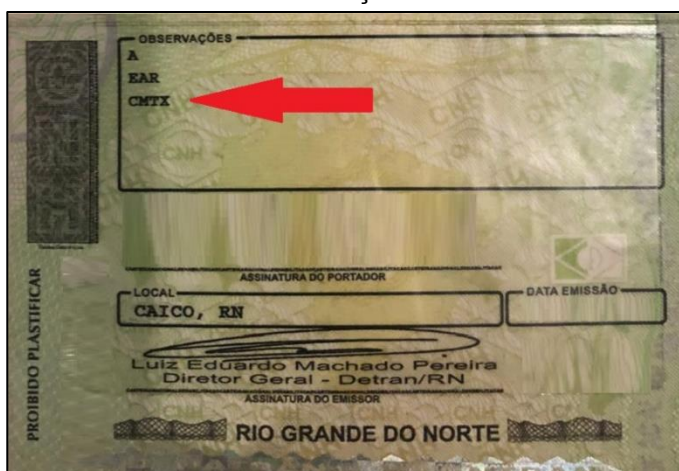
Figura 3 - Viatura de fiscalização de trânsito da CMTC



Fonte: Autoria própria (2019)

Para a CMTC a atividade de moto-táxi é uma atividade segura, pois o cidadão disposto a prestar esse serviços deve ser submetido a um curso de capacitação oferecido pelo o Departamento de Transito Nacional (DETRAN) com duração de 50 horas e sua grade curricular é composta por disciplinas como: direção defensiva; gestão de risco sobre duas rodas; transporte de pessoas; segurança e saúde e etc. Após o curso e para se tornar apto a profissão o mototaxista deve ter a observação “CMTX” – Curso de Mototaxista, na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) comprovando que fez o curso e obteve êxito, como pode ser visto na Figura 4.

Figura 4 - CNH com observação do curso de mototaxista



Fonte: Autoria própria (2019)

O CONTRAN é o órgão que regulamenta os cursos especializados obrigatórios destinados a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas e tem o curso de capacitação previsto em sua resolução de número 410. As despesas dispensadas pelo curso são custeadas pelo município e o governo do Estado do Rio Grande do Norte, através de parcerias e como forma de tornar acessível o ingresso na profissão.

5.1.2 Necessidade da Criação da Lei Municipal

O município de Caicó é considerado o pioneiro no Estado em termos de aquisição e funcionamento de serviços prestados por mototaxistas. Inicialmente, os mototaxistas se alocavam em praças exploradas por pessoas jurídicas, após uma prévia autorização do Poder Público Municipal.

Com o aumento da oferta do serviço, do número de profissionais e consequentemente aparecimento de diversas praças, surgiu a necessidade da criação de uma lei municipal nº 4.507/2011 que regulamentasse a profissão, e estabelecesse pré-requisitos para o seu exercício. Tais requisitos estão elencados a seguir:

- Cumprir as exigências do art. 2º da Lei Federal nº 12.009/2009;
- Estar vinculado à Previdência Social;
- Obter licença perante o órgão Municipal regulamentador desse serviço;
- Estar vinculado à uma empresa de prestação de serviço de mototáxi ou cadastrar a motocicleta junto ao órgão Municipal regulamentador do serviço.

O artigo 2º da Lei federal nº 12.009/2009, dispõe dos requisitos necessários para que o cidadão possa obter a permissão para prestar legalmente esse tipo de serviço:

- Ter 21 (vinte e um) anos completo;
- Possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
- Ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN;
- Estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN. (Conselho Nacional de Trânsito).

Embora tenha sido revogada, a lei municipal prever, punições a quaisquer inobservâncias das regras constantes na Lei Federal e sujeita o infrator as seguintes penas:

- Advertência escrita;
- Multa e suspensão da licença.

Diante da crescente procura pelos serviços de mototáxi e do elevado número de profissionais circulando na cidade, o poder municipal julgou necessária a implementação da lei municipal 4.507/2011, para organizar o serviço de mototáxi, trazendo diversos benefícios aos mototaxistas, como:

- Trabalhar de forma individual sem a necessidade de se cadastrar em uma Praça;
- Isenção do Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA);
- Flexibilidade de pagamento de impostos como o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) a receita federal que pode ser por meio do Simples Nacional através da empresa ou diretamente ao órgão, se o mototaxista optar por trabalhar de forma individual, ele precisa adquirir um alvará perante o município para exercer a atividade;
- Organização dos pontos rotativos com número de mototaxistas estipulado pelo CMTC.

Porém existem inúmeras dificuldades que são enfrentadas pelo poder municipal na regulamentação dos serviços de mototáxi, sendo as principais:

- O município não contar com agentes de trânsito nem guardas municipais;
- Muito serviço concentrado apenas para a equipe da CMTC que muitas vezes não dão conta.
- A deficiência nos recursos humanos.

Quando questionado sobre o que o poder Executivo Municipal poderia fazer pra trazer melhorias à categoria de mototaxistas, o fiscal da CMTC relatou que se a Lei municipal que rege esses serviços, atualmente revogada, voltasse a vigorar, já seria de grande melhoria e ainda acrescentou que o município carece de fiscalização mais descentralizada que deveria existir outros agentes para ajudar na fiscalização contribuindo assim para erradicar os problemas enfrentados pelos profissionais devidamente legalizados com os mototaxistas que exercem a atividade de forma clandestina.

5.1.3 Associação de Mototaxistas e Motoboy de Caicó-RN

Partindo da ascensão da demanda de oferta e procura pelos serviços de mototáxi, surge em 21 de Maio de 2014, a Associação de Mototaxistas e Motoboy de Caicó/RN, com o objetivo de organizar as atividades dos mesmos, além de buscar defender os interesses da categoria, através da segurança, responsabilidade e da saúde do trabalhador/usuário, a criação da associação também tinha o intuito de representar os direitos e deveres de cada profissional de acordo com o que estabelece a lei.

Atualmente, no município de Caicó/RN, 418 profissionais mototaxistas trabalham legalizados e cadastrados junto a associação. Todos atendem os pré-requisitos básicos estabelecidos pela lei 4.507/2011 que regulamenta o serviço de mototáxi. A associação disponibiliza um estatuto contendo as principais diretrizes para que o associado exerça sua função de acordo com a lei, como por exemplo, caracterização da motocicleta de forma adequada, vestimenta padrão, documentos do veículo em dia etc, conforme pode ser visto na Figura 5.

Figura 5 - Mototaxista padronizado



Fonte: Autoria própria (2019)

O objetivo maior da associação é a união da categoria na luta e defesa de seus direitos, para que consigam reconhecimento e consequentemente melhorias na execução da função que sofre com falta de apoio municipal principalmente em relação a fiscalização com os profissionais mototaxistas clandestinos e ilegais que atuam na cidade.

Existem vários benefícios para os associados, o maior deles é a isenção do pagamento do alvará da prefeitura e do IPVA. Esses impostos são custeados pela associação com a taxa de contribuição mensal que cada associado repassa, sendo uma quantia simbólica de 10,00 reais.

A sede da categoria está sendo construída e trará cursos voltados para a melhoria do profissionalismo dos mototaxistas. Outra vantagem oferecida aos associados é o desconto aplicado às compras de acessórios para motos ofertados por lojas em que a associação tem convenio, além de plano de saúde e assistência em caso de acidentes.

É importante ressaltar que as principais dificuldades enfrentadas pela associação é a inadimplência com o pagamento da taxa mensal cobrada para a manutenção e construção da sede, isenção de parte dos impostos relacionados ao IPVA e alvará fornecido pela prefeitura.

De acordo com o presidente da associação, o Sr. José Vale de Lucena, “para melhorar o exercício da função da categoria, deveria ser incluso na lei, a obrigação de existir uma jaqueta (fardamento) única, diferenciada apenas por números, que os mototaxistas usassem,” segundo ele, traria mais confiança para os usuários, tendo em vista que no caso de possíveis problemas, o usuário saberia identificar com mais facilidade qual profissional prestou o serviço. Ainda de acordo com o presidente da associação, “da forma atual, os mototaxistas são diferenciados apenas pela cor da jaqueta, uma vez que, se algo de errado acontecer com algum usuário, pode prejudicar a reputação de todos que usam a jaqueta da mesma cor”, a Figura 6 mostra a jaqueta utilizada pelos mototaxistas da Cidade de Caicó.

Figura 6 - Jaqueta de mototaxista



Fonte: Aline Gomes (2014)

O presidente da associação afirma que outra atribuição que deveria ser acrescida na lei, é a padronização dos pontos rotativos, com limite de profissionais e com estrutura adequada para a permanência e conforto dos mesmos.

Os pontos rotativos espalhados pela cidade (FIGURA 7) apresentam problemas que interferem na qualidade dos serviços oferecidos pelos mototaxistas, sendo eles:

- Insegurança;
- Falta de conforto adequado nos pontos rotativos;
- Falta de condições de trabalho;
- Desorganização, uma vez que, qualquer mototaxista pode ocupar uma vaga nos pontos sem ter permissão etc.

Figura 7 - Pontos rotativos espalhados pela cidade



Fonte: Autoria própria (2019)

A seguir, estão descritos os pontos rotativos do município (QUADRO 1), alguns destes pontos estão em desuso por falta de estruturas adequadas e/ou por estar localizado em lugares que não apresentam mais a demanda de passageiros que existia na época da implementação. Vale ressaltar que, em período de festas, são criados pontos rotativos provisório, para atender a demanda dos usuários em lugares específicos próximo aos locais dos eventos festivos. Esses pontos provisórios só funcionam enquanto durar o evento, sendo desativado logo após o seu encerramento.

Quadro 1 - Relação Dos Pontos Rotativos Para Mototáxis Em Caicó/RN

ITEM	AV/RUA - BAIRRO	LOCALIDADE DE REFERÊNCIA	VAGA
1	AV. CORONEL MARTINIANO - CENTRO	CENTRO ADMINISTRATIVO HOTEL DO REGENTE BANCO DO BRADESCO NET INFORMÁTICA	5 10 6 6
2	RUA RENATO DANTAS - CENTRO	ATACADÃO DOS ELETROS TERMINAL RODOVIÁRIO	4 20
3	RUA AUGUSTO MONTEIRO	HOTEL GUANABARA	8
4	RUA OLEGÁRIO VALE - CENTRO	SUPERMERCADO PAULINO	10
5	RUA GENERINA VALE - CENTRO	COLÉGIO CUCA	4
6	RUA JOEL DAMASCENO	SUPERMERCADO LIG ZARB	6
7	AV. RIO BRANCO - CENTRO	SENAI	10
8	AV. SERIDÓ - CENTRO	MERCADO PÚBLICO LOJA P. ARAÚJO AÇOUGUE PÚBLICO	3 6 6
9	AV. CELSO DANTAS - CENTRO	COLÉGIO SENADOR GUERRA	8
10	ILHA DE SANTANA - CENTRO	BEIRA RIO	20
11	RUA MANOEL ALPIDIO	HOSPITAL TIAGO DIAS	12
12	BAIRRO MAYNARD	CIDADE JUDICIÁRIA	8
13	BAIRRO PAULO VI	PADARIA SANTA CLARA CAIC/UERN	4 10
14	BAIRRO PENEDO	UFRN CENTRAL DO CIDADÃO CLÍNICA SANTA CLARA	8 10 4
15	CONJUNTO VILA DO PRÍNCIPE	SECRETARIA DE SAÚDE	10
16	BAIRRO PARAIBA	PRAÇA MANOEL FELIX HOSPITAL DO SERIDÓ	6 8
17	BAIRRO BARRA NOVA	EECCAM POSTO DE SAÚDE	6 2
18	BAIRRO RECREIO	COLÉGIO MUNICIPAL	6
19	BAIRRO ALTO DA BOA VISTA	PRAÇA DO JERIMUM	8
20	BAIRRO SALVIANO SANTOS	POSTO DE SAÚDE	6
21	BAIRRO NOVA CAICÓ	IFRN	10
22	BAIRRO NOVA DESCOBERTA	TREVO (JERIMUM)	10
23	BAIRRO SOLEDADE	COLÉGIO IVANOR PEREIRA	10
24	BAIRRO WOLFREDO GURGEL	BARANDÃO COLÉGIO DOM ADELINO	10 5
25	BAIRRO JOÃO XXIII	CASA DA MÃE POBRE	10
26	BAIRRO SAMANAÚ	POSTO DE SAÚDE POSTO DE SEBASTIÃO	6 6
27	BAIRRO ACAMPAMENTO	RESTAURANTE POPULAR MEGA KILÃO	10 6
28	BAIRRO ITANS	TREVO	10

Fonte: Autoria própria (2019)

Por último, o presidente relata que a fiscalização do exercício da profissão não é feita de forma eficiente pelo agente fiscalizador, ele defende que o município deveria estabelecer agente de trânsito (Amarelinhos), treinados e capacitados para controlar o tráfego nas vias de transportes da cidade, melhorando assim a forma de trabalho dos mototaxistas.

5.1.4 Análise de Dados Referentes a Questionários Aplicados aos Usuários de Mototáxi

Inicialmente, foi realizada uma pesquisa com 300 pessoas, através da aplicação de formulários contendo perguntas com a finalidade de caracterizar os usuários dos serviços prestados por mototaxistas no município de Caicó/RN e especificamente, analisar o serviço prestado pelos mototaxistas da cidade.

Dados relacionados a gênero, escolaridade, idade, renda, meio transporte que utiliza frequentemente, e atividade profissional, frequência do uso dos serviços de mototaxistas, período de utilização, finalidade da viagem, métodos de solicitação, falhas, contribuições e sugestão de possíveis melhorias, foram minuciosamente analisados e são expostos de forma clara para facilitar a compreensão do leitor e contribuir com possíveis melhorias na atuação e prestação de serviços da categoria.

Com relação ao gênero dos usuários do serviço de mototáxi, a pesquisa identificou que a utilização dos serviços de mototaxistas não difere muito entre os gêneros masculino e feminino, os resultados estão expostos na Tabela 1.

Tabela 1 - Gênero dos usuários de serviço de mototáxi

Gênero	Nº absoluto (n)	Porcentagem (%)
Masculino	173	57,7
Feminino	127	42,3
Total Geral	300	100

Fonte: Autoria própria (2019)

Na Tabela 2 são apresentados os resultados referentes a classificação do nível de escolaridade dos usuários.

Tabela 2 - Nível de escolaridade dos usuários de serviço de mototáxi

Nível de Escolaridade	Nº absoluto (n)	Porcentagem (%)
Fundamental Incompleto	32	10,7
Fundamental Completo	21	7
Médio Incompleto	85	28,3
Médio Completo	96	32
Superior Incompleto	43	14,3
Superior Completo	23	7,7
Total Geral	300	100

Fonte: Autoria própria (2019)

Analisando o nível de escolaridade, constata-se que a diferença entre usuários com o Ensino Médio completo e incompleto estão equiparadas numericamente.

No que se refere à faixa etária dos usuários, a pesquisa mostra que o maior percentual de usuários estejam distribuídos em todas as faixas, embora haja uma predominância entre a faixa de 24 e 29 anos de idade, composta por pessoas inseridas no mercado de trabalho, respondendo por 26% dos usuários, como mostra a Tabela 3.

Tabela 3 - Faixa etária dos usuários do serviço de mototáxi

Idade	Nº absoluto (n)	Porcentagem (%)
Menor que 18 anos	32	10,7
18 a 23 anos	48	16
24 a 29 anos	78	26
30 a 35 anos	47	15,7
36 a 41 anos	34	11,3
42 a 47 anos	25	8,3
48 a 53 anos	20	6,7
54 a 59 anos	12	4
Acima de 60 anos	04	1,3
Total Geral	300	100

Fonte: Autoria própria (2019)

O perfil socioeconômico dos usuários está descrito na Tabela 4, que apresenta a distribuição da renda familiar dos usuários dos serviços de mototaxistas no município de Caicó/RN.

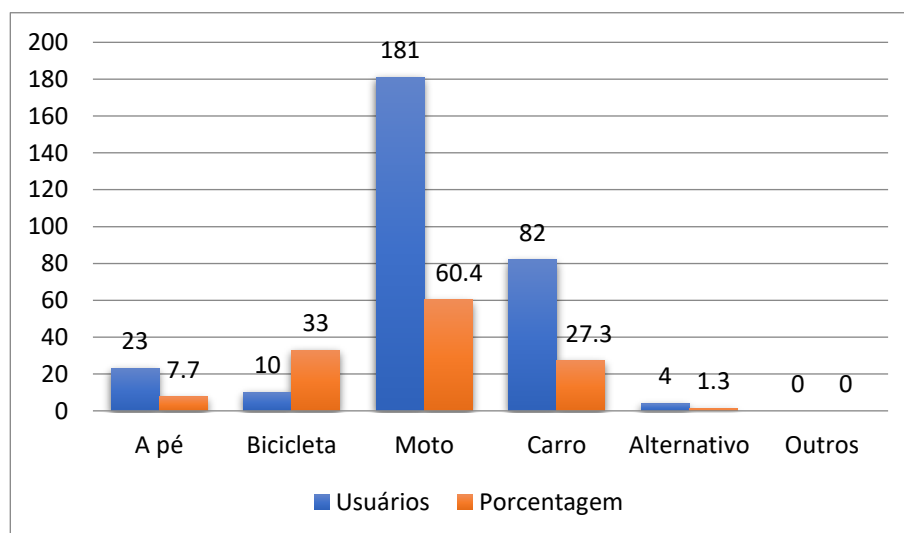
Tabela 4 - Faixa de renda familiar dos usuários do serviço de mototáxi

Faixa de renda familiar	Nº absoluto (n)	Porcentagem (%)
Até 1 salário mínimo	103	34,3
De 1 A 3 salários mínimos	119	39,7
De 3 A 6 salários mínimos de	67	22,3
Mais que 6 salários mínimos	11	3,7
Total Geral	300	100

Fonte: Autoria própria (2019)

Com base na análise da renda familiar dos usuários, foi identificado que o serviço de mototáxi predomina com o percentual de 39,7% entre os usuários com renda mensal que varia entre 1 e 3 salários mínimos e utilizam o transporte público para realizar seus deslocamentos, seguidos pelos usuários da faixa de renda menor que 1 salário mínimo mensal, ambos consideram esse meio de transporte por como uma alternativa economicamente acessível.

O Gráfico 1, traz dados relacionados aos meios de transporte utilizados diariamente para deslocamentos de diversas finalidades na cidade.

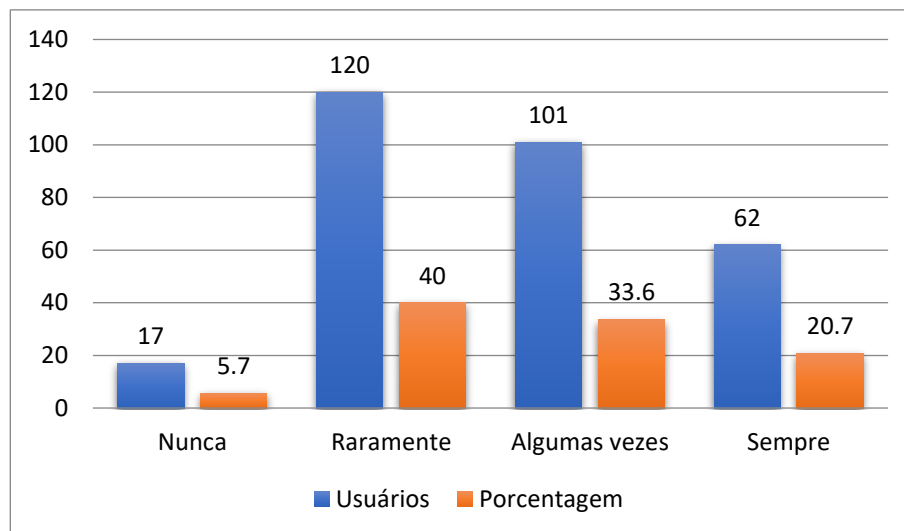
Gráfico 1 - Meios de transportes utilizados cotidianamente

Fonte: Autoria própria (2019)

É possível justificar a utilização da moto como principal meio de transporte urbano (60,4%), devido seu baixo custo de aquisição e manutenção, seguidos pela utilização do carro (27,3%) como automóvel particular com usuários pertencentes a faixas de rendimentos mensais entre 3 e 5 salários mínimos.

Quanto a utilização do serviço de mototaxi, dos 300 usuários que compõem a amostra, um total de 17 pessoas, não utilizam atualmente. Restando 283 usuários do serviço, aos quais foram desenvolvidas perguntas com relação ao serviço.

Gráfico 2 - Frequência do uso de serviços de mototáxi



Fonte: Autoria própria (2019)

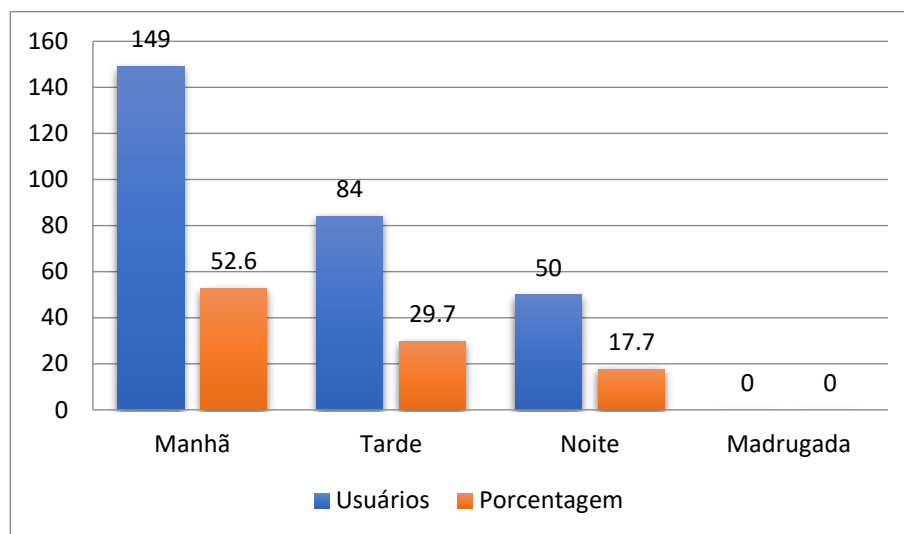
O Gráfico 2, apresenta percentuais relacionados a frequência utilização dos serviços prestados por mototaxistas, após revisão de dados constatou-se que apenas 20,7% dos usuários utilizam mototáxi como meio de locomoção diariamente, 33,6% afirmam utilizar o serviço algumas vezes e 40% solicitam o transporte de mototáxi raramente em situações de emergência que não haja outra opção de deslocamento.

Desse ponto em diante, as perguntas foram destinadas apenas para os 283 usuários que relataram utilizar os serviços de mototáxi, tendo em vista que as perguntas seguintes tem o propósito de adquirir informações apenas dos usuários que de alguma forma, utilizam esse meio de transporte. Os 17 usuários que não utilizam os serviços foram dispensados de responder as perguntas.

O serviço de mototaxi é oferecido para os usuários em todos os turnos do dia, diurno e noturno. A quantidade de mototaxistas atuando em cada turno pode variar de acordo com a quantidade de pessoas que possivelmente irão precisar dos serviços em um certo dia. Essa variedade de horários demonstra a flexibilidade da jornada de trabalho dos mototaxistas.

Os turnos de utilização de mototáxi são distribuídos entre os períodos da manhã, tarde, noite e madrugada e são expostos no Gráfico 3.

Gráfico 3 - Período de utilização



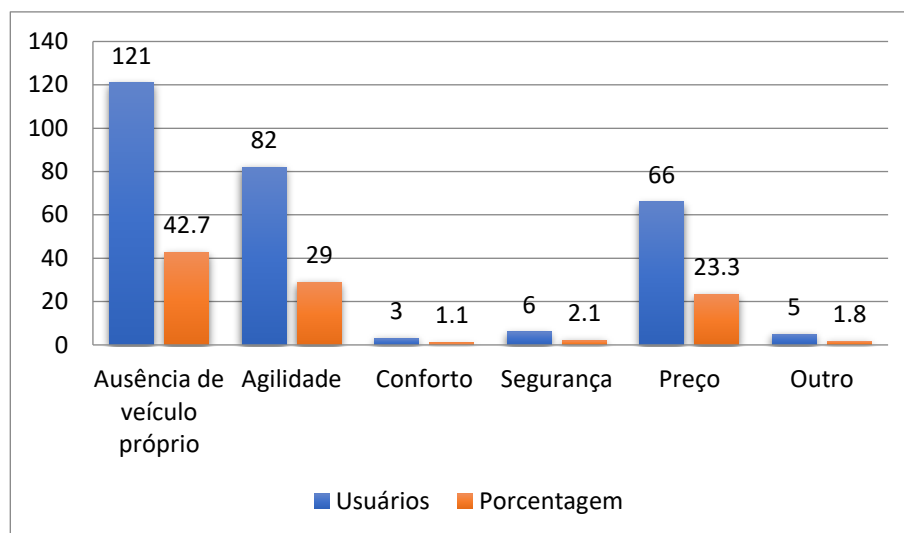
Fonte: Autoria própria (2019)

Analisando o gráfico acima, percebe-se que a maior parte das viagens são realizadas no turno da manhã com aproximadamente 52,6%, seguida pelo turno da tarde com 29,7 e noite com 17,7%. Buscando justificar os horários de utilização do serviço de mototáxi e sua maior busca se concentrar entre os horários matutino e vespertino, entendemos que os usuários estão inseridos no mercado de trabalho da cidade, com jornadas de 8h diárias de trabalho (exceto trabalhadores de repartições públicas que trabalham apenas um expediente por dia), distribuídas entre as 8h da manhã às 17h30 da tarde. Muitos desses usuários além de serem empregados comerciais ainda fazem faculdade a noite e justificam assim o uso desse meio de transporte noturno.

O período da madrugada foi levado em consideração tendo que vista que Caicó por ser uma cidade festiva, tendo como seus maiores eventos o Carnaval e a Festa de Santana, abre espaço para que este serviço seja desenvolvido em todos os turnos do dia. Muitas vezes é o serviço prestado pela madrugada que proporciona uma quantia extra no salário destes trabalhadores. Porém, as viagens pela madrugada não foram escolhidas por nenhum dos usuários entrevistados.

Em relação aos destinos dos usuários que fazem uso do mototáxi como meio de transporte para se locomover, se relacionam à trabalho, escola, entrega de encomendas e atividades de lazer e são expostos no Gráfico 4.

Gráfico 4 - Motivo para utilização do mototáxi



Fonte: Autoria própria (2019)

Dentre os motivos apontados para opção pela utilização do serviço de mototáxi, a ausência de veículo próprio se destaca com 42,7%, o quesito agilidade do meio de transporte representa 29% e é um dos principais motivos que contribui para sua escolha, quanto à segurança 2,1% dos usuários relacionam com a segurança pública, considerando seguro por conduzir o passageiro do seu ponto de saída até o seu destino final, sem interrupções e esperas em paradas. O preço aparece com 23,3% dos motivos para sua escolha por ser considerado um fator de melhor custo/benefício.

A finalidade da utilização dos serviços de mototáxi é exposta na Tabela 5.

Tabela 5 - Finalidade da utilização dos serviços de mototáxi

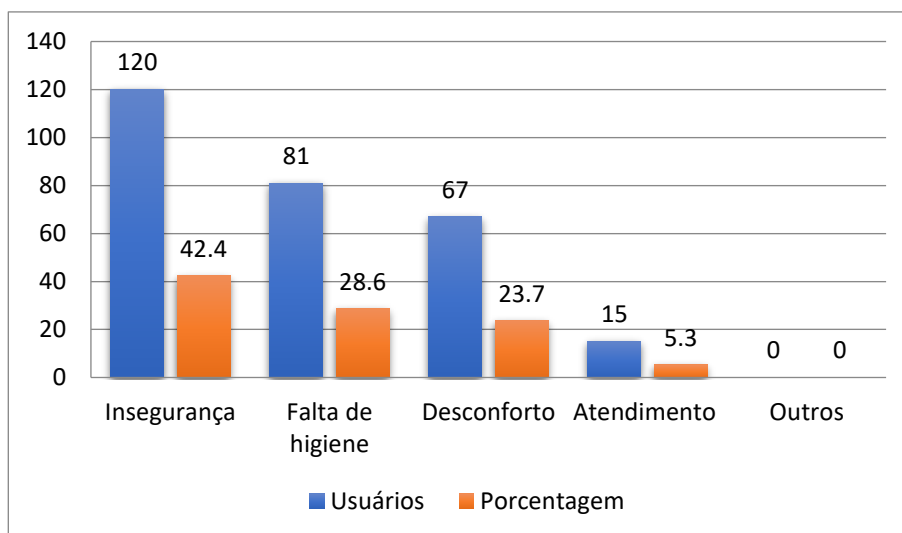
Finalidade	Nº absoluto (n)	Porcentagem (%)
Trabalho	86	28,6
Escola	87	29
Lazer	22	7,4
Outros	105	35
Total Geral	300	100

Fonte: Autoria própria (2019)

Constata-se que a finalidade de utilização do mototáxi como meio de transporte para locomoção se divide entre viagens escolares (29%) e idas ao trabalho (28,6%), 35% dos usuários firmam utilizar esses serviços sem finalidades estabelecidas, solicitam o profissional independente da circunstância.

O Gráfico 5 elenca os fatores que levam o usuário a não optar pela utilização dos serviços oferecidos por mototaxistas.

Gráfico 5 - Fatores que levariam a não utilização dos serviços de mototáxi



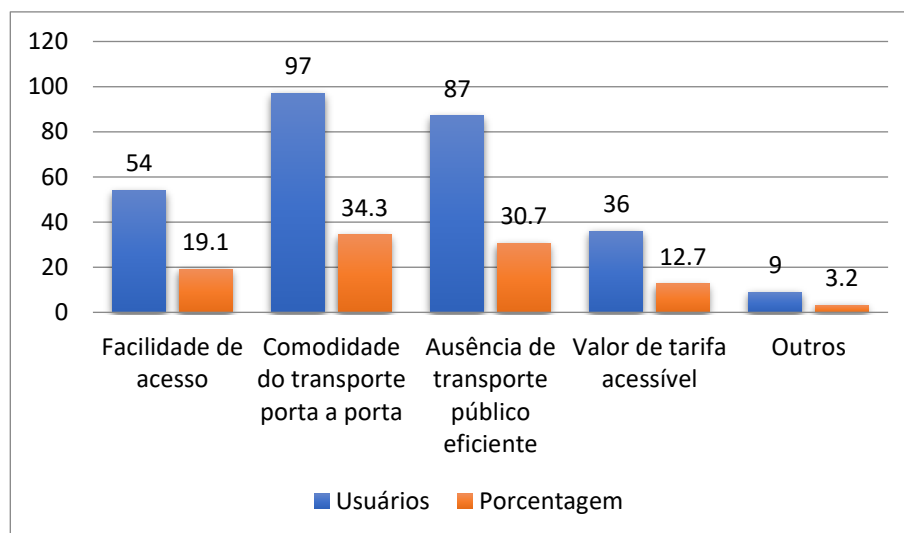
Fonte: Autoria própria (2019)

A insegurança ocupa o primeiro lugar dos motivos que leva a não utilização desses serviços, apresentando 42,4% estando relacionada a maior susceptibilidade de ocorrência de acidentes de trânsito, seguida pela falta de higiene que acarreta em 28,6% da taxa de negação, estando diretamente relacionada com a manutenção do veículo e dos equipamentos de segurança como o capacete que é utilizados por todos os usuários. O desconforto apresenta 23,7% na opinião dos usuários e está relacionado à exposição do passageiro no veículo (sol forte, chuva etc.).

O atendimento por sua vez ainda deixa a desejar na concepção de alguns usuários. Eles relataram que existe ainda despreparo por parte dos profissionais em como se portar para atender melhor os seus clientes, fatores relacionados a falta de preocupação com o passageiro foram citados, como por exemplo no que diz respeito ao uso correto dos itens de segurança.

Entre os fatores que contribuem para a utilização dos serviços oferecidos por mototáxis, destaca-se a comodidade de oferta do serviço porta-a-porta descrito no Gráfico 6.

Gráfico 6 - Fatores que contribuem para a utilização dos serviços de mototáxi



Fonte: Autoria própria (2019)

Em relação aos fatores que contribuem para a utilização dos serviços de mototáxi, a comodidade de oferta do serviço aparece com 34,3%, seguido da ausência de transportes públicos coletivos eficientes no município com 30,7%, fato que é motivo de muita reclamação pública. A facilidade de acesso a esse serviço apresenta 19,1% dos motivos que contribuem para sua utilização e se justifica pela praticidade de solicitar a viagem.

Sobre os métodos de acesso ao serviço de mototáxi, a Tabela 6 apresenta os principais métodos de solicitação dos serviços de mototáxi.

Tabela 6 - Métodos de solicitação do serviço de mototáxi

Método	Nº absoluto (n)	Porcentagem (%)
Telefone	119	39,6
Acesso direto nos pontos rotativos	88	29,3
Aplicativo de mensagem de texto	83	27,6
Outros	10	3,5
Total Geral	300	100

Fonte: Autoria própria (2019)

Na classificação do percentual dos métodos de solicitação do serviço de mototáxi, destacou-se a solicitação por telefone com 39,9%, caracterizada como a forma mais simples de solicitar o profissional, seguido pelo acesso direto aos pontos rotativos com 29,3% que geralmente se localizam em pontos específicos da cidade, onde há uma maior concentração de pessoas (próximo a comércios e escolas) e a solicitação através de aplicativos de mensagens de texto ocupam 27,6% da amostra, sendo justificada pelo rápido contato com o mototaxista que possui esses aplicativos, sendo ele : WhatsApp® e Messenger®.

Os usuários foram perguntados se na opinião deles algo poderia ser melhorado na oferta dos serviços prestados pelos mototaxistas do município. 32,5% relataram que a qualidade dos equipamentos de segurança deveria receber uma atenção maior, fatores relacionados a estado de conservação e odores desagradáveis foram citados.

E 37,1% dos entrevistados defendem que o modo de solicitação do serviço deveria ser modernizado para diminuir o tempo de espera nos pontos rotativos ou em outros lugares. 15,9% afirmam que as motocicletas deveriam passar periodicamente por revisões e consertos para garantir mais conforto aos usuários. 10,6% relatam que o atendimento do mototaxista ao usuário deveria ser mais caloroso e cordial, a fim de estabelecer vínculos entre prestador de serviço para viagens futuras com o mesmo profissional, caso haja necessidade e possibilidade.

5.1.5 Análise de Dados Referentes a Questionários Aplicados aos Mototaxistas do Município de Caicó-RN

Informações fornecidas pelo órgão de fiscalização de trânsito do município, Coordenadoria Municipal de Trânsito de Caicó (CMTC), afirmam que foram distribuídos 42 pontos rotativos em locais estratégicos da cidade, onde se concentram um maior número de pessoas, como: centro comercial, supermercados, shopping, postos de saúde e em pontos de referência nos bairros mais distantes do Centro. Dos 42 pontos rotativos informados pelo CMTC, apenas 32 estão funcionando, os outros 10 pontos rotativos (QUADRO 2) estão desativados.

Quadro 2 - Relação Dos Pontos Rotativos Desativados Em Caicó/Rn

ITEM	AV/RUA - BAIRRO	LOCALIDADE DE REFERÊNCIA	VAGA
5	RUA GENERINA VALE - CENTRO	COLÉGIO CUCA	4
10	ILHA DE SANTANA - CENTRO	BEIRA RIO	20
13	BAIRRO PAULO VI	PADARIA SANTA CLARA	10
15	CONJUNTO VILA DO PRÍNCIPE	SECRETARIA DE SAÚDE	10
17	BAIRRO BARRA NOVA	POSTO DE SAÚDE	2
18	BAIRRO RECREIO	COLÉGIO MUNICIPAL	6
20	BAIRRO SALVIANO SANTOS	POSTO DE SAÚDE	6
21	BAIRRO NOVA CAICÓ	IFRN	10
26	BAIRRO SAMANAÚ	POSTO DE SAÚDE	6
27	BAIRRO ACAMPAMENTO	MEGA KILÃO	6

Fonte: Autoria própria (2019)

Durante os principais eventos festivos da cidade como Carnaval e a Festa de Santana, são distribuídos pela prefeitura pontos rotativos provisórios nos locais de festas. O Quadro 3 apresenta alguns desses pontos.

Quadro 3 - Relação Dos Pontos Rotativos Provisórios Em Caicó/RN

AV/RUA - BAIRRO	LOCALIDADE DE REFERÊNCIA
ILHA DE SANTANA	PONTE
PRAÇA DE SANTANA	CATEDRAL DE SANTANA
CASA DA CULTURA	CATEDRAL DE SANTANA
PRAÇA DO CORETO	HOTEL LIBERDADE
BIBLIOTECA PÚBLICA	ANTIGA PREFEITURA
ESCOLA SENADOR GUERRA	PRAÇA DA ALIMENTAÇÃO
AABB	CAVALARIA DE POLÍCIA
CLUBE ACASEC	AABB
CLUBE CORINTHIANS	MARÇONARIA
CLUBE PINGO D'ÁGUA	POUSADA BOM GOSTO

Fonte: Autoria própria (2019)

A aplicação dos questionários foi realizada em todos os pontos rotativos que atualmente estão em funcionamento na cidade, os mototaxistas que responderam ao questionário foram aqueles que estavam nos pontos rotativos no momento da visita do autor do trabalho. Ao todo foram entrevistados 57 mototaxistas. Os dados coletados e analisados serão descritos a seguir.

Em relação ao gênero, a maioria dos profissionais é do sexo masculino, totalizando 93% e apenas 7% são do sexo feminino.

A Tabela 7, traz dados referentes a escolaridade dos mototaxistas que trabalham regulamentados no município de Caicó/RN.

Tabela 7 - Escolaridade dos mototaxistas

Nível de Escolaridade	Nº Entrevistados	Porcentagem (%)
Ensino Fundamental Incompleto	14	24,6
Ensino Fundamental Completo	8	14
Ensino Médio Incompleto	11	19,3
Ensino Médio Completo	19	33,3
Ensino Superior Incompleto	2	3,5
Ensino Superior Completo	3	5,3
Total Geral	57	100

Fonte: Autoria própria (2019)

Os dados obtidos com a aplicação do questionário aponta que 33,3% dos profissionais mototaxistas possuem o Ensino Médio Completo e 24,6% possuem o Ensino Fundamental Incompleto, o que justifica o exercício da profissão devido a falta de oportunidade de empregos formais com carteira assinada, principalmente diante do baixo nível de escolaridade, representando 19,3% dos profissionais liberais estão os que possuem o Ensino Médio Incompleto.

Esses trabalhadores autônomos possuem características de não possuir alto nível de instrução e, não tem formação profissional para atuar em uma área que necessite de conhecimento técnico específico e gere melhores rendimentos e consequentemente uma melhor estabilidade financeira.

No que diz respeito a faixa etária dos profissionais mototaxistas, os resultados estão dispostos a seguir na Tabela 8.

Tabela 8 - Faixa etária dos mototaxistas

Idade	Nº Entrevistados	Porcentagem (%)
De 18 a 23 anos	4	7
De 24 a 29 anos	10	17,5
De 30 a 35 anos	12	21,1
De 36 a 41 anos	15	26,3
De 42 a 47 anos	9	15,8
De 48 a 53 anos	4	7
De 54 a 59 anos	2	3,5
Mais de 60 anos	1	1,8
Total Geral	57	100

Fonte: Autoria própria (2019)

O maior percentual de idade dos entrevistados se concentra na faixa etária entre 30 e 41 anos, totalizando 26,3% do total da amostra, seguidos pelos profissionais de 30 a 35 anos, representando 21,1%.

Cerca de 64,9% dos entrevistados que representa o número total da amostra, possuem a profissão de mototaxistas como principal fonte de renda familiar, enquanto 35,1% desenvolve outras atividades geradora de rendas secundárias como: agricultor; camioneiro; costureira; eletricista; garçon; instrutor de auto escola; músico; professor; refrigerista (manutenção de ar condicionado); representante comercial; taxista; vigilante; etc. Tais profissões exigem pouca necessidade de qualificação ou nível de escolaridade.

Quanto a faixa de renda familiar do mototaxista, a Tabela 9 expõe os dados abaixo:

Tabela 9 - Faixa de Renda Familiar do Mototaxistas

Faixa de renda familiar	Nº Entrevistados	Porcentagem (%)
Até 1 Salário Mínimo	36	63,1
De 1 A 3 Salários Mínimos	20	35,1
De 3 A 6 Salários Mínimos	0	1,8
Mais de 6 Salários Mínimo	1	0
Total Geral	57	100

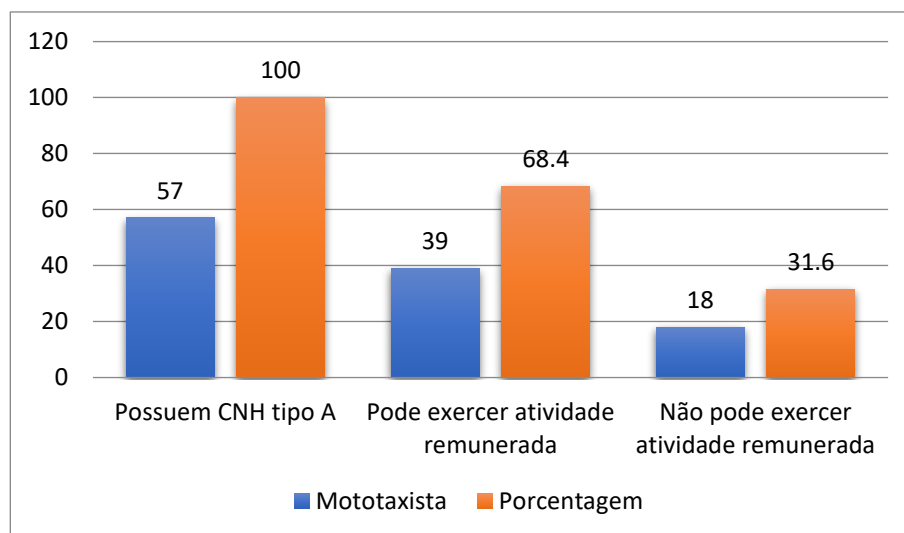
Fonte: Autoria própria (2019)

Dentre as distribuições de renda familiar dos mototaxistas, 63,1% da amostra se classifica dentro do ganho mensal de até 1 salário mínimo, enquanto que 35,1% se classificam dentro da faixa de renda mensal de 1 a 3 salários mínimos contra 1,8% que apresentam renda de 3 a 6 salários mínimos.

No tocante a concessão da permissão para atuar como profissional mototaxista e conduzir o veículo automotivo de duas rodas, o cidadão que tenha interesse em atuar de forma relura e liberal deve possuir Carteira Nacional de Habilitação – CNH tipo A, que de acordo com o Art. 143 do CTB na Resolução 168 do CONTRAN, permite ao condutor a habilitação de conduzir veículo motorizado de duas ou três rodas, é obrigatória.

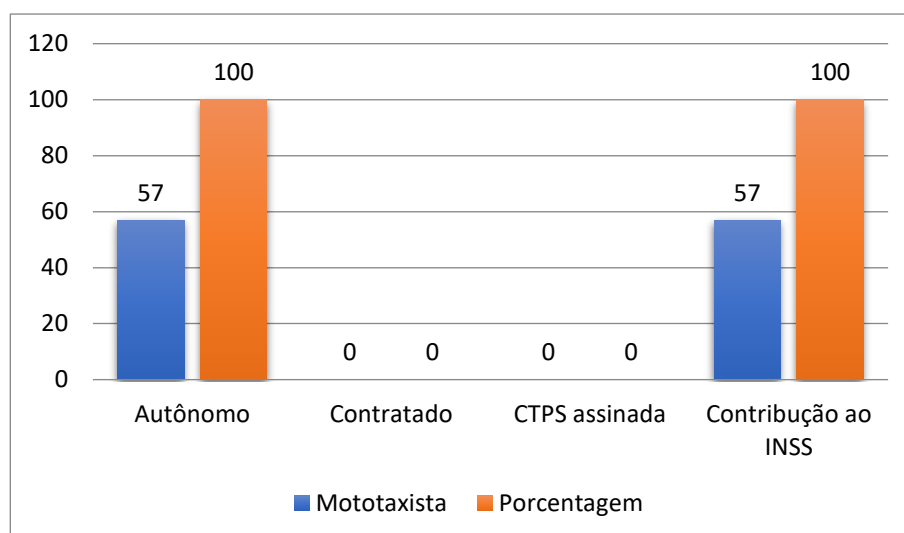
Todos os entrevistados possuem CNH nacional e desses, apenas 68,4% na CNH contém a opção para desenvolver atividades remuneradas, como mostra o Gráfico 7.

Gráfico 7 - Regularidade da CNH dos mototaxistas



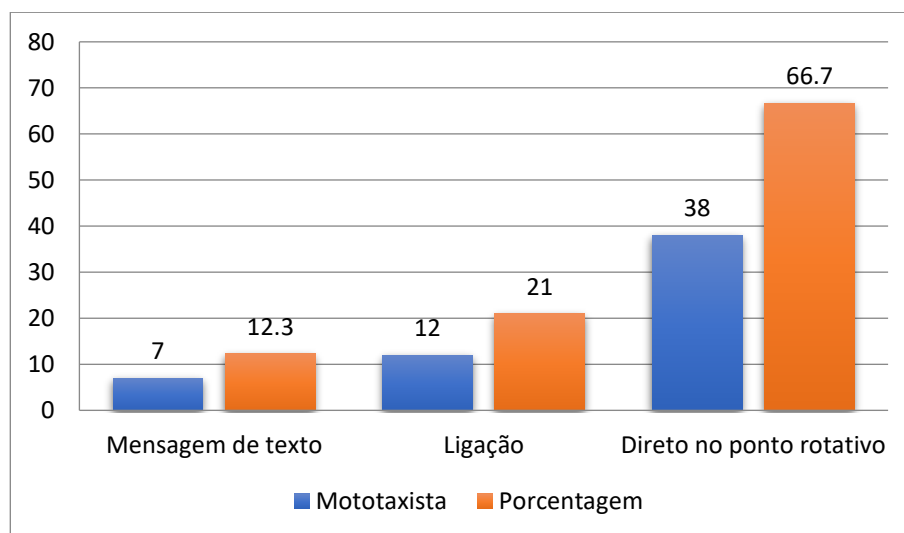
Fonte: Autoria própria (2019)

Com base nos dados coletados, 100% dos profissionais trabalham de forma autônoma, nenhum deles possuem Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS) assinada em nenhum outro vínculo empregatício. E, com relação aos autônomos, todos fazem contribuição à previdência social, pagando mensalmente o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), como justificativa de que atuam em um trabalho de risco eminente e desejam se resguardar em caso de invalidez ou afastamento de trabalho, como mostra o Gráfico 8 a seguir.

Gráfico 8 - Exercício profissional formal dos mototaxistas

Fonte: Autoria própria (2019)

Abaixo, o Gráfico 9 expõe dados relacionados aos métodos de solicitação do mototaxi.

Gráfico 9 - Método de solicitação do mototáxi

Fonte: Autoria própria (2019)

Diante da análise dos dados, percebe-se que o principal método de solicitação do mototaxi é a solicitação diretamente no ponto rotativo, os mototaxistas afirmaram que se trata de clientes que não costumam usar o serviço, utilizando apenas em ocasiões de “emergência”, onde não há uma preferência pela qualidade do serviço prestado, tendo como objetivo a execução da viagem. A ligação aparece com 21%, sendo o segundo método mais utilizado e se explica pela clientela “fixa”

do profissional, amigos e familiares. E, quanto a solicitação por meio de mensagens de texto, apenas 12% utilizam esse meio.

A Tabela 10 dispõe sobre análise dos dados sobre o transporte de encomendas.

Tabela 10 - Trabalha com encomendas

Fazem entregas	Nº Entrevistados	Porcentagem (%)
SIM	53	93
NÃO	4	7
Total Geral	57	100

Fonte: Autoria própria (2019)

Muitos mototaxistas que possuem outro trabalho concomitante com o mototáxi exclusivo para passageiros, a maioria atua paralelamente com o transporte de mercadorias e entregas. Neste caso, 93% dos mototaxistas afirmam fazer entregas de encomendas, sejam elas de maneira contratual ou não, como complemento da renda que se soma a atividade principal. Quanto aos 7% dos entrevistados que afirmaram não atuar com entrega de encomendas, pontuaram o risco de transportar materiais ou objetos ilícitos, preferindo assim evitar a execução da atividade.

Quando questionados sobre os cálculos que estabelecem o valor da tarifa cobrada pelo profissional, todos os mototaxistas entrevistados relataram que o cálculo do preço é um valor fixo determinado pelo município. Os valores são: 5,00 reais para viagens no mesmo bairro ou bairros vizinhos, 7,00 reais para viagens de um bairro passando por um segundo bairro e chegando no terceiro, e viagens para lugares mais distantes, como distritos ou sítios, a tarifa é calculada de acordo com a quilometragem, 1,00 real a cada quilometro apartir da saída da cidade além dos 5,00 ou 7,00 reais já cobrado pelo deslocamento dentro da cidade.

Esses valores estipulados pelo município através da prefeitura estão fixados do decreto nº 637 de 23 de Julho de 2018, apresentado no Anexo III.

Com relação ao número de viagens, foi observado certa discrepância entre os mototaxistas entrevistados. 9 relataram não saber, 18 responderam que a quantidade varia de 30 a 50 viagens, 14 relataram que realizam cerca de 10 viagens por dia totalizando unas 80 por semana, outros 14 afirmaram que realizam mais de 80 viagens chegando próximo a 100 viagens, e somente um mototaxista respondeu

que faz mais de 120 viagens semanais.

As próximas perguntas feitas aos profissionais se referem ao curso para a qualificação e capacitação da atividade do mototaxista, este curso era oferecido pelo Estado em parceria com o município e o DETRAN. O objetivo do curso era adequar os mototaxistas de Caicó às exigências determinadas pela resolução 410/2012 do CONTRAN, atendendo o que determina a lei federal 12.009, que regulamenta o exercício dessa profissão.

Caicó chegou a oferecer o curso duas vezes, o primeiro foi ofertado em agosto de 2013 onde na ocasião, segundo o sindicato, o município contava com 300 mototaxistas e o segundo foi em outubro de 2017.

Sobre a realização desse curso os dados são explanados na Tabela 11.

Tabela 11 - Realização de Curso de Direção Defensiva para Mototaxista

Participou de CDD	Nº Entrevistados	Porcentagem (%)
SIM	39	68,4
NÃO	18	31,6
Total Geral	57	100

Fonte: Autoria própria (2019)

Dos entrevistados 68,4% afirmam ter realizado um curso de direção defensiva e o treinamento para transporte de passageiros, os outros 31,6% não fizeram curso algum estando assim em situação irregular perante a Lei Federal 12.009/09.

De acordo com a revista eletrônica Agora RN (2017), o curso ministrado por técnicos da Escola Pública de Trânsito do Detran (Eptran) conta com carga horária de 30h divididas em três módulos onde são abordadas as disciplinas de Ética e Cidadania na Atividade Profissional do Motociclista; Noções Básicas de Legislação de Trânsito; Gestão de Risco sobre duas Rodas; Segurança e Saúde; Procedimentos para o Transporte de Pessoas; Prática Veicular Individual Específica; e Atendimento ao Cliente. Na grade curricular da capacitação consta aulas teóricas e práticas.

Para participar da qualificação os interessados devem ter idade mínima de 21 anos, habilitação na categoria “A” há pelo menos dois anos, não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, não ter tido sua CNH cassada em virtude de crime de trânsito, bem como não se mostrar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

Para ser aprovado o participante deve ter 100% de frequência e alcançar nota mínima de 70% nas avaliações teóricas e práticas. Já em caso de reprovação, será dado um prazo de 30 dias para que o aluno realize uma nova avaliação (REVISTA ELETRÔNICA – AGORA RN, 2017).

Este curso era obrigatório para que o mototaxista pudesse legalizar sua profissão perante o município e para conseguir o alvará, para poder oferecer os serviços. Quando o mototaxista concluía o curso e era aprovado, em sua habilitação era acrescentada uma observação, informando que ele tinha o curso exigido e a partir daquele momento o profissional poderia exercer a atividade remunerada, podendo mudar a placa da moto para a cor vermelha, identificada como veículo de transporte remunerado, tanto de carga quanto de passageiros.

Em relação a melhorias dos serviços oferecidos por profissionais mototaxistas, eles defendem que o município precisa implantar um sistema eficiente de fiscalização, mostrando que compartilham do mesmo pensamento que o presidente da associação da categoria defendeu anteriormente.

Atualmente Caicó não tem fiscalização a nível municipal para organizar o sistema de transporte público urbano realizado por mototaxistas. A fiscalização que funciona é apenas da PRF nas rodovias federais que cortam a cidade. Muitos mototaxistas relataram que o problema com a falta de fiscalização aumenta o número de profissionais ilegais (clandestinos) e isso está defasando a categoria.

Outro problema é que, sem a fiscalização, muitos mototaxistas acabam dirigindo de forma imprudente, estacionando em locais proibidos além de não terem os devidos cuidados com a moto, agindo de forma negligente e colocando em risco a vida dos passageiros. Eles afirmam que, com a falta da fiscalização, vem a desordem, e os pontos rotativos criados pela prefeitura não são administrados nem controlados pelos fiscais.

A estrutura dos pontos rotativos, também aparece como um problema no ponto de vista dos mototaxistas, tais pontos, segundo eles, não tem estrutura nenhuma, os pontos rotativos são delimitados apenas com uma placa. Os locais não tem estrutura para que o mototaxista tenha as condições mínimas para trabalhar. “Não tem cadeiras para sentar, não tem armário para guardar os capacetes do passageiro, não tem lugar adequado para estacionar as motos, não tem banheiro para as eventuais necessidades físicas, não tem água, não tem sombra, não tem nada!”.

A Figura 8 mostra dois pontos rotativos, o primeiro identificado apenas com uma placa e o segundo embaixo de árvores dificultando a identificação do ponto rotativo pelo usuário.

Figura 8 - Ponto rotativo Supermercado Paulino e Banco do Bradesco



Fonte: Autoria própria (2019)

Uma alternativa para resolver o problema supracitado é a implementação de abrigos que inclusive de acordo com o Blog de Todos, já foi tema discutido em reuniões com o Prefeito da gestão de 2008 o Senhor Rivaldo Costa e a Classe de mototaxistas, na época, até um projeto foi desenvolvido juntamente com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e a Classe de mototaxistas da cidade de São Vicente-RN. A Figura 9 é possível ver como é o modelo do projeto.

Figura 9 - Modelo de abrigo para os pontos rotativos



Fonte: Blog O Povo (2019)

Para finalizar, os mototaxistas reivindicam a volta do curso de qualificação e capacitação, tal reivindicação se justifica pelo fato de muitos mototaxistas terem começado a trabalhar a pouco tempo, dessa forma eles exercem a profissão sem os pré-requisitos básicos que a lei federal determina, justamente porque não existe mais o curso em Caicó e para eles não existe possibilidade de fazer o curso em outra cidade do estado.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a realização do presente trabalho, percebeu-se que a atuação dos mototaxistas no município de Caicó/RN, enfrenta diversos problemas.

Com a revogação da lei que rege os serviços de moto-táxi em âmbito municipal e a falta de fiscalização, dificultam os serviços prestados por esses profissionais, tendo em vista que, com a desorganização, qualquer pessoa pode atuar nessa área de forma livre sem preocupação com a regulamentação que não estar sendo utilizada.

Tendo em vista que o objetivo central desse estudo é contribuir com propostas de melhoria na regulamentação dessa atividade profissional, elencamos abaixo as proposições sugeridas.

- Quanto a fiscalização, uma boa solução seria que a prefeitura criasse um órgão e entidade executiva de trânsito a nível municipal como prever o art. 7º inciso IV do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e oferecesse vagas a serem preenchidas mediante concurso público ou até mesmo oferecer concurso pra guarda municipal previsto no art. 144 parágrafo 8º da CF/88 que apesar de ser destinado à proteção de bens, serviço e instalações, podem também de acordo com a decisão tomada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em 2015, aplicar multas sobre qualquer tipo de infração de trânsito cometidas nas cidades.
- No que se refere a estrutura física dos pontos rotativos, uma estrutura adequada seria idealizada semelhante a uma espécie de parada de ônibus, com estrutura que tivesse sombra, cadeira, armário para guardar os capacetes enquanto o mototaxista estivesse no ponto, banheiro químico etc.
- Em relação ao limite de profissionais mototaxistas, seria necessário que o município realizasse um levantamento de dados cadastrais, para saber a quantidade exata de profissionais que supriria a necessidade de locomoção da população e oferecesse por meio de licitação para a contratação, empresas que fossem formadas por mototaxistas devidamente regulamentados, evitando o monopólio.
- Cada empresa teria uma quantidade exata de profissionais e cada um com uma numeração que seria única, cada mototaxista teria um número que seria cadastrado juntamente com uma ficha contendo todos seus dados pessoais. Facilitando a identificação do profissional e a prevenção contra possíveis problemas.

- Por fim, retomar a ministração do curso de capacitação e habilitação dos mototaxistas. Retomando a parceria Município, Estado e DETRAN, não existindo a possibilidade desse curso ser gratuito, as entidades podem oferecer uma forma de financiamento maleável, incentivando a capacitação dessa classe trabalhadora e garantindo seus direitos.

O presente trabalho ainda possibilita que outros pesquisadores, a partir das informações apresentadas, possam aprofundar nos estudos sobre a mesma temática para desenvolver outros projetos de pesquisas.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, E. G. de. **A mobilidade nos enredos dos serviços de mototáxi em Ituiutaba- MG**. 2010. 130 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010. Disponível em: <[http://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16083/1/Diss Emerson.pdf](http://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16083/1/Diss%20Emerson.pdf)>. Acesso em: 18 jul. 2019.
- AYURE, D. A. M.; FERREIRA, A. F.; LEITE, A. D. **Contextualização da Integração do Transporte Público “SITP” o Caso Bogotá. Ingeniería de Transporte**, Santiago, v. 18, n. 2, P.33-38, ago. 2014. Semestralmente. Disponível em: <<http://www.ingenieriadetransporte.org/index.php/sochitran/article/view/160/97>>. Acesso em: 18 jul. 2019.
- BALBIM, Renato. KRAUSE, Cleandro. LINKE, Clarisse Cunha. **Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITD, 2016.
- BALASSIANO, Ronaldo. Transporte por vans: o que considerar no processo de regulamentação. **Transportes**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 87-105, 1996.
- BLOG ELETRÔNICO – Jair Sampaio.TJ declara inconstitucional Lei que regulamenta serviço de mototáxi em Caicó. Publicado em 27/10/2016. Disponível em: <<https://www.jairsampaio.com/tj-declara-inconstitucional-lei-que-regulamenta-servico-de-mototaxi-em-caico/>>. Acessado em 29/11/2019.
- BLOG ELETRÔNICO – Quixabeira News. INSS, SEBRAE e Câmara de Caicó buscam efetivar a legislação sobre mototaxista. Publicado em 26/05/2011. Disponível em: <<http://quixabeiranews.blogspot.com/2011/05/inss-sebrae-e-camara-de-caico-buscam.html>>. Acessado em 30/11/2019.
- BOCCHINI, Bruno. **Cidades de pequeno porte os problemas de mobilidade não são menores, mas apenas diferentes: moradores tem poucas opções de transporte público**. Agência Brasil. 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-08/cidades-medias-e-pequenas-tambem-enfrentam-problemas-de-mobilidade>>. Acessado em 30/09/2019.
- BORGES, Rodrigo César Neiva. **Análise da competência municipal para a regulação dos serviços de mototáxi**. Cadernos ASLEGIS, Brasília, n. 37, p. 88-110, maio de 2009.
- CUNHA, Manuela Ivone da. **Formalidade e informalidade: questões e perspectivas**. Etnográfica, Lisboa, v. 10, n. 2, p. 219-231, 2006.
- DE ALMEIDA, Emerson Gervásio; FERREIRA, William Rodrigues. Mototáxi: a (r) evolução na mobilidade urbana sobre duas rodas-um estudo multicaso no Triângulo Mineiro (MG) e Sul Goiano (GO). **Observatorium: Revista Eletrônica de Geografia**, v. 7, n. 19, 2016. Disponível em: <<http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/7edicao/n19/Art.5.pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2019.

FAHEL, Márcio José Cordeiro. **Serviço de mototáxi: postura do Ministério Público. Jus Navigandi, Teresina**, ano 11, n. 1528, 7 set. 2007. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/10386>>. Acesso em: 13 jul. 2019.

HOPPE, Danielle. ALVES, Felipe. SERRA, Bernardo. LIMA, Thais. **Análise das iniciativas municipais de mobilidade urbana em Fortaleza sob a ótica da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. Outubro. 2015. Este relatório é parte do projeto de apoio à implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana "Supporting implementation of the Mobility Law", financiado pela Embaixada Britânica entre 2013 e 2015.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e estatística: **Censos demográficos e contagens populacionais** - Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rn/caico.html>>. Acesso em: 01 de outubro de 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa de informações básicas municipais: perfil dos municípios brasileiros 2017**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

JÚNIOR, João Bosco Alves. **Estudo e análise de impactos provocados pelo crescimento da frota de motocicletas na rede viária da cidade de Uberlândia**. Trabalho de conclusão de Curso apresentado em dezembro de 2017, à Universidade Federal de Uberlândia como parte dos requisitos para conclusão do curso de Engenharia Civil. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/26611/6/EstudoAn%C3%A1liseImpactos.pdf>>. Acessado em 28/08/2019.

LORENZETTI, Maria Sílvia Barros. **A regulação do serviço de mototáxi**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2003. (Nota técnica).

LOPES Marcos. **Como nasceu o primeiro sistema de transporte coletivo do mundo**. BBC News Brasil. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/ciencia/como-nasceu-o-primeiro-sistema-de-transporte-coletivo-do-mundo,bcdd8551be47f38ba2f584e5748e62b5drsk05v0.html>>. Acessado em 12/09/2019.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa. planejamento e execução de pesquisa, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2013. MATÉ, C.; DEBATIN, A. N.; SANTIAGO, A. G.; **A mobilidade urbana sustentável nas cidades pequenas** – o caso de Pinhalzinho/SC. In: III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo - arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva, São Paulo, 2014.

MAMANI, Hernán Armando. **Alternativo, informal, irregular ou ilegal?** O campo de lutas dos transportes públicos. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres (Org.). El rostro urbano de América Latina. Buenos Aires: Clacso, 2004.

NUNES, Jefferson Mamede. **O Transporte Urbano no Plano Diretor de Tupaciguara**: Caracterização e Proposta de Intervenção. Uberlândia, 2005.

OLIVEIRA, Fernanda Raquel de Medeiros. **Geodiversidade no município de Caicó**: uma proposta de roteiro geoturístico / Fernanda Raquel de Medeiros Oliveira. - Caicó, RN: UFRN, 2016. Disponível em: <https://monografias.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/3450/3/GeodiversidadeNoMunic%C3%ADpio_Oliveira_2016>. Acessado em: 29/09/2019.

PIRES, Antônio Cecílio Moreira. PIRES, Regina Gabriel Moreira. **Mobilidade urbana**: desafios e sustentabilidade. São Paulo: Ponto e Linha. 2016. Disponível em: <<http://cidadeemmovimento.org/wp-content/uploads/2016/10/Mobilidade-Urbana-Desafios-e-Sustentabilidade.pdf>>. Acessado em 24/09/2019.

REVISTA ELETRÔNICA – AGORA RN. Detran inicia Curso de Condutor de Mototáxi no município de Caicó. Publicado em 24/10/2017. Disponível em <<https://agorarn.com.br/cidades/detran-inicia-curso-de-condutor-de-mototaxi-no-municipio-de-caico/>>. Acessado em 12/09/2019.

SANTOS, Aline Gomes dos. **A condição de saúde do trabalhador moto-taxista no município de Caicó-RN no contexto da precarização do trabalho**. Dissertação de Mestrado. Serviço Social. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal. 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/19498/1/AlineGomesDosSantos_DISSERT.pdf>. Acessado em: 22/11/2019.

SILVEIRA, Márcio Rogério. COCCO, Rodrigo Giral di. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais**. Estudos Avançados 27 (79), 2013. Departamento de Geociências, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina/SC, Brazil. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v27n79/v27n79a04.pdf>>. Acessado em 24/09/2019.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento**: Reflexões e propostas. 3ª Edição. São Paulo: Ed. Annablume, 2000.

_____. A Cidade, **o Transporte e o Trânsito**. São Paulo: Ed. Prolivros, 2005. p.10-59

APÊNDICES

APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA

(FOMULÁRIO APLICADO A COODENADORIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO DE CAICÓ (CMTC))

Observação: Esta é uma pesquisa realizada por alunos da Universidade Federal Rural do Semiárido - Campus de Angicos e tem fins puramente acadêmico. Este instrumento de coleta de dados e informações trata-se de um roteiro preliminar com questões que moldam o roteiro da entrevista, se necessário, durante as perguntas poderão ocorrer novas questões que possam colaborar com o maior e melhor entendimento das informações.

Relate-nos:

1. Existe alguma lei que regulamenta o serviço de Mototáxi no município de Caicó?
Se sim, quais?
2. Por que o município julgou necessário criar ou adotar essas leis?
3. Existe algum Órgão responsável pela fiscalização das normas exigidas pela lei?
4. Quais as principais competências deste Órgão?
5. Quais os benefícios que com a implementação da lei, favorecem os mototaxistas?
6. Quais as dificuldades enfrentadas pelo poder municipal na regulação dos serviços de Mototáxi?
7. Existe algum Sindicato ou Associação que defenda os interesses desta categoria?
8. Quantos pontos de Mototáxi e mototaxistas regulamentados existem no município?
9. A categoria contribui de forma significativa para a economia do município?
10. Você como Órgão fiscalizador do transporte público, considera os mototaxistas como uma alternativa viável e segura para os usuários desse modo de transporte? Por quê?
11. Esse modo de transporte individual, supre as necessidades de transporte público que o município deve oferecer?
12. Na sua opinião, o que deveria ser atribuído à Lei, para melhorar os serviços de Mototáxi?

APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA

(FORMULÁRIO APLICADO AO PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO DOS MOTOTAXISTAS DE CAICÓ)

Observação: Esta é uma pesquisa realizada por alunos da Universidade Federal Rural do Semiárido - Campus de Angicos e tem fins puramente acadêmico. Este instrumento de coleta de dados e informações trata-se de um roteiro preliminar com questões que moldam o roteiro da entrevista, se necessário, durante as perguntas poderão ocorrer novas questões que possam colaborar com o maior e melhor entendimento das informações.

Relate-nos:

1. Quando foi fundado?
2. Por que os mototaxistas julgaram necessário a criação do sindicato/associação?
3. Quem é o atual presidente do sindicato/associação?
4. Atualmente, são quantos associados?
5. Quem pode se associar?
6. Quais os principais interesses do sindicato/associação?
7. Quais os benefícios para quem é associado?
8. Quais as dificuldades enfrentadas pela categoria?
9. Na sua opinião, o que deveria ser atribuído à Lei, para melhorar os serviços de Mototáxi?

APÊNDICE C – QUESTIONÁRIO - Prestadores do Serviço de Mototáxi

Observação: Todas as questões deste questionário possuem carácter exclusivamente científico.

1. Gênero

☐ Feminino ☐ Masculino

2. Escolaridade

☐ Ensino Fundamental Incompleto ☐ Ensino Fundamental Completo

☐ Ensino Médio Incompleto ☐ Ensino Médio Completo

☐ Ensino Superior Incompleto ☐ Ensino Superior Completo

3. Idade

☐ Menor que 18 anos ☐ 18 a 23 anos ☐ 24 a 29 anos

☐ 30 a 35 anos

☐ 36 a 41 anos ☐ 42 a 47 anos ☐ 48 a 53 anos

☐ 54 a 59 anos ☐ mais de 60 anos

4. Faixa de Renda Familiar

☐ Até 1 salário mínimo (até R\$ 937,00)

☐ De 1 a 3 salários mínimos (de R\$ 937,00 até R\$ 2.811,00)

☐ De 3 a 6 salários mínimos (de R\$ 2.881,00 até R\$ 5.622,00)

☐ Mais de 6 salários mínimos

5. Possui outra atividade profissional além de mototáxi (se sim, responder qual)?

☐ Não ☐ Sim, qual? _____

6. Sua atividade como mototaxista é a principal fonte de renda familiar?

☐ Sim ☐ Não

7. Possui carteira nacional de habilitação tipo A?

☐ Sim ☐ Não

8. Na sua CNH contém a opção para exercer atividade remunerada?

☐ Sim ☐ Não

Atividade Profissional

9. Exerce a atividade como...

☐ Autônomo ☐ Contratado

10. Se contratado possui Carteira de Trabalho e Previdência Social assinada?

☐ Sim ☐ Não

11. Se autônomo faz para contribuição ao INSS?

☐ Sim ☐ Não

12. Qual o principal método de solicitação dos usuários?

☐ Mensagens de texto ☐ Ligação ☐ Diretamente na praça

13. Usa aplicativo de celular? Como método para facilitar a solicitação.

☐ Sim ☐ Não

14. Trabalha com encomendas?

☐ Sim ☐ Não

15. Como identificar um local de demanda (exemplo: festas)?

16. Como calcula o preço da tarifa?

17. Em média qual o número viagens realizadas semanalmente?

Risco

18. Fez algum curso de direção defensiva?

☐ Sim ☐ Não

19. Fez algum treinamento para transporte de passageiros (questões relacionadas a orientações e atendimento)?

☐ Sim ☐ Não

20. No seu ponto de vista, o que poderia mudar para melhorar o serviço de mototáxi?

APÊNDICE D – QUESTIONÁRIO - Usuários de Serviço de Mototáxi

Observação: Todas as questões deste questionário possuem carácter exclusivamente científico.

Caracterização do Perfil

1. Gênero

☐ Feminino ☐ Masculino

2. Escolaridade

☐ Ensino Fundamental Incompleto ☐ Ensino Fundamental Completo

☐ Ensino Médio Incompleto ☐ Ensino Médio Completo

☐ Ensino Superior Incompleto ☐ Ensino Superior Completo

3. Idade

☐ Menor que 18 anos ☐ 18 a 23 anos ☐ 24 a 29 anos ☐ 30 a 35 anos

☐ 36 a 41 anos ☐ 42 a 47 anos ☐ 48 a 53 anos ☐ 54 a 59 anos ☐ mais de 60 anos

4. Faixa de Renda Familiar

☐ Até 1 salário mínimo (até R\$ 937,00)

☐ De 1 a 3 salários mínimos (de R\$ 937,00 até R\$ 2.811,00) ☐ De 3 a 6 salários mínimos (de R\$ 2.811 até R\$ 5.622,00) ☐ Mais de 6 salários mínimos

Caracterização do uso

5. Quais os modos de transporte utilizado cotidianamente?

☐ A pé ☐ Bicicleta ☐ Moto ☐ Carro ☐ Alternativo ☐ Outros

6. Utiliza o serviço de mototáxi? (Se sim, responder os questionamentos abaixo)

☐ Sim ☐ Não

7. Com que frequência?

☐ Nunca ☐ Raramente ☐ Algumas vezes ☐ Sempre

8. Qual o período de Utilização?

☐ Manhã ☐ Tarde ☐ Noite ☐ Madrugada

9. Qual o motivo para a utilização do transporte por mototáxi?

☐ Ausência de veículo próprio ☐ Agilidade ☐ Conforto ☐ Segurança
☐ Preço ☐ Outro

10. Qual é a finalidade (destino) da sua viagem?

☐ Trabalho ☐ Escola ☐ Lazer ☐ Outro

11. Quais fatores levariam a não utilização do transporte de mototáxi?

☐ Insegurança ☐ Falta de higiene ☐ Desconforto
☐ Atendimento/Tratamento do cliente ☐ Outro

12. Que fatores contribuem para utilização do serviço de mototáxi?

☐ Facilidade de acesso ☐ Comodidade do transporte porta-a-porta
☐ Ausência de transporte público coletivo eficiente
☐ Valor de tarifa acessível ☐ Outro

13. Na sua opinião, o que poderia ser melhorado no serviço de mototáxi?

☐ Qualidade dos equipamentos de proteção (exemplo: capacetes em bom estado de conservação)
☐ Conforto da motocicleta (exemplo: veículo em condições de uso, revisado e etc.) ☐ Modos de atendimento e tratamento com o cliente
☐ Maneira de solicitação do serviço
☐ Outro

14 . Quanto a acessibilidade, quais são os métodos de solicitação do serviço?

☐ Telefone ☐ Acesso direto (na praça)
☐ Aplicativo de mensagens de texto (exemplo: WhatsApp/ Messenger e etc.)

ANEXOS

Anexo I



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

EI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009.

Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1o, é necessário:

- ter completado 21 (vinte e um) anos;
- possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
- ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;
- estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos: I – carteira de identidade;

- título de eleitor;
- cédula de identificação do contribuinte – CIC; IV – atestado de residência;

- certidões negativas das varas criminais;
- identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Art. 3º São atividades específicas dos profissionais de que trata o art. 1º:

- I – transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;
- II – transporte de passageiros.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 4º A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo XIII-A

CAPÍTULO XIII-A

DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

- registro como veículo da categoria de aluguel;
- instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;
- instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;
- inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do Contran.

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições.

Art. 5º O art. 244 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação: (Vide A DIN 4530)

Art. 244.

III – transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei;

– efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas;

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização.

§ 1º

Art. 6º A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e ao exercício da profissão, previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 7º Constitui infração a esta Lei:

– empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete inabilitado legalmente;

– fornecer ou admitir o uso de motocicleta ou motoneta para o transporte remunerado de mercadorias, que esteja em desconformidade com as exigências legais.

Parágrafo único. Responde pelas infrações previstas neste artigo o empregador ou aquele que contrata serviço continuado de moto-frete, sujeitando-se à sanção relativa à segurança do trabalho prevista no art. 201 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 8º Os condutores que atuam na prestação do serviço de moto-frete, assim como os veículos empregados nessa atividade, deverão estar adequados às exigências previstas nesta Lei no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contado da regulamentação pelo Contran dos dispositivos previstos no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e no art. 2º desta Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de julho de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro

Marcio Fortes de Almeida

Este texto não substitui o publicado no DOU de 30.7.2009

ANEXO II

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAICÓ/RN

Avenida Coronel Martiniano, 993 – Centro

CNPJ: 08.096.570.0001-39

LEI N º 4.507 DE DEZEMBRO DE 2011

Regulamenta o Serviço de "Moto-táxi" no Município de Caicó

O PREFEITO MUNICIPAL DE CAICÓ/RN,

FAÇO SABER que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte Lei.

Arte 1º Esta lei regulamenta a prestação do serviço de 'transporte de pessoas por meio de motocicletas, popularmente conhecido como "Moto-táxi"

CAPÍTULO I DOS CONDUTORES

Art. 2º para o exercício da atividade de moto-taxista é necessário:

- I. Cumprir as exigências do art 20 da Lei Federal nº 12.009/2009;
- II. Estar vinculado à Previdência Social;
- III. Obter licença perante o órgão municipal regulamentador do serviço;
- IV. Estar vinculado a uma empresa de prestação de serviço de moto-táxi ou cadastrar motocicleta junto ao órgão municipal regulamentador do serviço.

Art. 3º O requerimento de licença individual para condução de moto-táxi será dirigido ao órgão municipal regulamentador do serviço e deverá ser instruído com:

- I. Cópia da Carteira Nacional de Habilitação do Interessado;
- II. comprovante de inscrição junto à Previdência Social;
- III. Cópia do certificado de conclusão de curso especializado, nos termos do art. 2º, III da Lei nº 12.009/2009;
- IV. comprovante de residência registrada no município de Caicó;
- V. Certidões de antecedentes criminais expedidas pela Justiça Estadual e Federal;
- VI. Comprovante de quitação com as obrigações eleitorais.

§1º Não será concedida a licença ao requerente que:

- I. Deixar de apresentar qualquer um dos documentos referidos no "caput";

- II. Houve sido condenado pela prática de crime doloso na condução de veículo automotor ou que tenha se utilizado de veículo automotor como instrumento ou meio para a prática de crime doloso, enquanto durarem os efeitos da condenação;
- III. For menor de 21 (vinte e um) anos; e
- IV. Possuir menos de 02 (dois) anos de habilitação na categoria de condutor de motocicleta.

§2º A licença a que se refere este artigo terá a validade de 01 (um) ano, devendo ser renovada anualmente;

§3º O Poder Executivo estabelecerá o valor da taxa de licença individual para condução de moto-táxi bem como para sua respectiva renovação.

Art. 4ª Para a renovação da licença individual para condução de moto-táxi, além dos documentos referidos no artigo anterior, deverão ser apresentados os seguintes:

- I. Comprovante de quitação de todas as contribuições sociais devidas em razão do exercício da atividade no período de validade da licença anterior; e
- II. Comprovante de quitação de todas as multas impostas pelo órgão municipal regulamentador do serviço, salvo aquelas cuja exigibilidade esteja suspensa.

Parágrafo único. Não será renovada para o ano seguinte a licença do moto-taxista que prestar serviços em descumprimento à pena de suspensão prevista no art. 20 desta lei.

Art, 5ª O exercício da atividade de moto-taxista deverá ser feito com a rigorosa observância das seguintes regras:

- I. uso de motocicleta padronizada e cadastrada perante o órgão municipal regulamentador do serviço, na qual conste numeração específica que a identifique;
- II. uso de jaqueta e capacete padronizado nos quais conste numeração específica que identifique o condutor; e
- III. fornecimento de capacete para o passageiro, em modelo aprovado por órgão fiscalizador competente, além de touca descartável que proteja o passageiro do contato direto com o capacete fornecido.

CAPÍTULO II DA MOTOCICLETA

Art. 6º É proibido o exercício da atividade de moto-taxista em motocicleta que não esteja cadastrada junto ao órgão municipal regulamentador do serviço.

§1ª Os cadastros a que se refere o deverá vincular a motocicleta e condutor licenciado (pessoa física) ou a pessoa jurídica que explore os serviços de moto-táxi (praça de moto-táxi).

§2º Para cada pessoa física cadastrada como moto-taxista, será deferido um único cadastro de motocicleta.

§3º Não haverá limite para o número de cadastros de motocicletas feitos por pessoa jurídica (praça de moto-táxi).

Art. 7ª A motocicleta a ser utilizada na prestação do serviço de moto-táxi deverá observar os seguintes critérios:

- I. contar com no máximo 05 (cinco) anos de fabricação;
- II. possuir a cor estabelecida pelo órgão municipal regulamentador do serviço;
- III. desenvolver potência mínima de (25 cc cilindradas);
- IV. estar registrada na categoria aluguel;
- V. ter instalado isolante térmico no cano de escape capaz de evitar queimaduras acidentais.

Parágrafo único. Deferido o cadastro da motocicleta, o órgão municipal regulamentador do serviço procederá à identificação da mesma com numeração própria.

Art. 8º O requerimento de cadastro de motocicleta para a prestação do serviço de moto-táxi será instruído com os seguintes documentos:

- I. Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) não vencido;
- II. comprovante de quitação dos tributos (impostos, taxas, licenciamento obrigatório e multes) devidos pelo referido veículo salvo em relação àqueles cuja exigibilidade esteja suspensa; e
- III. termo de cessão de uso do veículo, caso o mesmo não esteja registrado em nome do moto-taxista que pleiteia o cadastro

§1º O Poder Executivo estabelecerá o valor da taxa destinada à vistoria do veículo a ser cadastrado, bem como para fins de renovação de cadastro;

§2º O cadastro a que se refere este artigo deverá ser renovado anualmente submetendo-se o Veículo a nova vistoria quando da renovação;

§3º A pessoa jurídica que explore o serviço de moto-táxi somente poderá cadastrar veículos que estejam registrados em seu próprio nome, ficando a ela vedada a utilização do documento referido no inciso III.

Art. 9º É vedado o exercício da atividade de moto-taxista em motocicleta que não esteja cadastrada em nome do condutor ou da praça de mototáxi ao qual o mesmo esteja vinculado,

CAPÍTULO III - DAS PRAÇAS DE MOTO-TAXI

Art. 10, A atividade de moto-táxi poderá ser explorada por pessoa jurídica (praça de moto-táxi), desde que esta obtenha alvará de licença específico, cuja taxa será fixada pelo Poder Executivo.

§1º A licença a que se refere o "caput" será renovada anualmente,

§2º Não será renovada para o ano seguinte a licença da praça de moto-táxi que prestar serviços em descumprimento à pena de suspensão prevista na art. 20 desta

Art. 11. A praça de moto-táxi somente poderá admitir para a prestação de tais serviços a condutor que possua licença individual para condução de moto-táxi a que se refere o art. 30 desta lei, não vencida.

Art. 12. A praça de moto-táxi deverá informar ao órgão municipal regulamentador da atividade no prazo de 03 (três) dias úteis, o ingresso ou a saída de moto-taxista dos seus quadros.

Art. 13. As motocicletas utilizadas pela praça de moto-táxi deverão estar cadastradas, junto ao órgão municipal regulamentador da atividade, necessariamente em seu próprio nome ou em nome do moto-taxista responsável pela sua condução,

Art. 14. É vedada a utilização de calçadas pelas praças de moto-táxi para qualquer finalidade, especialmente para fins capazes de prejudicar o passeio público, como a instalação de bancos, estacionamento de motocicletas ou instalação de tendas.

§1º O estacionamento das motocicletas utilizadas pela praça de moto-táxi deverá ocorrer preferencialmente no interior dos prédios onde funcionem as aludidas praças.

§2º A praça não poderá estacionar motocicletas na rua que dá acesso ao seu prédio de funcionamento além da largura do seu próprio prédios

CAPÍTULO IV DOS PONTOS PÚBLICOS DE MOTO-TAXI

Art. 15. O Poder Executivo criará pontos públicos rotativos para fins de estacionamento de moto-táxi, os quais poderão ser utilizados por qualquer moto-taxista, esteja ele vinculado à praça de moto-táxi ou não,

§1º Cada ponto receberá uma placa indicativa desta condução a qual indicará o número máximo de motos-táxis que ali poderão permanecer paradas, bem como demarcação horizontal delimitando a sua extensão.

§2º Os pontos a que se refere este artigo não serão criados em frente a imóveis residenciais, salvo expressa anuência do proprietário.

§3º Não serão criados pontos públicos de moto-táxi que não guardem a distância mínima de 1100 (cem) metros de um ponto de ônibus já existente, salvo nas rodoviárias locais onde não haverá tal delimitação de distância,

§4º Na criação de o Poder Executivo observará sempre a boa movimentação de pessoas em torno do lugar e a existência de iluminação pública,

Art. 16. A localização das praças de moto-táxi não se submete às limitações do artigo anterior.

Art. 17. É proibida a aglomeração de motos-táxis estacionados em local diverso de ponto público ou de praça de moto-táxi para fins de captação de passageiros.

Parágrafo único. Considera-se como aglomeração a reunião de 02 (dois) ou mais moto-táxi em um raio de 100 (cem) metros de um ponto de ônibus, e de 04

(Quatro) ou mais motos-táxis nos demais lugares.

CAPÍTULO V DAS INFRAÇÕES E PENAS

Art. 18. A inobservância de quaisquer das regras constantes desta lei sujeitará o infrator às seguintes penas:

- I. advertência escrita;
- II. multa; e
- III. Suspensão da licença.

Art. 19. A pena de advertência escrita terá a validade de 01 (um) ano, dentro do qual será aplicada uma única vez.

Art. 20. A multa será aplicada ao infrator que já tenha recebido uma pena de advertência escrita que esteja dentro do seu prazo de validade.

§1º As multas terão valores crescentes na seguinte proporção:

R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) para a primeira multa;

R\$ 300,00 (trezentos reais) para a segunda multa; e

R\$ 500,00 (quinhentos reais) para a terceira multa.

§2º Os valores previstos nas alíneas e "c" do parágrafo anterior somente serão aplicados se entre a multa anterior e a que estiver sendo aplicada transcorrer prazo inferior a 01 (um) ano;

§3º As praças de moto-táxi serão solidariamente responsáveis pelo pagamento das multas aplicadas aos moto-táxi a ela vinculados.

Art. 21. A aplicação da segunda multa consecutiva no valor máximo previsto no artigo anterior acarretará, como pena acessória, a suspensão da licença individual para condução de moto-táxi ou da licença de funcionamento de praça de moto-táxi

§1º A suspensão prevista no "caput" perdurará enquanto não forem quitadas todas as multas que se encontrem em aberto em nome do moto-taxista ou da praça de moto-táxi.

§2º A prestação do serviço de moto-táxi em descumprimento à pena de suspensão prevista neste artigo impedirá a renovação da licença individual para condução de moto-táxi ou da licença de funcionamento da praça de moto-táxi para o ano seguinte.

CAPÍTULO VI O AUTO DE INFRAÇÃO E SEU JULGAMENTO

Art. 22. Na lavratura do auto de infração a autoridade administrativa observará as seguintes formalidades:

- I. Descreverá sucintamente a infração praticada,
- II. identificará o moto-táxi a motocicleta e a praça de moto-táxi responsáveis ou qualquer um deles, se não for possível identificar os demais;

III. Notificará o responsável pela infração, colhendo a sua assinatura quando possível.

§1º Não sendo possível a coleta da assinatura do infrator ou responsável pela praça de moto-táxi, serão os mesmos notificados por via postal ou mediante serviço de entrega domiciliar contratado pelo município.

§2º Considera-se notificado o moto-taxista ou a praça de moto-táxi com a simples entrega da notificação no endereço informado no cadastro constante do órgão fiscalizador municipal.

Art. 23, Realizada a notificação, fluirá o prazo de 10 (dez) dias para a impugnação do auto.

§1º Não sendo o auto de infração impugnado dentro do prazo estabelecido no "caput", será o mesmo homologado pela autoridade competente,

§2ª impugnado tempestivamente o auto de infração, será a impugnação julgada pela autoridade que não tenha participado da sua lavratura, que poderá considerar subsistentes as razões apresentadas ou não;

§3º Caberá recurso da decisão referida no parágrafo anterior no prazo de 10 (dez) dias, a ser julgado por órgão colegiado composto por no mínimo 03 (três) integrantes, dentre eles o responsável pelo julgamento da impugnação, que ficará responsável por relatar o recurso.

CAPITULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 24, O Poder Executivo regulamentará a aplicação desta lei em 60 (sessenta) dias a partir da sua publicação.

Art. 25. Esta lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito 15 de dezembro de 2011

Rivaldo Costa
Prefeito

ANEXO III



MUNICÍPIO DE CAICÓ / RN
CNPJ N^o: 08.096.570/0001-39
AV. CEL. MARTINIANO, 993 - CENTRO.

DECRETO N^o 637 DE 23 DE JULHO DE 2018

Fixa valores das tarifas de Corridas de Mototaxista do Municipal de Caicó/RN e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CAICÓ (RN), usando de atribuições legais que lhe são conferidas pela Lei Orgânica do Município, Art. 57, inciso V; e de acordo com o Ofício n^o 006/2018, de 09 de julho de 2018, da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços Urbanos e ainda de conformidade com a Ata Aprovada no dia 05 de julho de 2018, do Conselho Municipal de Transportes Urbanos,

DECRETA:

Art. 1^o FICAM REAJUSTADAS as Tarifas de Corridas do Transportes de Mototaxista de Caicó/RN, para os valores a seguir discriminados: Corridas no mesmo bairro ou de um bairro para outro vizinho.....R\$ 5,00 (Cinco reais) Corridas de um bairro passando por um segundo e seguindo para um terceiro bairro .R\$ 7,00 (Sete reais).

Art. 2^o - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto n^o 264 de 18 de maio de 2011.

Gabinete do Prefeito, 23 de julho de 2018,

ROBSON DE ARAÚJO
Prefeito Municipal

ANEXO IV



Estado do Rio Grande do Norte
Prefeitura Municipal de Caicó
CNPJ 08.096.570/0001-39 Av. Cel. Martiniano, 993 Centro
Gabinete do Prefeito

299 28 AGOSTO

DECRETO N. 299 de 28 de setembro de 2012.

Regulamenta Artigos da Lei Municipal n. 4.507, de 15 de dezembro de 2011 e dá outras providências,

O PREFEITO MUNICIPAL DE CAICÓ-RN, usando de suas atribuições legais que lhe são conferidas pela Lei Orgânica do Município (Art. 57, inciso V),

DECRETA:

Art. 1º - Conforme estipulado na Lei Municipal n.º 4.507/2011, para o desempenho da função de moto-taxi neste município de Caicó/RN é necessária licença individual para condução de moto-táxi.

Art. 2º - O valor da taxa de licença individual para a condução de moto táxi na Cidade de Caicó está fixado no valor de R\$ 10,00 (dez reais), devendo ser aplicado o mesmo valor para sua renovação que terá de validade por 01 (um) ano da data de sua expedição.

§1º A referida taxa, contemplará a expedição da taxa de licença individual incluindo, devendo ser recolhido perante a Secretaria Municipal de Tributação e Finanças deste Município.

§2º Em conformidade à Lei Complementar Federal n.º 128/2008, a taxa referente à primeira licença individual para a condução de moto-táxi na Cidade de Caicó terá sua cobrança dispensada.

Art. 3º - As motocicletas deverão ser padronizadas e cadastradas perante o órgão municipal regulamentador do serviço, contendo os seguintes itens de fabricação de responsabilidade do condutor: faróis, lanternas de freio e de conversões, espelhos retrovisores, escapamento silencioso e com proteção contra queimaduras, placa de aluguel da cor vermelha, capacete do condutor e passageiro de cores amarela.

§1º As referidas motocicletas ainda deverão ter, conforme Anexo I:

- a) Dois adesivos refletivos nas laterais traseiras (direta e esquerda);
- b) dois adesivos nas laterais traseiras (direta e esquerda) de cor preta, identificando o número do registro;

- c) dois adesivos com nomenclatura "moto-taxi", de cor preta nas laterais do tanque (direita e esquerda);
- d) Brasão do Município de Caicó na lateral direita;
- e) adesivo no pára-lama dianteiro, contendo informações sobre validade da permissão, e numeração da inscrição;

§2º Os capacetes serão de cor amarela do condutor e passageiro e deverão ter: 02 (dois) adesivos, respectivamente, contendo a identificação de moto-táxi e número do registro do cadastro junto ao setor de transporte desta Municipalidade, conforme Anexo II.

§3º. Será cobrado o valor de R\$ 10,00 (dez reais) para o cadastramento de cada motocicleta este valor inclui a vistoria do veículo, devendo ser aplicado o mesmo valor para sua renovação e terá validade por 01 (um) ano da data de sua expedição.

Art. 4º Cada moto-taxista confeccionará colete de cor amarela contendo faixas refletivas, número de registro e a carteira de identificação funcional na frente, identificação para moto-táxi autônomo ou vinculado a alguma praça de moto-táxi e ou autonomeie nas costas, conforme Anexo II.

Art. 5º - Para a atividade de moto-táxi a ser explorada por pessoa jurídica (Praça de moto-táxi), a Prefeitura Municipal de Caicó fixará o valor para expedição do Alvará de Funcionamento, nos moldes da Lei 3.282 de 29 de dezembro de 1989 — Código Tributário do Município de Caicó, com validade de 01 (um) ano, devendo, portanto, ser renovado anualmente.

Art. 6º - A Prefeitura Municipal de Caicó define os pontos rotativos para fins de estacionamento de moto-táxi, conforme elencados no Anexo III que serão identificadas por placas que sinalizarão o local e número de vagas que compõe cada ponto.

Art. 7º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, devendo todos aqueles afetados pelo mesmo adequarem-se no prazo de 90 (Noventa) dias.

Art. 8º - Revogam-se as disposições em contrário.

PUBLIQUE-SE, REGISTRE-SE E CUMPRA-SE
Gabinete do Prefeito Municipal, 26 de setembro de 2012.

RIVALDO COSTA
Prefeito Municipal, de Caicó

MOTO CARACTERIZADA



PARA LAMA



CAPACETE

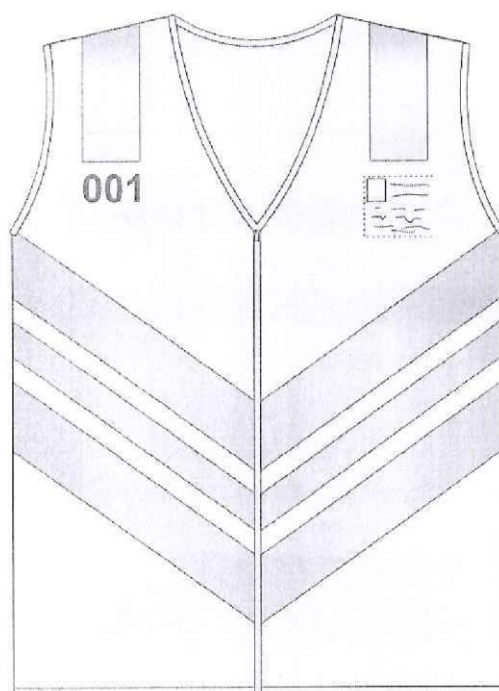


Vista Posterior



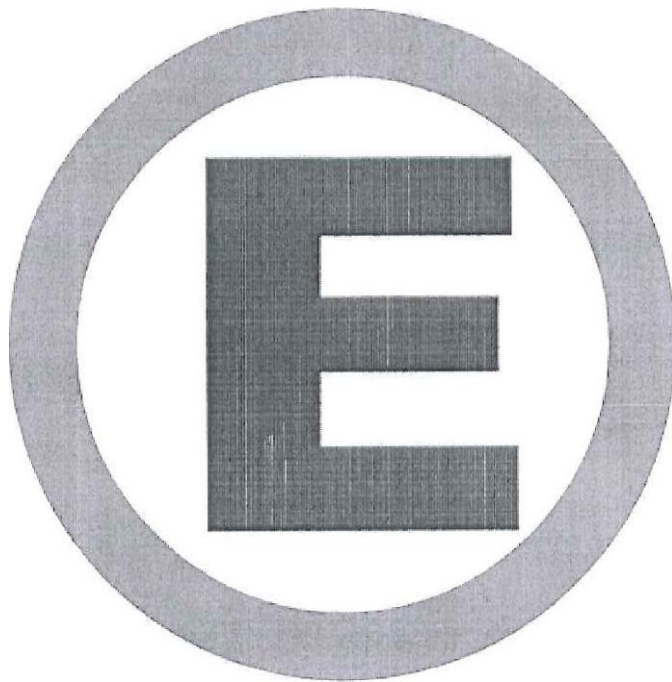
Vista Lateral Direita

JAQUETA



PLACA DO PONTO ROTATIVO

001



**ESTACIONAMENTO
PARA MOTO TAXI
10 VAGAS**