Rio PREFEITURA | FUNDAÇÃO JOÃO GOULART

# GTT TÁXI FÁCIL

## RELATÓRIO FINAL

# SUMÁRIO


INTRODUÇÃO 5

JUSTIFICATIVA 7

SUMÁRIO EXECUTIVO 5

3.1. PONTOS CRÍTICOS

METODOLOGIA 10

BENCHMARKING DE CIDADES COM PERFIS SEMELHANTES 11

PRODUTOS 15

6.1. DIAGNÓSTICO E PROPOSIÇÕES DOS PROCESSOS SELECIONADOS NA SMTR

6.1. DIAGNÓSTICO E PROPOSIÇÕES DOS PROCESSOS SELECIONADOS NA SMTR

# SUMÁRIO

6.1.1. REALIZAR INCLUSÃO DE ENTIDADE AGLUTINADORA

6.1.2. REALIZAR BAIXA DE ENTIDADE AGLUTINADORA

6.1.3. REALIZAR INCLUSÃO DE VEÍCULO

6.1.4. REALIZAR BAIXA DE VEÍCULO

6.1.5. ANALISAR SOLICITAÇÃO DE ESTACIONAMENTO ESPECIAL PARA PONTO FIXO DE TÁXI

6.2. PLANO DE AÇÃO PARA IMPLEMENTAÇÃO DAS MUDANÇAS NA SMTR

CONCLUSÕES 36

GLOSSÁRIO 37

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 38

# SUMÁRIO


ANEXOS 39

ANEXO I - LISTA DOS PROCESSOS MAPEADOS DO MACROPROCESSO "GERIR SERVIÇOS RELACIONADOS À AUTORIZAÇÃO DE TÁXI"

ANEXO II – RESOLUÇÃO SMTR Nº 3316 DE 09 DE SETEMBRO DE 2020

# 1 Sumário Executivo

A proposta de projeto "Táxi Fácil", ora apresentada, foi estruturada com base em pesquisa da situação atual, mapeamento de processos administrativos, e identificação de fragilidades e potenciais de melhorias para elaboração de produtos a serem implementados com a finalidade de modernizar o fluxo processual.

O diagnóstico inicial identificou excessivas etapas burocráticas que, suportadas por uma cultura analógica, aglutinam etapas e concentram o processo decisório. Assim criam uma relação de dependência do capital humano que, ao se comparar com a maturidade organizacional da Secretaria Municipal de Transportes e tomando como padrão relevante as tecnologias facilitadoras de diferentes atividades, mostram-se ineficazes e arcaicas diante da demanda da sociedade atual.

De acordo com dados do Sistema de Transportes Urbanos (STU) para 2019 (fora do período de pandemia) foram abertos mais de 53 mil processos administrativos. Diante desta constatação estruturou-se um plano de trabalho em conjunto com a equipe de processos do Escritório de Gerenciamento de Projetos e Metas (EGP), onde foram estudados e mapeados 17 serviços ofertados pela Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento (SMFP) para o licenciamento da atividade dos taxistas.

Desses 17 processos, 5 foram eleitos, seguindo critérios técnicos, para terem seus fluxos melhor estudados com o objetivo de propor uma nova modelagem, considerando fases estruturantes de mapeamento, identificação, análise, remodelação e otimização.

# 2 Introdução

Este é o relatório final do Grupo Transversal de Trabalho, instituído sob a portaria "N" FP/SUBPAR/FJG nº 99 de 05 de julho de 2021, publicado no Diário Oficial em 06 de julho de 2021, e foi elaborado pelos integrantes do Programa Líderes Cariocas da Fundação João Goulart (FJG) da Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento (SMFP), por demanda da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR).

Este documento propõe-se a atender às demandas de modernizar os processos do licenciamento anual do modal táxi e dos pedidos dos pontos de táxi visando a melhoria do relacionamento com o cidadão, preconizando pela transparência, eficiência e sustentabilidade da gestão da SMTR.

**Cliente**

| | |
|---|---|
| Maína Celidônio de Campos | SMTR |

**Líderes Cariocas**

| | |
|---|---|
| Anderson Pinheiro Lopes | JUV-RIO |
| Felipe Machado Martins | SMTR |
| Marcos José Milhomem Faria Rocha | CET-RIO |
| Patrícia de Souza Rainho Borges da Silva | IplanRio |
| Walner Romeu Mattoso | SMFP |

**Consultores**

| | |
|---|---|
| Josimar de Deus | CLV - Guerenguê |
| Clara Brando | EGP-RIO - SMTR |
| Fernanda Sobrinho | EGP-RIO |
| Ana Luiza Moraes | EGP-RIO |

**Prazos**

| | |
|---|---|
| Início do Projeto | 06/07/2021 |
| Entrega Final | 30/11/2021 |

# 3 Justificativa

Em meados de 2014 chegou ao Brasil uma nova tecnologia baseada em celulares que em função do grande impacto que causou, é correto afirmar que ela foi uma novidade disruptiva. De lá para cá a UBER se tornou uma gigante com números bilionários e, como não poderia ser diferente, todos os tradicionais meios de transporte privado e, principalmente, a atividade de taxistas foi a mais impactada.

Uma pesquisa recente realizada pela Opinion Box revelou que 78% dos usuários de smartphone no Brasil já realizaram viagens de transporte privado por meio de um aplicativo. Segundo dados da AMPA-RJ (Associação de Motoristas Particulares Autônomos do Rio de Janeiro) hoje há cerca de 100 mil motoristas de aplicativos de transporte privado circulando pela Capital do Estado do Rio de Janeiro.

Com números impressionantes a UBER não demorou a refletir no cotidiano dos taxistas as transformações que chegaram para ficar. Segundo reportagem veiculada pelo Jornal Extra[1], as autonomias que outrora chegaram a custar 200 mil reais, hoje são encontradas sendo negociadas por menos 20 mil reais.

Atualmente temos na Cidade do Rio de Janeiro, cerca de 31.481 permissionários ativos e 20.030 auxiliares cadastrados na Secretaria Municipal de Transportes, ou seja, se somarmos as duas categorias de taxistas teremos menos da metade dos motoristas de aplicativos em circulação na cidade.

Hoje em dia, para se exercer a função de taxista, os permissionários da cidade precisam pagar várias taxas de licenciamento que somadas dão um custo anual estimado em 3 mil reais, sem falar na necessidade de se deslocar pela cidade em direção aos postos de atendimento (Guerenguê - Zona Oeste), perdendo assim diárias preciosas de trabalho.

O presente cenário demanda a necessidade de aprimoramento do processo de gerenciamento dos pontos de táxis regulamentados no município através de um mapeamento georreferenciado, bem como a reavaliação dos procedimentos vigentes para a implantação de novos pontos em via pública, de forma a proporcionar o equilíbrio da utilização do espaço urbano.

## 3.1 Pontos Críticos

A Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) é a que mais gera processos administrativos em papel em toda a Prefeitura. Por essa razão, já está em tratativas para iniciar a utilização do processo digital em suas rotinas com vistas à redução de custos e otimização de procedimentos. Por outro lado, na SMTR existe uma cultura organizacional atrelada ao processo administrativo em papel, tanto pelo lado dos usuários quanto pelo lado dos servidores, que ainda pensam ser necessária a impressão de documentos e a presença física do interessado ou de um representante legalmente constituído por ele para resolução de suas demandas. Como consequência desse entendimento, há falhas relacionadas à morosidade acentuada e ao formalismo excessivo para os procedimentos, além de fragilidades como:

- **A PERSISTÊNCIA DE UMA CULTURA ORGANIZACIONAL APEGADA A REGRAS RÍGIDAS E POUCO EFICAZES;**
- **EXCESSIVA GERAÇÃO DE PROCESSOS ADMINISTRATIVOS, AUMENTANDO OS CUSTOS OPERACIONAIS DO ÓRGÃO;**
- **RUÍDOS NA COMUNICAÇÃO COM OS PÚBLICOS INTERNOS E EXTERNOS;**
- **EXCESSIVA HIERARQUIZAÇÃO DAS RELAÇÕES ENTRE OS SERVIDORES NOS PROCEDIMENTOS INTERNOS;**

**FALTA DE UNIFORMIDADE NO ATENDIMENTO, PREJUDICANDO A TRANSPARÊNCIA;**

**DIVERSOS RETORNOS DO CIDADÃO AO PROTOCOLO PARA IMPULSIONAR O PROCESSO ADMINISTRATIVO.**

Diante disso, faz-se necessária a modernização dos processos do licenciamento anual do modal táxi e dos pedidos dos pontos de táxi visando a melhoria do relacionamento com o cidadão, preconizando pela transparência, eficiência e sustentabilidade da gestão da SMTR.

O desafio ora proposto está em aproveitar o momento da transição para a implantação do processo digital e melhorar o fluxo de informações internas; reduzir a abertura de processos administrativos em papel; diminuir a necessidade de presença física do usuário nos postos de atendimento; incorporar os recursos digitais e melhorar a comunicação, dando mais transparência ao procedimento.

# 4 Metodologia

Para realização do diagnóstico da situação atual e para a proposição de melhorias foram realizadas:

**REUNIÕES SEMANAIS COM OS MEMBROS DO GTT E A EQUIPE EGP**

**VISITAS IN LOCO**

**OITIVA COM OS DIVERSOS ATORES QUE DE ALGUMA FORMA SE ENCONTRAM ENVOLVIDOS NO TEMA**

Para o desenho dos processos foi utilizada a linguagem Business Process Management Notation – BPMN.

Como balizador, foi feito um comparativo do serviço de táxi ofertado pela cidade do Rio de Janeiro, por meio de pesquisa a sítios da internet, com as cidades de São Paulo e Curitiba.

Por fim, para elaboração do plano de ação foi utilizada a ferramenta 5W2H, ou seja, um conjunto de questões para compor plano de ação de maneira rápida e eficiente.

# 5 Benchmarking com cidades com perfis semelhantes

O objetivo desta etapa do trabalho é promover uma pesquisa comparativa entre as principais características e os procedimentos de implantação de pontos de táxi em via pública nas principais capitais brasileiras: Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba.

Desta maneira é possível analisar, interpretar e mensurar as informações coletadas para estabelecer índices comparativos entre as três capitais abrangidas, de forma a detectarmos parâmetros de procedimentos e formar uma base referencial.

A escolha das cidades de São Paulo e Curitiba para o benchmarking se deveu ao fato de a primeira ser a cidade que possui a maior quantidade de táxis cadastrados no país e a segunda possuir um competente plano diretor de urbanismo.

Cabe ressaltar que a Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012 ou Lei da Mobilidade Urbana, é de abrangência nacional, mas apenas as cidades com mais de 20 mil habitantes e aquelas que são obrigadas por lei a manter um plano diretor têm a obrigatoriedade de segui-la. De acordo com o texto, o plano de mobilidade deve fazer parte do plano diretor da cidade, de forma que ambos estejam em conformidade entre si.

**Seguem abaixo, no quadro 1**, as práticas empregadas por estas cidades em relação ao modal táxi. São apresentados alguns itens para comparação, apenas para apontar a legislação vigente, os órgãos responsáveis pelo serviço de táxi em cada cidade e a forma como se consegue uma concessão para a realização do serviço.

**No quadro 2**, pode-se comparar materialmente os quantitativos de táxis credenciados com algumas referências, como a frota total de veículos, a população e a área territorial de cada município analisado.

## Quadro 1 – Informações gerais das cidades quanto ao modal táxi e ponto de táxis

| Referências | Rio de Janeiro | São Paulo | Curitiba |
|---|---|---|---|
| **Legislação** | Lei Complementar nº 159 de 29 de setembro de 2015 | Lei nº 7.329 de 11 de julho de 1969<br>Lei nº 16.345 de 4 de janeiro de 2016 | Lei nº 13.957, de 11 de abril de 2012<br>Lei nº 14.831, de 4 de maio de 2016 |
| **Órgão Gestor** | SMTR - Secretaria Municipal de Transportes | DTP - Departamento de Transportes Públicos | URBS - Urbanização de Curitiba S.A. |
| **Autorização** | Opção 1: Obter concessão<br>Opção 2: ser cadastrado como auxiliar e "entrar" na fila de espera para que seja concedido o RATR de autorizatário (antigo permissionário). Taxa de Outorga Anual - Permite rodar na cidade e parar nos pontos. | Condutax - Curso de Condução de Táxi.<br>Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento - Permite a realização da atividade e o acesso aos pontos livres ou privativos regulamentados | Termo de Autorização vinculado a um veículo de propriedade comprovada.<br>Nenhuma cobrança para acessar os pontos. |
| **Credenciamento** | A prefeitura faz concessão por meio de Lei específica regulamentada por Decreto na qual o motorista interessado deve preencher os requisitos lá estabelecidos. Legalmente não é permitida permuta, compra e venda. | Não há mais emissão de alvará. O motorista que se interessar em ser taxista, deverá permutar com algum taxista desistente. | Licenciamento aprovado mediante licitação |
| **Aplicativo** | Taxi.Rio (Taxa 6,95% do valor da corrida) | SP Taxi (Taxa 8,95% do valor da corrida) | URBS App Taxi Curitiba (Taxa 1,89%do valor da corrida) |
| **Fiscalização** | SMTR – Secretaria Municipal de Transportes | DTP – Departamento de Transportes Públicos | URBS – Urbanização de Curitiba S.A. |

## Quadro 2 - Comparativo dos Indicadores

| Indicadores | Rio de Janeiro | São Paulo | Curitiba |
|---|---|---|---|
| **Frota Táxi / Frota Veículo** | 30.000 / 2.950.213 = **1,02%** | 38.000 / 6.200.000 = **0,61%.** | 2.597 / 1.415.574 = **0,18%** |
| **Frota Táxi / População** | 30.000 / 6.748.000<br>01 Táxi para cada 225 cidadãos | 38.000 / 12.333.000<br>01 Táxi para cada 325 cidadãos | 2.597 / 1.948.626<br>01 Táxi para cada 750 cidadãos |
| **Quantidade de vagas** | 948 pontos<br>4.992 vagas | 2.300 pontos<br>6.900 vagas | 175 pontos<br>595 vagas |
| **Área Territorial** | 1.255 km² | 1.521 km² | 783,8 km² |

Os dados coletados ajudam a perceber que o índice comparativo da frota de táxis em relação à frota total de veículos no município do Rio de Janeiro é aproximadamente duas vezes maior que a de São Paulo e seis vezes maior que a de Curitiba.

A Lei Federal nº 13.957/12 determina que a relação de táxis por habitante não pode ser menor que 1/500 nem maior que 1/700, de forma a se manter o equilíbrio da demanda e oferta.

**Com base no quadro 2**, apresentado acima, percebemos que o Rio de Janeiro possui a relação mais distante do ideal entre as três cidades analisadas: um táxi para cada 225 habitantes.

**Apresentamos um índice que demonstra o total de vagas regulamentadas de táxis nas três cidades em comparação com o tamanho da população.**

- **Rio de Janeiro** – 4.992 vagas / 6.748.000 hab - 0,07%;
- **São Paulo** – 6.900 vagas / 12.333.000 hab - 0,06%;
- **Curitiba** - 595 vagas / 1.948.626 hab - 0,03%

**O Rio de Janeiro e São Paulo** possuem um índice próximo referente à quantidade de vagas de táxis regulamentadas em relação à população, **enquanto Curitiba** tem um índice consideravelmente mais baixo.

**O QUADRO 3 APRESENTADO ABAIXO, APRESENTA INFORMAÇÕES SOBRE PONTOS DE TÁXIS NESTAS CIDADES.**

## QUADRO 3 - INFORMAÇÕES SOBRE PONTOS DE TÁXIS

| Comparativo | Rio de Janeiro | São Paulo | Curitiba |
|---|---|---|---|
| **Legislação** | Resolução SMTR nº 3316/20. | Portaria DTP/GAB nº 216 de 05 de outubro de 2016 | Decreto Municipal 1959/12 |
| **Tipos de Pontos** | Livre - Localizado em local previamente regulamentado pela SMTR. Disponível a qualquer taxista regulamentado. | Ponto Privativo - Situa-se em local determinado pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, e destina-se exclusivamente para veículos do sistema de táxi. A Prefeitura realiza sorteio dos taxistas que terão direito a utilizar esses pontos. | Livre<br>Semi-Privativo<br>Executivo<br>Especial |
| **Novos Pontos** | A Cooperativa / Taxista autônomo solicita junto à SMTR a regulamentação, que procede na avaliação. Em caso positivo, o ponto é regulamentado e sinalizado pela prefeitura. | A Prefeitura faz estudo de demanda para novos pontos, tendo em vista o interesse público, com especificação de categoria, localização e número de ordem, bem como tipos e quantidade máxima de veículos que neles podem estacionar. | A Prefeitura faz estudo de demanda para novos pontos, tendo em vista o interesse público, com especificação categoria, localização e número de ordem, bem como tipos e quantidade máxima de veículos que neles podem estacionar. |
| **Fiscalização** | SMTR – Secretaria Municipal de Transportes | DTP – Departamento de Transportes Públicos | URBS – Urbanização de Curitiba S.A |

# 6 Produtos

## 6.1 Diagnóstico e proposições dos processos selecionados na SMTR.

Ao longo do desenvolvimento dos trabalhos, foi apresentado aos membros deste GTT um material produzido pelo EGP-Rio em conjunto com a Subsecretaria de Gestão - SUBG da SMTR contendo a modelagem de 17 (dezessete) processos do macroprocesso "Gerir Serviços Relacionados à Autorização de Táxi" da SMTR (Anexo I deste documento) e, incluído nos estudos, o fluxo para abertura de vagas de Táxis em vias públicas.

Com o objetivo de convergir esforços e dar celeridade ao trabalho, esse mapeamento foi utilizado como base para o entendimento dos processos atuais da Secretaria, dentre os quais foram selecionados 4 (quatro) processos pelo grupo e incluído o processo de abertura de vagas de táxis em vias públicas, ratificados pela Subsecretária de Gestão, Chefe de Gabinete e o Subsecretário de Operações, totalizando 5 (cinco) processos para o aprofundamento, análise e propostas de melhoria.

1. **Realizar inclusão de entidade aglutinadora;**
2. **Realizar baixa de entidade aglutinadora;**
3. **Realizar inclusão de veículo; e**
4. **Realizar baixa de veículo.**
5. **Implantar vagas de táxis em vias pública**

Esses processos, conforme definido em reunião com os respectivos gestores, foram selecionados em virtude da relação entre os procedimentos que mais criam processos administrativos e os que possuem fluxos de trabalho mais consolidados trazendo um maior benefício para a Secretaria.

**Segue abaixo o mapeamento dos processos de negócio (situação atual) dos processos selecionados.**

Após o mapeamento da situação atual, pôde-se melhor reconhecer as oportunidades de melhorias do processo de negócio e visualizar os problemas, pensando em suas causas e nas possíveis soluções. Para isso, foram realizados brainstormings com a equipe técnica da SMTR e os componentes do GTT.

A elaboração do redesenho do processo foi realizada a partir das soluções para os problemas e oportunidades levantados pela equipe durante a fase de mapeamento da situação atual, incluindo as premissas definidas pelo patrocinador. O redesenho buscou, assim, atingir os objetivos desejados para o projeto.

### 6.1.1. Realizar inclusão de entidade aglutinadora

O processo de realizar inclusão de entidade aglutinadora divide-se em dois subprocessos:

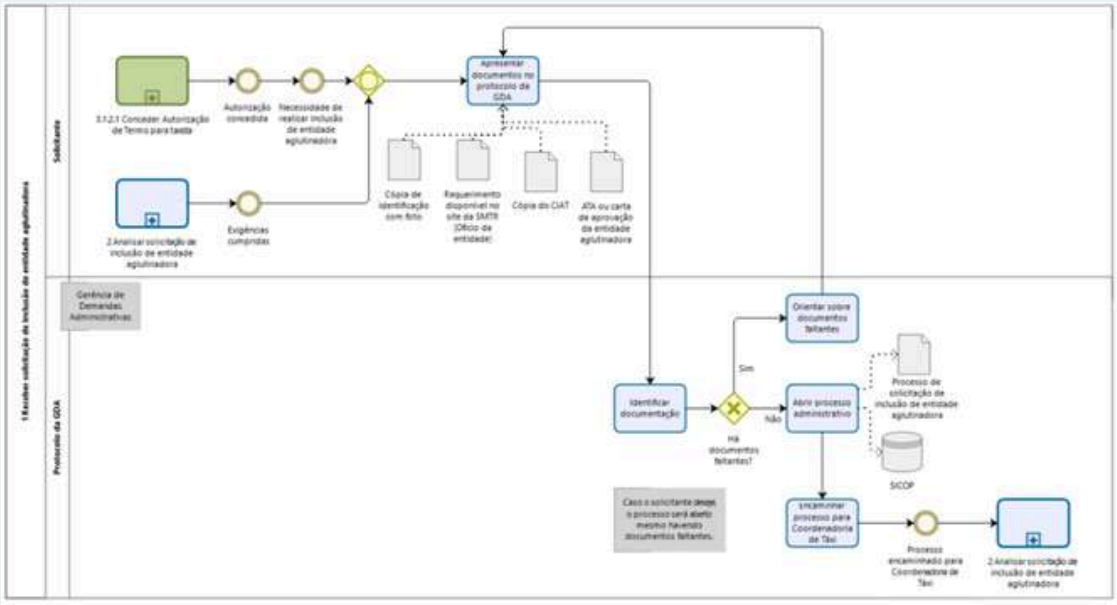
- Receber solicitação de inclusão de entidade aglutinadora
- Analisar solicitação de inclusão de entidade aglutinadora

O detalhamento de cada um deles está nos diagramas do processo das figuras 1 e 2.

A proposta de melhoria do processo (redesenho) sugerida pelo grupo está no diagrama da figura 3.

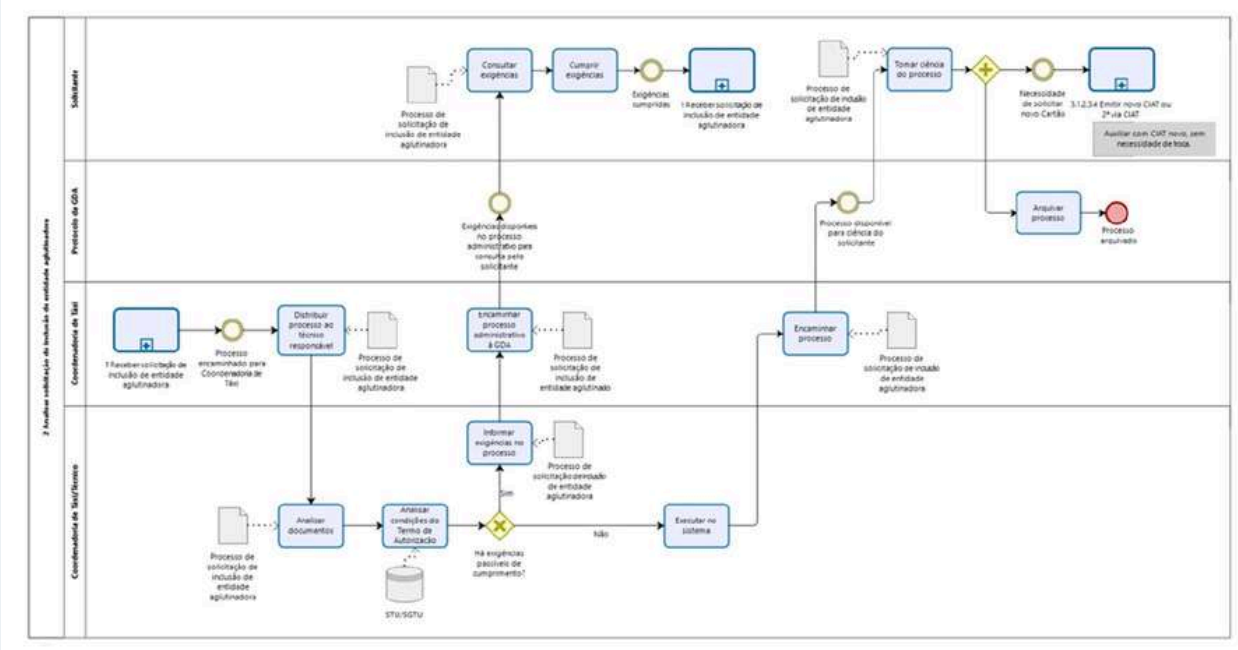
### 6.1.1.1. Receber solicitação de inclusão de entidade aglutinadora- Situação Atual

**Figura 1 - Diagrama do Subprocesso "Receber solicitação de inclusão de entidade aglutinadora"**



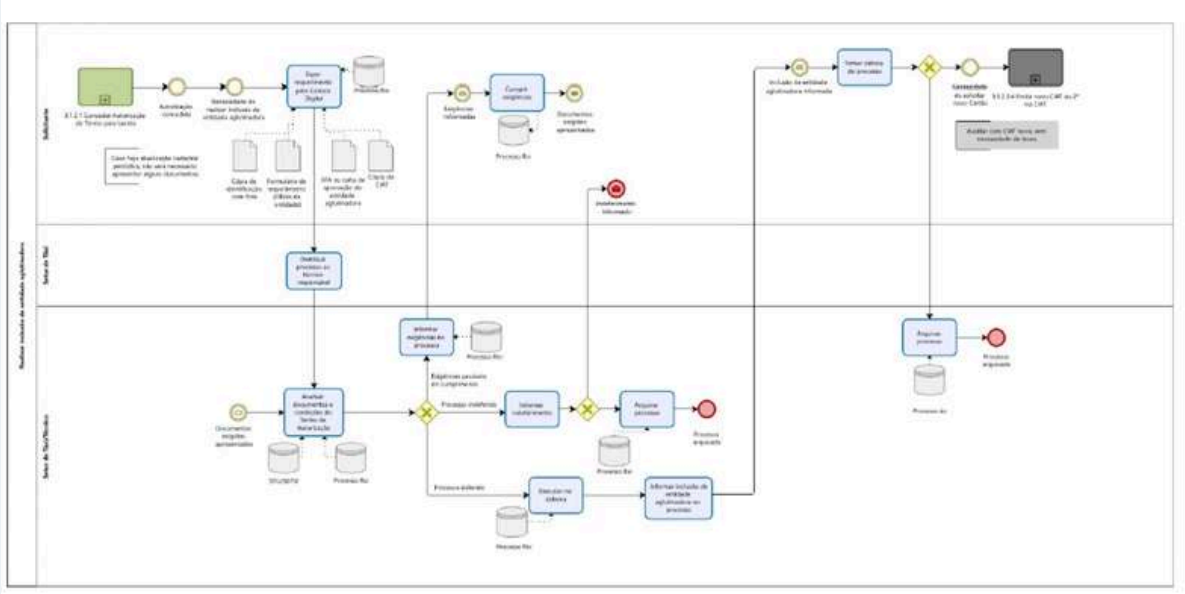
### 6.1.1.2.Analisar solicitação de inclusão de entidade aglutinadora- Situação Atual

**Figura 2 - Diagrama do Subprocesso "Analisar solicitação de inclusão de entidade aglutinadora"**




### 6.1.1.3. Realizar inclusão de entidade aglutinadora - Redesenho

**Figura 3 - Redesenho do processo "Realizar inclusão de entidade aglutinadora"**



### 6.1.2. Realizar inclusão de entidade aglutinadora - Redesenho

O processo de realizar baixa de entidade aglutinadora divide-se em dois subprocessos:

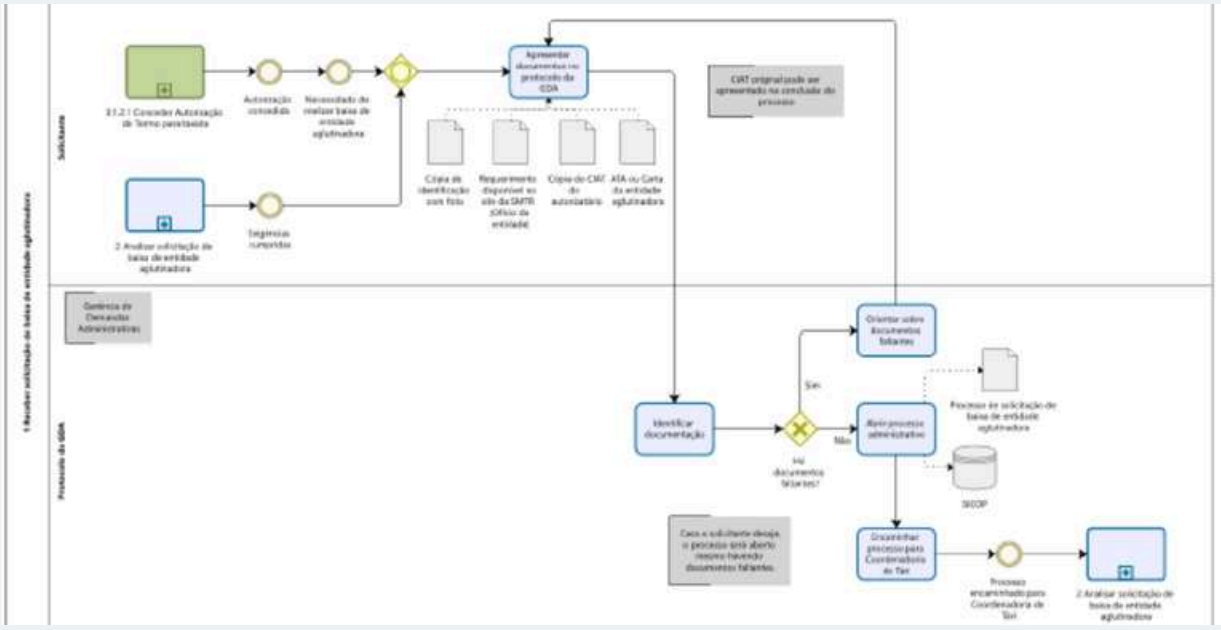
- Receber solicitação de baixa de entidade aglutinadora
- Analisar solicitação de baixa de entidade aglutinadora

O detalhamento de cada um deles está nos diagramas do processo das figuras 4 e 5.

A proposta de melhoria do processo (redesenho) sugerida pelo grupo está no diagrama da figura 6.

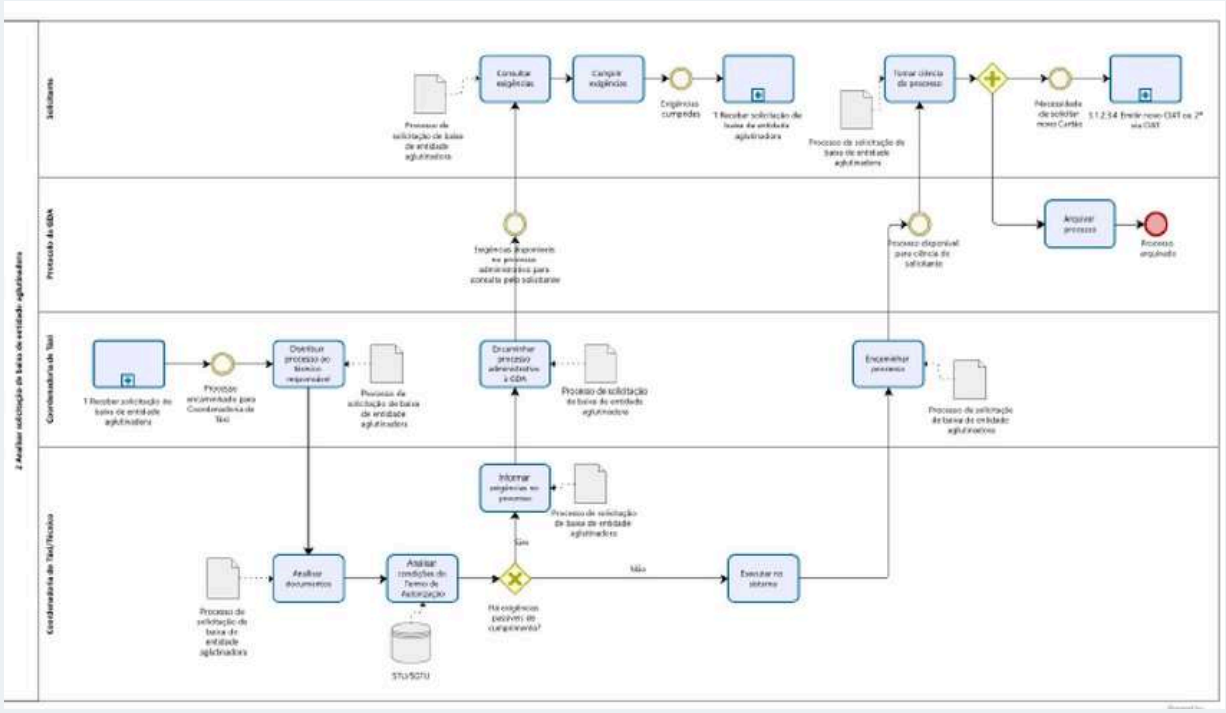
#### 6.1.2.1. Receber solicitação de baixa de entidade aglutinadora – Situação Atual

**Figura 4 - Diagrama do Subprocesso "Receber solicitação de baixa de entidade aglutinadora"**



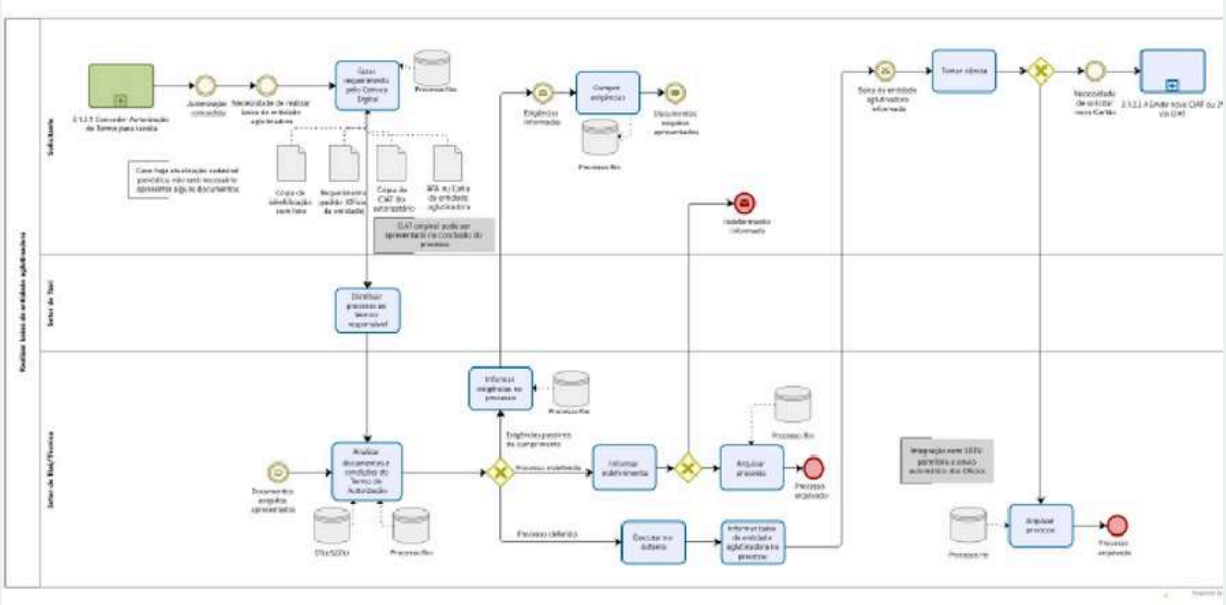
### 6.1.2.2 Analisar solicitação de baixa de entidade aglutinadora – Situação Atual

**Figura 5 - Diagrama do Subprocesso "Analisar solicitação de baixa de entidade aglutinadora"**



### 6.1.2.3. Realizar baixa de entidade aglutinadora – Redesenho

**Figura 6 - Redesenho do processo "Realizar baixa de entidade aglutinadora"**



## 6.1.3. Realizar inclusão de veículo

O processo tem por objetivo a inclusão do veículo e divide-se em três subprocessos:

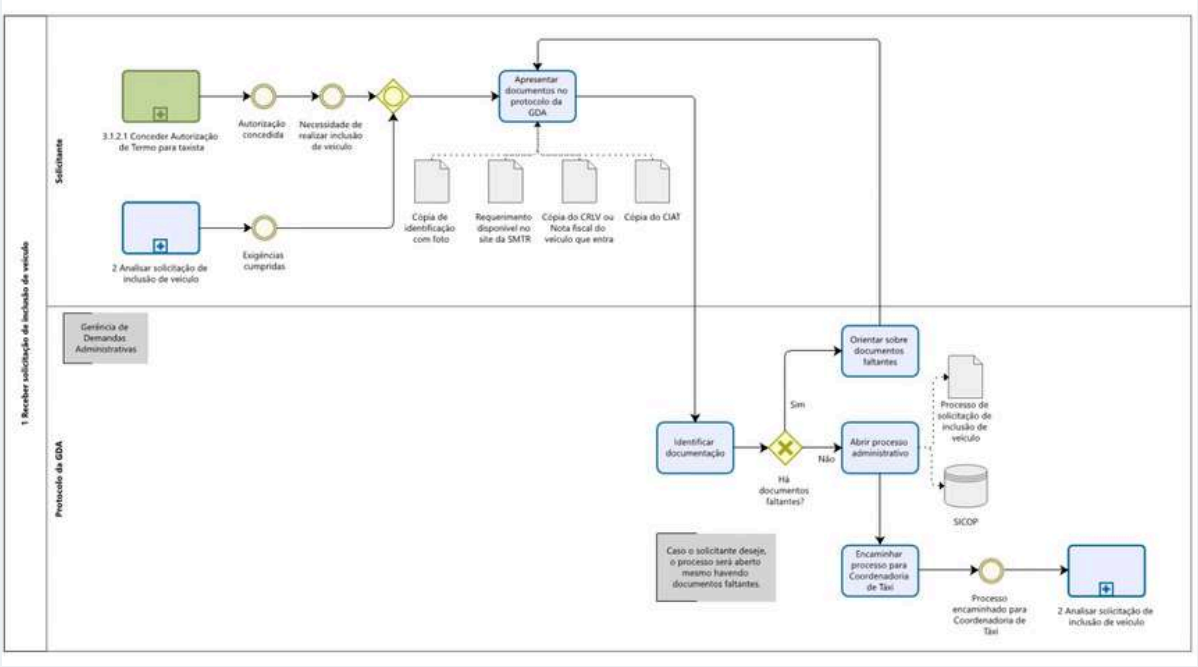
1. **Receber solicitação de inclusão de veículo**
2. **Analisar solicitação de inclusão de veículo**
3. **Analisar processo para conclusão de inclusão de veículo no sistema.**

O detalhamento de cada um deles está nos diagramas do processo das figuras 7, 8 e 9.

A proposta de melhoria do processo (redesenho) sugerida pelo grupo está no diagrama da figura 10.

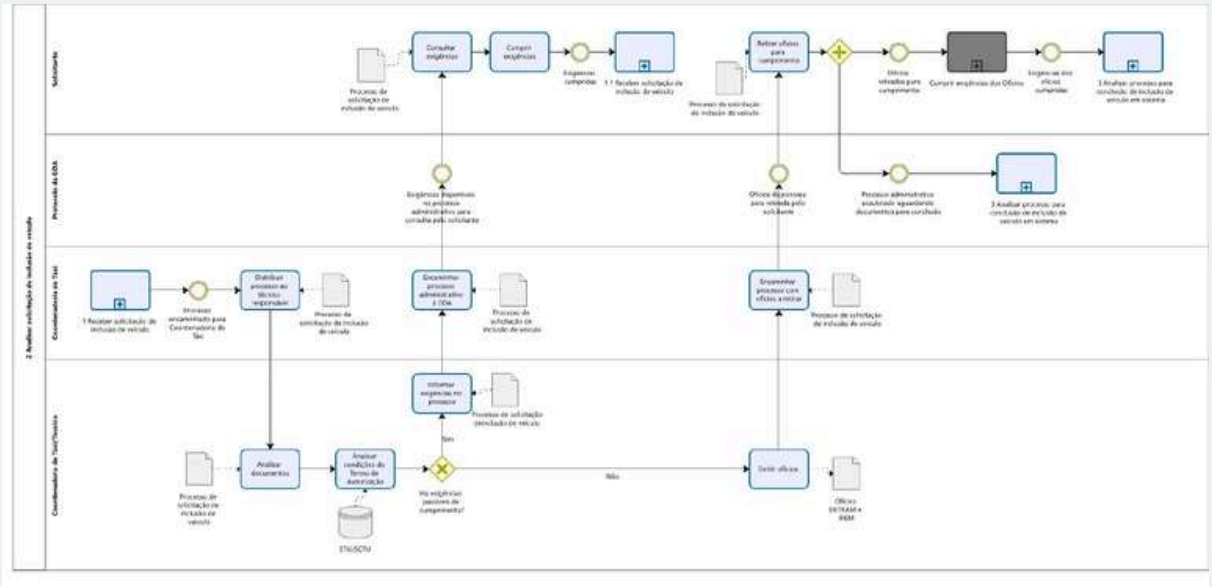
### 6.1.3.1. Receber solicitação de inclusão de veículo - Situação Atual

**Figura 7 - Diagrama do Subprocesso "Receber solicitação de inclusão de veículo"**



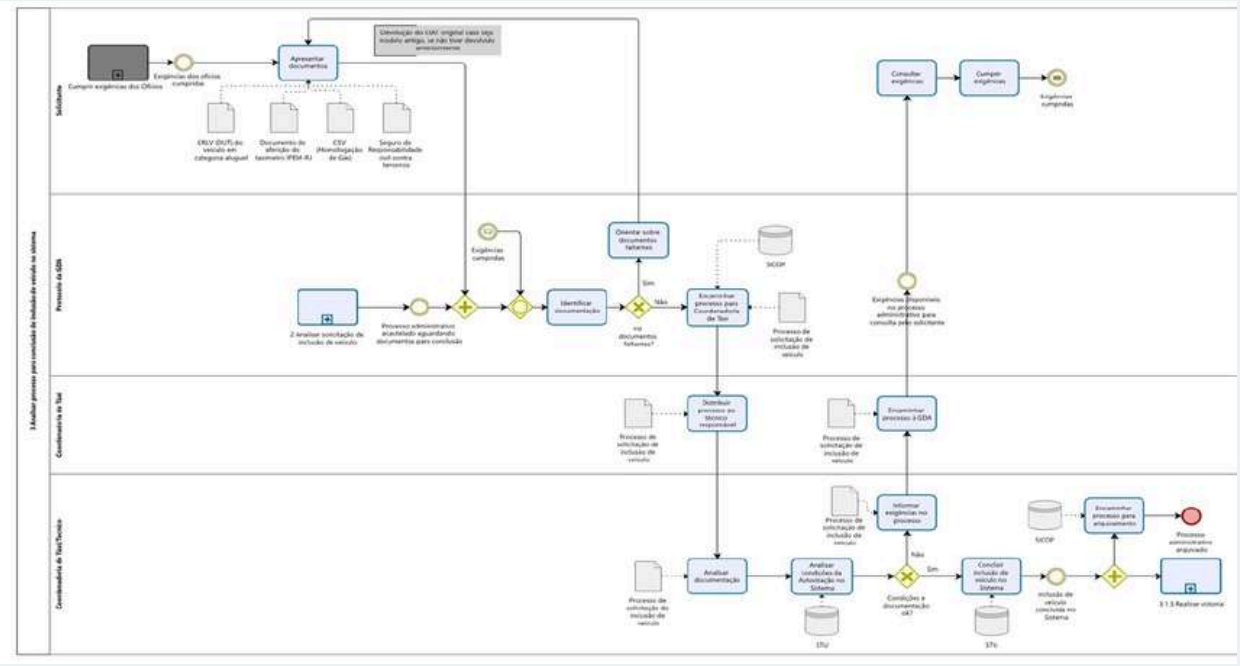

### 6.1.3.2. Analisar a solicitação de inclusão de veículo – Situação Atual

**Figura 8 - Diagrama do Subprocesso "Analisar solicitação de inclusão de veículo"**



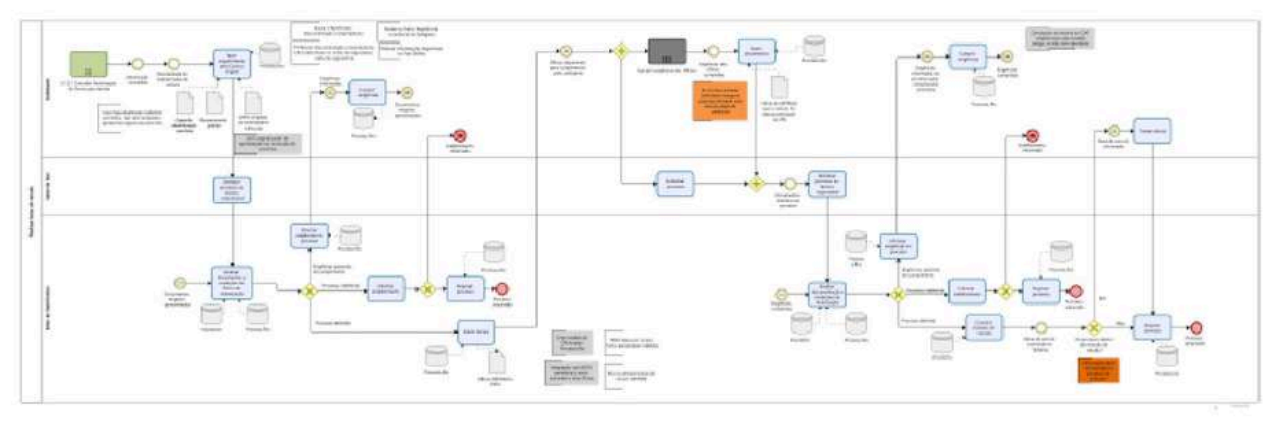
### 6.1.3.3. Analisar processo para conclusão de inclusão de veículo no sistema – Situação Atual

**Figura 9 - Diagrama do Subprocesso "Analisar processo para conclusão de inclusão de veículo no sistema**



### 6.1.3.4. Realizar inclusão de veículos – Redesenho

**Figura 10 - Redesenho do processo "Realizar inclusão de veículos"**



## 6.1.4. Realizar baixa de veículo

O processo tem por objetivo solicitar a baixa do veículo por motivo de roubo, perda total ou busca e apreensão. Divide-se em três subprocessos:

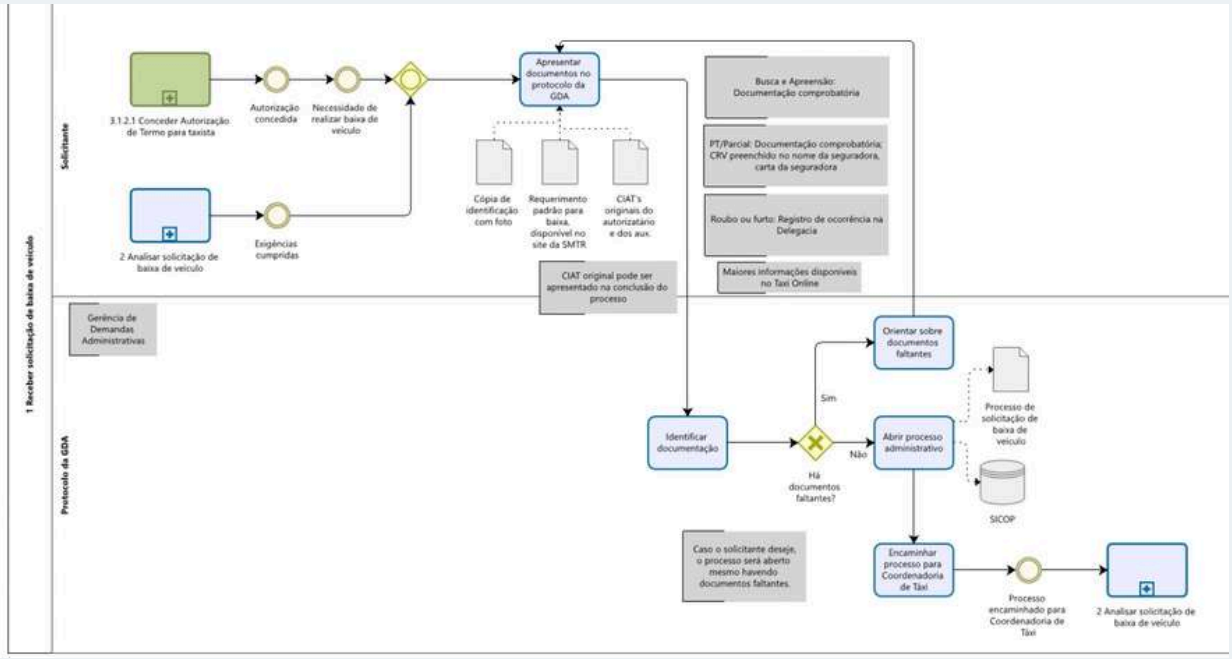
1. RECEBER SOLICITAÇÃO DE BAIXA DE VEÍCULO
2. ANALISAR SOLICITAÇÃO DE BAIXA DE VEÍCULO
3. ANALISAR PROCESSO PARA CONCLUSÃO DE BAIXA DE VEÍCULO NO SISTEMA

O detalhamento de cada um deles está nos diagramas do processo das figuras 11, 12 e 13.

A proposta de melhoria do processo (redesenho) sugerida pelo grupo está no diagrama da figura 14.

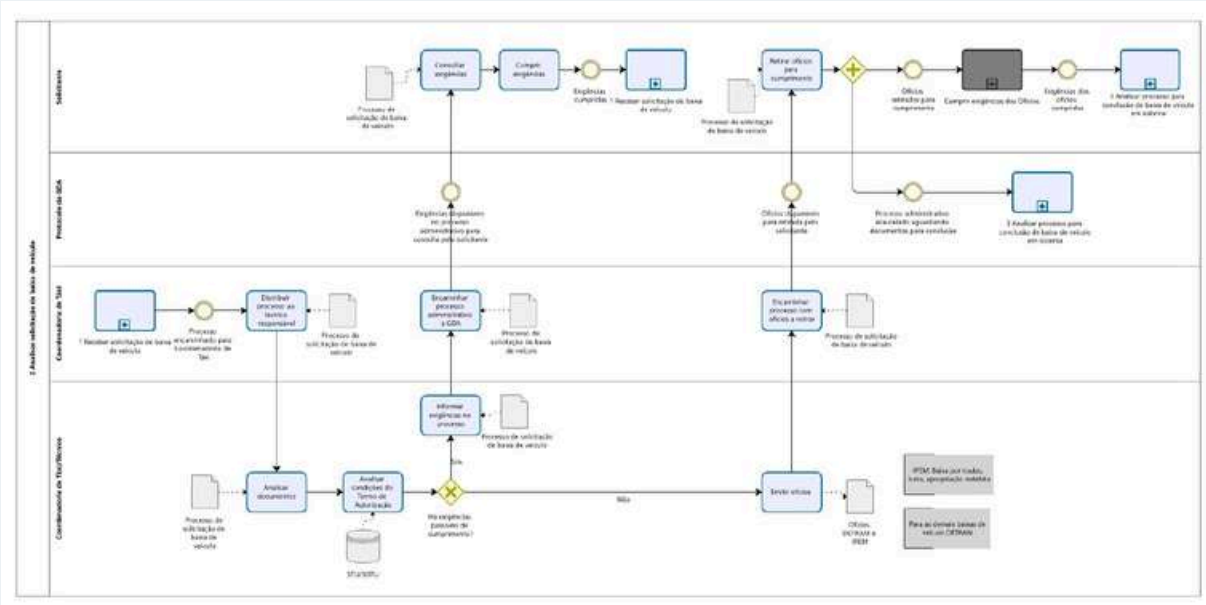
### 6.1.4.1. Receber solicitação de baixa de veículo - Situação Atual

**Figura 11 - Diagrama do Subprocesso "Receber solicitação de baixa de veículo"**



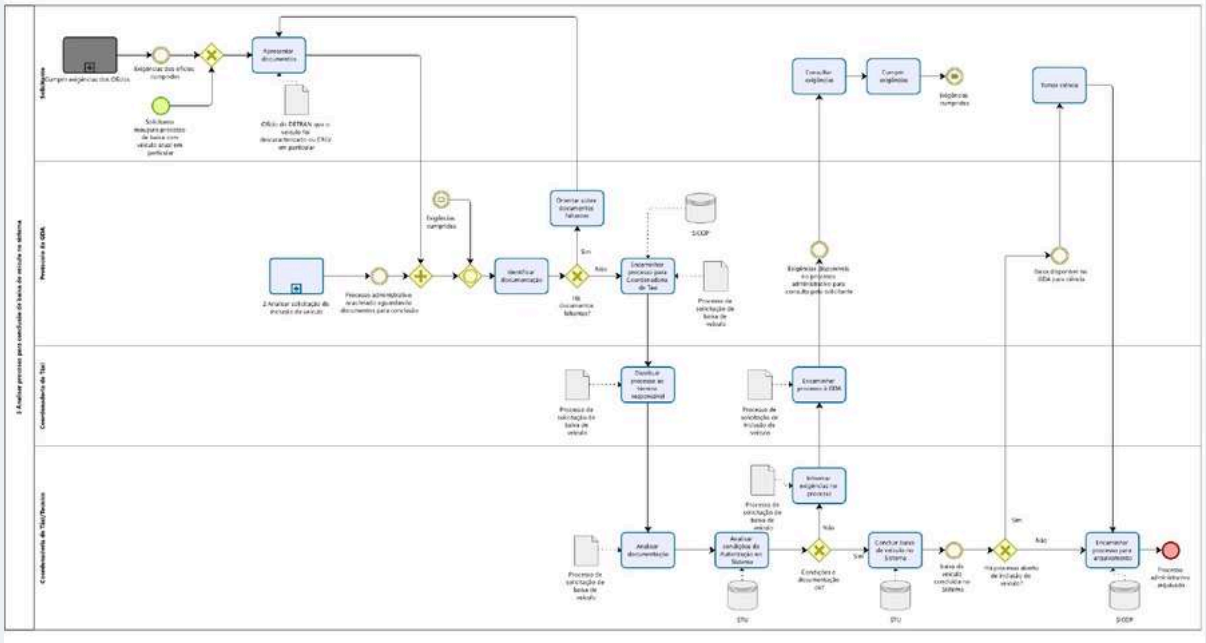
### 6.1.4.2. Analisar solicitação de baixa de veículo – Situação Atual

**Figura 12 - Diagrama do Subprocesso "Analisar solicitação de baixa de veículo"**



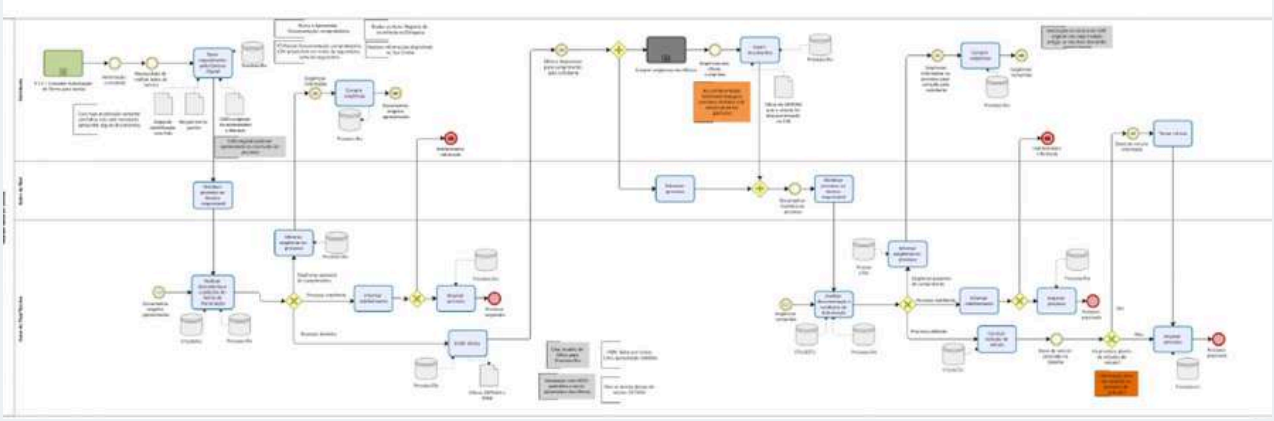
### 6.1.4.3. Analisar processo para conclusão de baixa de veículo no sistema – Situação Atual

**Figura 13 - Diagrama do Subprocesso "Analisar processo para conclusão de baixa de veículo no sistema"**



### 6.1.4.4. Realizar baixa de veículo – Redesenho

**Figura 14 - Redesenho do processo "Realizar baixa de veículos"**



### 6.1.5. Analisar solicitação de estacionamento especial para ponto fixo de táxi

O processo tem por objetivo reavaliar os procedimentos de análise de solicitações de novos pontos de Táxis.

A Secretaria Municipal de Transportes solicitou ao GTT a realização de um estudo para reavaliar o processo de regulamentação de novos pontos de táxi no Município do Rio de Janeiro, considerando a necessidade de equilibrar e otimizar o uso da via urbana, uma vez que a disputa pelo uso do metro linear ao longo do meio fio é bastante acirrada, principalmente nos centros comerciais de bairros, onde a demanda por áreas de Carga e descarga, embarque e desembarque, pontos de ônibus, vagas de Idosos e pessoas com Deficiência, vagas de estacionamento de curta duração e de estacionamento rotativo.

Essa disputa obriga o poder público a constantemente precisar fazer uma "escolha de Sofia", para estabelecer qual serviço será implementado no local, de forma a atender às diversas necessidades dos munícipes e promover o uso equilibrado do espaço público.

O Grupo Transversal de Trabalho Táxi Fácil recebeu a incumbência de apresentar uma proposta de modernização dos procedimentos de análise para regulamentação de novos pontos de táxi no município do Rio de Janeiro, de forma a proporcionar a transparência em todo o processo e a definição de critérios técnicos de avaliação, para promover a distribuição equilibrada dos pontos de táxis realmente necessários e compatível com a demanda verificada das necessidades de uso do solo em cada situação específica.

### 6.1.5. Analisar solicitação de estacionamento especial para ponto fixo de táxi

O processo tem por objetivo reavaliar os procedimentos de análise de solicitações de novos pontos de Táxis.

A Secretaria Municipal de Transportes solicitou ao GTT a realização de um estudo para reavaliar o processo de regulamentação de novos pontos de táxi no Município do Rio de Janeiro, considerando a necessidade de equilibrar e otimizar o uso da via urbana, uma vez que a disputa pelo uso do metro linear ao longo do meio fio é bastante acirrada, principalmente nos centros comerciais de bairros, onde a demanda por áreas de Carga e descarga, embarque e desembarque, pontos de ônibus, vagas de Idosos e pessoas com Deficiência, vagas de estacionamento de curta duração e de estacionamento rotativo.

Essa disputa obriga o poder público a constantemente precisar fazer uma "escolha de Sofia", para estabelecer qual serviço será implementado no local, de forma a atender às diversas necessidades dos munícipes e promover o uso equilibrado do espaço público.

O Grupo Transversal de Trabalho Táxi Fácil recebeu a incumbência de apresentar uma proposta de modernização dos procedimentos de análise para regulamentação de novos pontos de táxi no município do Rio de Janeiro, de forma a proporcionar a transparência em todo o processo e a definição de critérios técnicos de avaliação, para promover a distribuição equilibrada dos pontos de táxis realmente necessários e compatível com a demanda verificada das necessidades de uso do solo em cada situação específica.

## Legislação atual

A Resolução SMTR nº 3.316, de 09/09/2020 (Anexo II) determina os procedimentos de análise e demanda para regulamentação de pontos de táxi em via pública. Após a análise da citada Resolução, de forma conjunta com técnicos da SMTR, o grupo identificou alguns pontos de atenção, que poderiam ser alterados, de forma a promover a melhor transparência do processo, bem como a realização de uma análise mais técnica. Após a realização de diversas reuniões presenciais com representantes da SMTR, o grupo apresentou a sugestão de alterações dos procedimentos, conforme mostrado no modelo sugerido de minuta de Resolução e nas imagens, discriminadas a seguir:

## Legislação Sugerida

**RESOLUÇÃO XXXX**

**ESTABELECE PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE PARA REGULAMENTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO ESPECIAL DESTINADO A PONTO FIXO DE TÁXIS NAS VIAS PÚBLICAS DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO.**

Considerando a popularização dos aplicativos de viagens por táxi, em especial o "TÁXI.RIO", que popularizou a busca por profissionais nas viagens diárias, Considerando a necessidade de adequação equilibrada dos diversos modais de transporte de passageiros no Município do Rio de Janeiro, Considerando a necessidade de disciplinar e desburocratizar a tramitação de processos administrativos referentes a pontos fixos de táxis no Município, a necessidade da melhor distribuição da utilização do espaço urbano

**RESOLVE:**

Considerando a popularização dos aplicativos de viagens por táxi, em especial o "TÁXI.RIO", que popularizou a busca por profissionais nas viagens diárias, Considerando a necessidade de adequação equilibrada dos diversos modais de transporte de passageiros no Município do Rio de Janeiro, Considerando a necessidade de disciplinar e desburocratizar a tramitação de processos administrativos referentes a pontos fixos de táxis no Município, a necessidade da melhor distribuição da utilização do espaço urbano

Art. 1º. Estabelecer procedimentos de análise para regulamentação de estacionamento especial destinado a ponto fixo de táxis nas vias públicas do Município do Rio de Janeiro.

Art. 2º. A regulamentação de um novo ponto de táxis deverá ser norteada pelos critérios técnicos abaixo descritos, observando aspectos de segurança e de viabilidade técnica:

I- Somente será realizada a análise de novos pontos de táxis em locais onde o estacionamento for permitido;

II- É vedada a regulamentação de novos pontos de táxis em vias com hierarquia superior, tais como: vias urbanas de trânsito rápido e vias urbanas arteriais, em vista dos riscos à segurança viária nas manobras e entrelaçamentos para entrada e saída no ponto;

§ 1º. Em situações excepcionais, será possível regulamentar ponto em local que disponha de baia de estacionamento e taper de aceleração, objetivando a inserção segura dos veículos no fluxo veicular da via principal

III- A regulamentação de novos pontos de táxis somente poderá ocorrer em locais onde exista demanda pelo serviço, tais como áreas comerciais, áreas residenciais com grande adensamento, áreas mistas de serviços ou de lazer. Os pontos deverão distar no mínimo 200 (duzentos) metros de outro ponto de táxi existente;

§ 2º Em situações excepcionais, em razão de interesse público ou da existência de demanda localizada, como: hospitais, escolas, universidades, shoppings, hipermercados, edificação de órgãos públicos, casas de shows e terminais de transportes públicos, será possível estabelecer um segundo ponto de táxis, ficando a autorização condicionada à análise da demanda, através de estudo técnico a ser elaborado pela Secretaria de Transportes;

III- A regulamentação de novos pontos de táxis somente poderá ocorrer em locais onde exista demanda pelo serviço, tais como áreas comerciais, áreas residenciais com grande adensamento, áreas mistas de serviços ou de lazer. Os pontos deverão distar no mínimo 200 (duzentos) metros de outro ponto de táxi existente;

IV- A regulamentação do ponto de táxis deverá, sempre que possível, ocorrer no lado direito do sentido de fluxo da via, objetivando facilitar o embarque dos passageiros;

Art. 3º. Os pontos de táxis temporários ou eventuais para atendimento a demandas específicas, tais como: eventos de diversas naturezas, shows ou partidas esportivas, deverão seguir os mesmos critérios técnicos apresentados no artigo 2º, exceto se estiverem localizadas em vias dotadas de interdição total ou parcial, ou em caso de necessidades explicitadas em planos operacionais de circulação e mobilidade;

Art. 5º. As solicitações para aumento do número de vagas dos pontos de táxi já regulamentados deverão considerar os parâmetros descritos no artigo 2º.

Art. 6º. O ponto de Taxi poderá ser revogado a qualquer momento pelo poder público, quando constatados problemas operacionais; de impacto viário e de extinção da demanda.

Art. 7º. Os requerimentos para criação, ampliação ou remanejamento do ponto fixo de táxis, deverá atender às seguintes condições gerais:

Parágrafo Único. Havendo desejo da criação de um novo processo, o solicitante deverá obrigatoriamente solicitar o arquivamento do processo anteriormente aberto, manifestando a falta de interesse na condução do trâmite anterior;

V- Não poderá ser solicitada por motoristas a reabertura de um processo já arquivado, senão para requerer os serviços previstos nos incisos IV e V.

Art. 8º. Toda e qualquer solicitação de estacionamento especial para ponto fixo de táxi deverá ser protocolada nos postos de atendimento da SMTR/SUBOP e encaminhada à Gerência de Táxi (TR/SUBOP/CLV/GT)

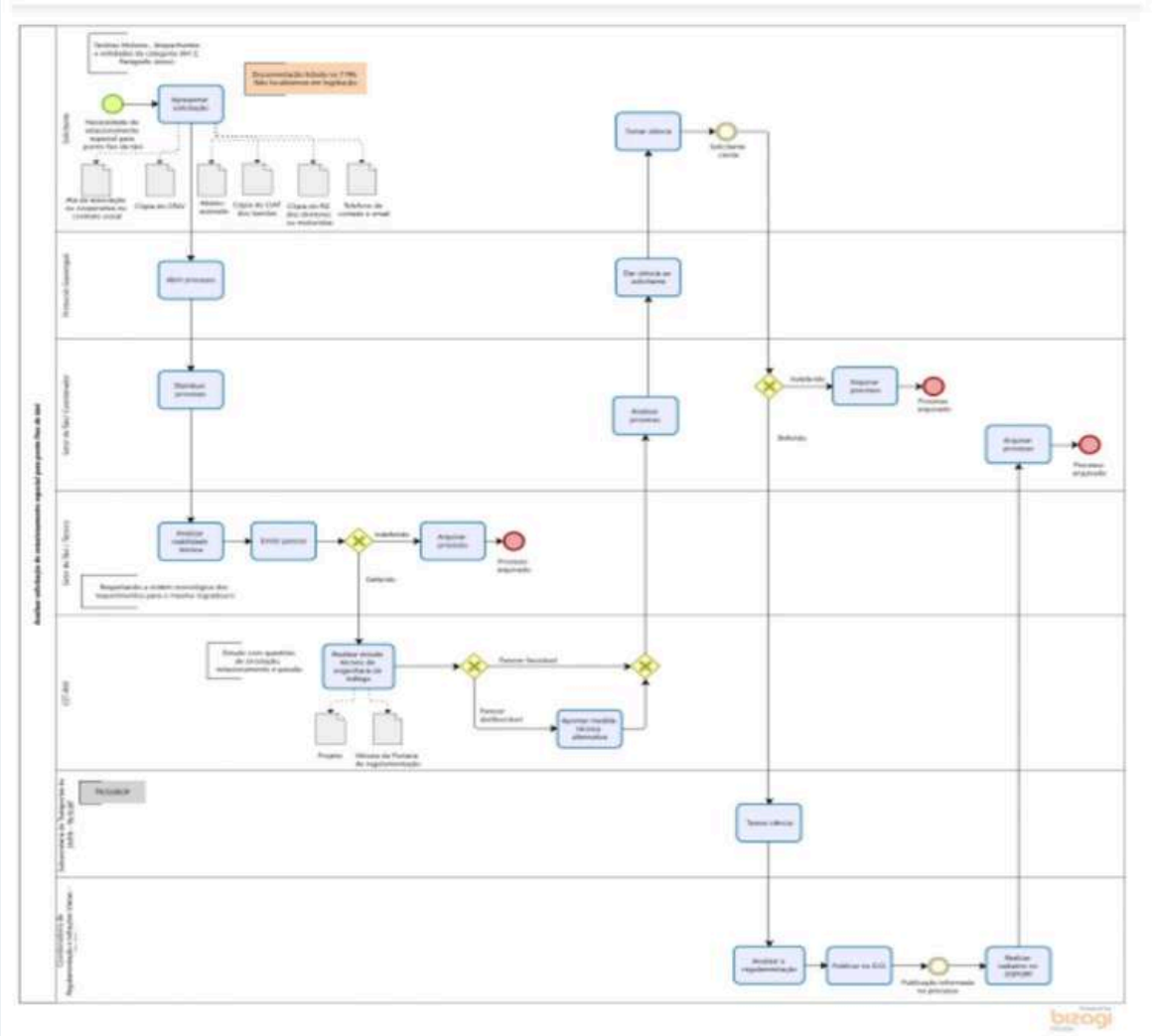
Art. 9º O processo será remetido às Coordenadorias Regionais de Transportes, com circunscrição sobre a área a que pertence a via pretendida, objetivando análise de viabilidade técnica acerca do modal de transporte público urbano e emissão de parecer sobre a implantação do estacionamento especial para ponto fixo de táxi.

Art. 10º Após análise das Coordenadorias Regionais de Transportes, o processo será remetido às Coordenadorias Técnicas Regionais de Tráfego da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET-RIO, com circunscrição sobre a área a que pertence a via pretendida, objetivando estudo técnico de engenharia de tráfego, contemplando questões de circulação, estacionamento e parada, elaboração de projeto e confecção da respectiva minuta de Portaria de regulamentação.

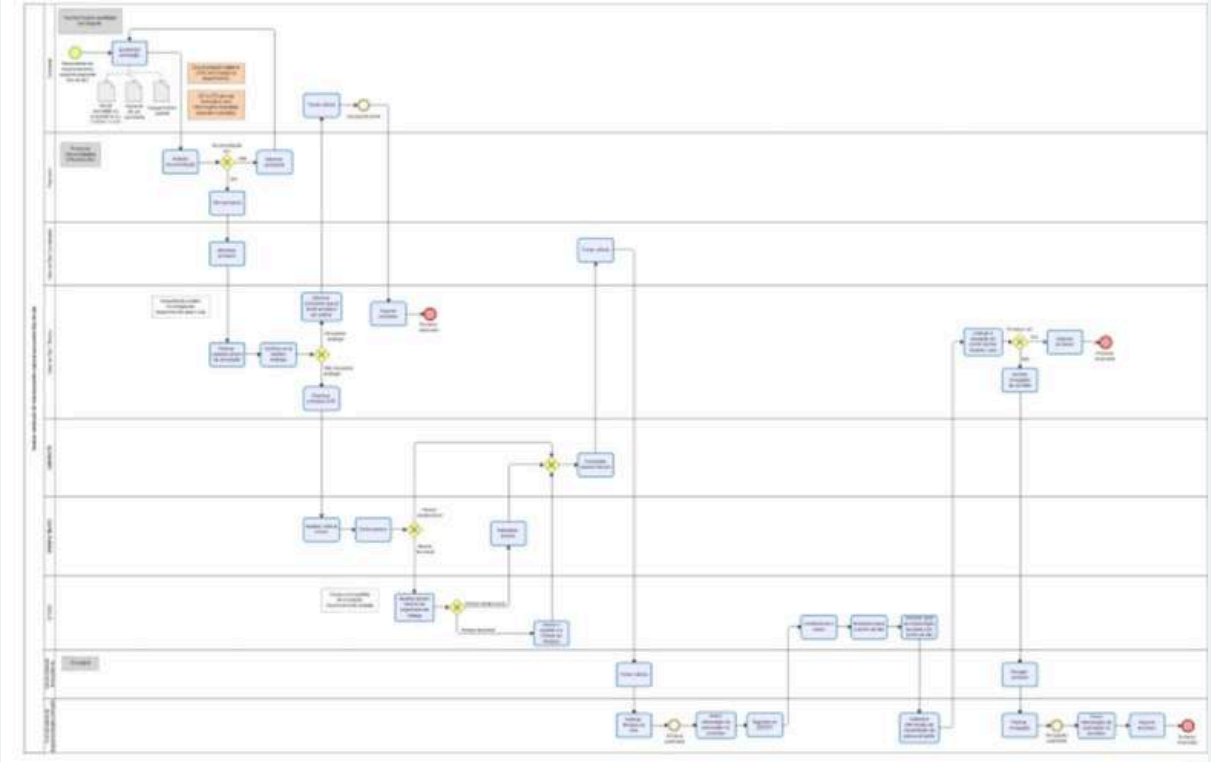
Art. 11º Apesar da motivação em caráter pessoal, a regulamentação não permitirá em nenhuma hipótese a exclusividade do uso do ponto aos solicitantes, devendo o ponto ficar a disposição de qualquer veículo da categoria;

Art. 12º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Resolução SMTR nº 3.316 , de 09 de setembro de 2020.

## 6.1.5. Analisar solicitação de estacionamento especial para ponto fixo de táxi



## 6.1.5.2. Analisar solicitação de estacionamento especial para ponto fixo de táxi - Redesenho



### MAPEAMENTO GEORREFERENCIADO

Em função da necessidade de se obter um panorama da distribuição dos pontos de táxi hoje regulamentados no Município do Rio de Janeiro, foi realizado um mapeamento de todas as vagas implantadas na cidade, a fim de promover o equilíbrio da disposição espacial dos mesmos, facilitar a análise de solicitações de novos pontos de táxis e melhorar a prestação do serviço aos usuários.

Face ao exposto, o Grupo Transversal de Trabalho apresentou um projeto simples de georeferenciamento dos pontos de táxi regulamentados nas áreas da Grande Tijuca e Grande Méier, a partir do programa Google Earth e, posteriormente foi replicado pela SMTR para todas as Áreas de Planejamento da cidade, resultando em uma camada de informação que após revista, será disponibilizada no data.rio.

## 6.2. Plano de ação para implementação das mudanças na SMTR

De acordo com o diagnóstico atual apresentado e com o redesenho dos processos, segue o Plano de Ação proposto. Os prazos e custos deverão ser planejados oportunamente conforme conveniência da Secretaria.

**Quadro 4 - Plano de ação**

| Macroprocesso | O quê? | Porque? | Onde? | Quem? | Como? |
|---|---|---|---|---|---|
| Realizar baixa de Entidade Aglutinadora | Solicitar, de forma digital, a baixa em entidade aglutinadora (cooperativa comum, associação e prestadoras de serviço). | Para diminuir o tempo de resposta ao solicitante e da necessidade de troca do CIAT com o nome da Entidade Aglutinadora. | Carioca Digital | IplanRio | Desenvolver solução para permitir a solicitação de baixa em entidade aglutinadora pelo Carioca Digital com resposta informando da necessidade de troca do CIAT de forma que conste a ausência do nome da entidade do cartão. |
| Realizar baixa de Entidade Aglutinadora | Consulta a equipe de fiscalização da real necessidade de constar o nome da entidade aglutinadora no CIAT. | Para diminuir o tempo de resposta ao solicitante e da necessidade de troca do CIAT com o nome da Entidade Aglutinadora. | No fluxo do processo | SMTR | Caso a equipe de fiscalização não ratifique a necessidade de constar o nome da entidade aglutinadora no CIAT, atualizar o fluxo do processo e os sistemas de informação aplicáveis. |
| Inclusão de entidade aglutinadora, Baixa de veículo e Inclusão de veículo. | Possibilitar a abertura dos processos administrativos para esses temas de forma digital | Eliminar a grande quantidade de Processos Administrativos abertos em papel, mesmo com fluxo simples, agilizar o tempo de resposta e aumentar a transparência | Processo.Rio | SEGOVI | Incluir, no Processo.Rio, os fluxos para processos para inclusão de entidade aglutinadora, baixa de veículo e inclusão de veículo |
| Inclusão de entidade aglutinadora, Baixa de veículo e Inclusão de veículo. | Verificar a redundância de documentação solicitada | Para otimizar o processo, o tempo de análise e o espaço para armazenamento de documentos. | NoS fluxos dos processos | SMTR | Eliminar os documentos já solicitados e atualizar os fluxos dos processos e os sistemas de informação aplicáveis. |
| Não se aplica | Melhorar a comunicação com os taxistas | Para permitir que a comunicação atinja um maior número de taxistas, pois | Aplicativo e site do Taxi.Rio | IplanRio | Incluir links no taxionline do taxi.rio e enriquecer o site com mais informações e outros serviços disponíveis para os taxistas. |
| | | atualmente ela é restrita aos setores presenciais e ao site da SMTR. | | | Disponibilizar Recurso na aba de serviços do aplicativo Taxi.Rio para o taxista receber informações e iniciar requerimentos. |
| Não se aplica | Aumentar a adesão do taxista na plataforma Taxi.Rio | Para fortalecer a utilização do serviço Táxi.Rio | Meios de comunicação e aplicativo do Taxi.Rio. | SMFP, IplanRio e SMTR | Melhorar a divulgação do aplicativo Taxi.Rio com objetivo de incentivar o seu ingresso na plataforma. Elaborar estratégias para facilitar o acesso do taxista à plataforma. Na ótica do taxista: Inserir taxa ou multa para o passageiro que cancelar a corrida sem justificativa dentro de um determinado período. (dificuldade de implantação devido a falta de pagamento via APP). |
| Não se aplica | Melhorar a eficiência da fiscalização | Para apoiar e facilitar a fiscalização de transporte pirata, falsificação do selo, caracterização do carro, utilização de placa cinza ou pintada de vermelho | Nos fluxos dos processos | SMTR | Mudança de paradigma na fiscalização para autodeclaração (QR Code), com opinamento do pessoal da Fiscalização. Realizar a fiscalização por amostragem.Aumentar o acesso do fiscal no momento da fiscalização, com mais informações sobre a situação do veículo e do condutor (App MG). http://www.conscar.com.br/ |
| Não se aplica | Apoiar os taxistas no planejamento da atividade | Para apoiar os taxistas no planejamento das suas atividades oferecendo ferramentas para exercer melhor suas atividades. | Aplicativo Taxi.Rio | IplanRio | Implementar serviço de mapa de calor da concentração de circulação de taxistas. |
| Analisar solicitação de estacionamento especial para ponto fixo de táxi | Definir regras mais claras que facilitem as ações do gestor e do interessado em 1 ponto de táxi. | Necessidade de revisão do procedimento para requerimento de ponto de táxis | No fluxo do processo | SMTR | Rever os critérios e mapear as vagas já existentes para se ter um *scout* por bairros. |

# 7 Conclusões

Tendo em vista as recentes regulamentações, a importância da desburocratização, padronização e a digitalização dos processos administrativos no poder público municipal, as reuniões e as discussões realizadas pelo GTT foram fundamentais para aprimorar o licenciamento anual e os pedidos dos pontos de táxi, além de oferecer maior transparência ao fluxo do processo e melhorar o atendimento ao cidadão.

Ao longo do trabalho foram identificadas fragilidades e oportunidades no atual modelo, em que se percebeu a necessidade de mapeamento da situação atual, do redesenho processual e de uma análise mais técnica sobre os principais problemas e, principalmente, as sugestões de alterações, tendo em vista os procedimentos adotados e os benefícios dessas mudanças para a população.

Por todo exposto, verifica-se que pôr em prática plano de ação proposto, que aponta caminhos para as alterações necessárias à implementação dos procedimentos ali descritos, quebrará o paradigma do requerimento/acompanhamento in loco e demonstrará que os fluxos da SMTR se adequaram às novas demandas da sociedade bem como à nova legislação que se apresenta, em especial o Decreto Rio nº 47.769/2020 que Institui o Sistema Eletrônico de Documentos e Processos - Processo.rio, e dá outras providências.

A uniformização dos procedimentos aliados à utilização do processo digital, pelo Processo.Rio e/ou pela plataforma TAXI.RIO, fará com que a comunicação com o taxista seja mais eficiente e confiável, minimizando a necessidade da presença de intermediários e aumentando a transparência em todo o processo. Soma-se a isso, a redução dos custos com processos físicos.

Já no que concerne ao licenciamento dos pontos fixos de táxis em via pública, a convolação da minuta proposta em Resolução permitirá, além da modernização dos procedimentos com ênfase na análise técnica, a difusão da característica de uso comum aos veículos da categoria, pois explicita a vedação de exclusividade de utilização para os solicitantes.

Nota-se, portanto, que o tema está em constante evolução, e por isso, os assuntos apresentados neste relatório podem necessitar de atualizações e adaptações às novas demandas tanto da população como também das áreas técnicas da Prefeitura do Rio.

# 8. Glossário

| Sigla | Descrição |
|---|---|
| AMPA-RJ | Associação de Motoristas Particulares Autônomos do Rio de Janeiro |
| CET-RIO | Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro |
| CNH | Carteira Nacional de Habilitação |
| Condutax | Curso de Condução de Táxi |
| CRVL | Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo |
| DETRAN/RJ | Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro |
| DTP | Departamento de Transportes Públicos da Prefeitura da Cidade de São Paulo |
| EGP-RIO | Escritório de Gerenciamento de Projetos e Metas |
| GTT | Grupo Transversal de Trabalho |
| IplanRio | Empresa Municipal de Informática S/A da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro |
| JUV-RIO | Secretaria Especial da Juventude Carioca |
| RATR | Registro de Auxiliar de Transporte |
| SMTR | Secretaria Municipal de Transportes da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro |
| SMTU | Secretaria Municipal de Planejamento Urbano da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro |
| STU | Sistema de Transportes Urbanos |
| SUBG | Subsecretaria de Gestão da Secretaria Municipal de Transportes da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro |
| URBS | Urbanização de Curitiba S.A. |

# 9. Referências Bibliográficas

**Site da Secretaria Municipal de Transportes. Disponível em:** http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr. Acesso em: 01/10/2021.

**Site da Secretaria Municipal de Transportes da Prefeitura do Município de São Paulo. Disponível em:** https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/institucional/dtp/. Acesso em: 01/10/2021.

**Site da Urbanização de Curitiba S/A.** Disponível em: https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/. Acesso em: 01/10/2021.

**"Táxi em crise: autonomias que já valeram uma casa custam menos que carro" - Reportagem Extra online**. Disponível em https://extra.globo.com/economia/taxi-em-crise-autonomias-que-ja-valeram-uma-casa custam-menos-que-carro-23812556.html. Acesso em: 01/10/2021.

**"Rio cria taxa para Uber e mais apps de carona; motoristas temem pagar conta"**. Disponível em: <>https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2021/03/17/rio-cria-taxa-para-aplicativos de-transporte-motoristas-temem-pagar-conta.htm?cmpid=copiaecola. Acesso em: 01/10/2021.

# 10 ANEXOS

## Anexo I - Lista dos processos mapeados do macroprocesso "Gerir Serviços Relacionados à Autorização de Táxi"

| Gerir serviços relacionados à Autorização de Táxi | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Macroprocesso | Processos Mapeados | Qtd. de subprocessos | Assunto SICOP (confirmar) | Solicitação via: |
| 3.1 Gerir licenças de transporte de passageiros | 3.1.5 Realizar vistoria | 1 | TAXI - VISTORIA | Digital |
| 3.1.2 Gerir serviços relacionados à Autorização de Táxi | 3.1.2.5 Conceder desistência de Autorização | 3 | TAXI - CASSACAO/DESCONTINUIDADE/CADUCIDADE DE PERMISSAO | Processo administrativo |
| 3.1.2.1.Conceder Autorização de Termo para taxista | 3.1.2.1.1 Conceder Autorização com base na LC 159 | 3 | | Processo administrativo |
| | 3.1.2.1.2 Realizar transferência de Termo de Táxi para autônomo | 3 | TAXI - TRANSFERENCIA DE PERMISSIONARIO | Processo administrativo |
| | 3.1.2.1.3 Conceder benefício causa mortis | 3 | | Processo administrativo |
| 3.1.2.2 Realizar alterações solicitadas na Autorização | 3.1.2.2.2 Realizar permuta de veículo de táxi | 3 | TAXI - PERMUTA | Processo administrativo |
| | 3.1.2.2.3 Realizar inclusão de veículo | 3 | | Processo administrativo |
| | 3.1.2.2.4 Realizar baixa de veículo | 3 | | Processo administrativo |
| | 3.1.2.2.5 Realizar inclusão de auxiliar | 2 | TAXI - INCLUSAO DE AUXILIAR | processo administrativo ou pelo carioca digital |
| | 3.1.2.2.6 Realizar baixa de auxiliar | 2 | TAXI - BAIXA DE AUXILIAR | processo administrativo ou pelo carioca digital |
| | 3.1.2.2.7 Realizar inclusão de entidade aglutinadora | 2 | TAXI - INCLUSAO EM COOPERATIVA/ASSOCIACAO | Processo administrativo |
| | 3.1.2.2.8 Realizar baixa de entidade aglutinadora | 2 | TAXI - BAIXA EM COOPERATIVA/ASSOCIACAO | Processo administrativo |
| | 3.1.2.2.9 Realizar inclusão de cooperativa de táxi executivo | 3 | | Processo administrativo |
| | 3.1.2.2.10 Realizar baixa de cooperativa de táxi executivo | 3 | | Processo administrativo |
| 3.1.2.3 Emitir documentos referentes à Autorização | 3.1.2.3.1 Emitir carta de isenção | 2 | TAXI - DECLARACAO PARA ISENCAO IPI/ICMS | processo administrativo e digital |
| | 3.1.2.3.3 Emitir certidão de cadastro | 2 | | processo administrativo e digital |
| | 3.1.2.3.4 Emitir 2a via do cartão | 2 | TAXI - SEGUNDA VIA DO CIAT | Processo administrativo |

# Anexo II – Resolução SMTR Nº 3316 de 09 de setembro de 2020

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA MUNICIPAL DA CASA CIVIL

**RESOLUÇÃO SMTR Nº 3316** **DE 09 DE SETEMBRO DE 2020.**

***Estabelece procedimentos para a regulamentação de estacionamento especial para ponto fixo de táxi no Município do Rio de Janeiro***

**O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela legislação em vigor e,

CONSIDERANDO que compete à autoridade de trânsito e mobilidade, analisar, autorizar, planejar, projetar, regulamentar e operar as demandas e intervenções nas vias do Município do Rio de Janeiro, conforme estabelecido no art. 24 do CTB;

CONSIDERANDO a necessidade de tornar mais eficaz e uniformizar os procedimentos administrativos concernentes à regulamentação de estacionamento especial para ponto fixo de táxi;

CONSIDERANDO a necessidade de disciplinar de forma racional a concessão de novos estacionamentos para ponto fixo de táxi e para melhor ordenação dos espaços públicos;

CONSIDERANDO, por fim, a real necessidade de se conferir agilidade na análise do pleito bem como o aperfeiçoamento dos níveis de controles,

R E S O L V E :

Art. 1° Estabelecer procedimentos para a análise da demanda para a regulamentação de vagas de estacionamento especial para ponto fixo de táxi nas vias públicas da cidade do Rio de Janeiro.

Art. 2º Toda e qualquer solicitação de estacionamento especial para ponto fixo de táxi deverá ser protocolada na Estrada do Guerenguê, 1.630 - Jacarepaguá, e encaminhada à Coordenadoria de Táxi (TR/SUBT/CTC/CT).

Parágrafo único. Somente poderão ingressar com a solicitação de que trata o caput deste artigo os taxistas titulares do Cartão de Identificação de Auxiliar de Transportes - CIAT, os

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA MUNICIPAL DA CASA CIVIL

despachantes documentalistas cadastrados na Secretaria Municipal de Transportes - SMTR com procuração de taxistas nesta qualidade e entidades representativas da categoria (sindicato/associações/entidades de classe/institutos) destes taxistas.

Art. 3º A Coordenadoria de Táxi emitirá parecer sobre a implantação do estacionamento especial para ponto fixo de táxi, levando-se em consideração a viabilidade técnica acerca do modal de transporte público urbano.

§ 1º A ordem cronológica dos requerimentos para o mesmo logradouro deverá ser respeitada, priorizando os requerimentos mais antigos.

§ 2º Em caso de indeferimento do processo administrativo, o mesmo será arquivado.

Art. 4º O processo administrativo, caso deferido pela Coordenadoria de Táxi, será remetido às Coordenadorias Técnicas Regionais de Tráfego da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET-RIO, com circunscrição sobre a área a que pertence a via pretendida, objetivando estudo técnico de engenharia de tráfego, contemplando questões de circulação, estacionamento e parada, elaboração de projeto e confecção da respectiva minuta de Portaria de regulamentação.

§ 1º Caso o estudo de que trata o caput deste Artigo contenha recomendação desfavorável à concessão pretendida, deverá apontar medida técnica alternativa.

§ 2º O projeto deverá ser instruído observando os procedimentos estabelecidos na Portaria TR/SUB/CRV nº 8.981 de 07 de agosto de 1998.

Art. 5º O processo administrativo, então, deverá retornar à Coordenadoria de Táxi para análise, comunicação ao requerente e destinação final.

§ 1º Em caso de indeferimento, o processo será arquivado.

§ 2º Em caso de deferimento, o processo administrativo com os pareceres técnicos, projetos e minuta de Portaria deverá ser encaminhado à Subsecretaria de Transportes da Secretaria Municipal de Transportes - TR/SUBT, que remetê-lo-á à Coordenadoria de Regulamentação e Infrações Viárias - TR/CRV, objetivando análise da regulamentação e publicação no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro.

Art. 6º Na placa indicativa de estacionamento especial para ponto fixo de táxi deverá constar o número do processo administrativo que deu origem à solicitação, bem como o número da respectiva portaria expedida pela Coordenadoria de Regulamentação e Infrações Viárias - TR/CRV.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA MUNICIPAL DA CASA CIVIL

Art. 7º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Resolução SMTR nº 3.300, de 14 de julho de 2020.

Rio de Janeiro, 09 de setembro de 2020

PAULO JOBIM FILHO

D.O. RIO de 10.09.2020