

## *Transportes*

*As obras viárias serão executadas durante as 24 horas de todos os dias do ano, sem interrupção. Essa prática multiplicará, por praticamente três, o número de operários empregados, aumentará os salários nas horas noturnas e reduzirá, no mínimo pela metade, o tempo de sua construção. Será o retorno do ritmo Brasília. E a sociedade vai beneficiar-se das obras muito mais cedo.*

XIV-1            **Grandes Eixos Rodoferroviários** – Promover licitação internacional para a construção e a exploração de grandes eixos rodoferroviários, com estradas de primeira categoria em duas pistas e dupla linha férrea, cortando o país de Norte a Sul e com ramificações a Oeste e a Leste. As rodovias serão em cimento armado e as ferrovias, preferencialmente, eletrificadas.

XIV-1.1            De acordo com as necessidades presentes e futuras das regiões, as rodovias, tipo *autobans*, deverão ter de duas a seis faixas de rolamento em cada pista.

XIV-1.2            O eixo rodoferroviário Sul deverá, mediante

acordo a ser assinado com o Uruguai, estender-se até Colonia del Sacramento, à margem do rio da Prata. Outro eixo rodoviário, a Sudoeste, aproveitando parte do tronco rodoviário já existente, ligará São Paulo a Uruguaiana (RS), às margens do rio Uruguai, divisa com a Argentina, onde as rodovias são melhores do que as do Brasil<sup>1</sup>. O eixo a Noroeste, com destino ao Peru, com seu trecho rodoviário já aberto, terá suas obras aceleradas ao ritmo de 24 horas/dia e concluídas integralmente em quatro anos.

<sup>1</sup> No território argentino já existem estradas de excelente qualidade, em pista dupla, algumas das quais com extensos trechos dotados de iluminação elétrica.

**XIV-2 Rodovias** – Promover ampla licitação para construção e exploração, mediante concessão, de grandes rodovias, em pista dupla de várias faixas, com o mais alto padrão construtivo internacional, ligando as mais diversas regiões do país e as interligando com as rodovias dos países vizinhos, onde a iniciativa privada nacional ou estrangeira se interessar. O prazo da concessão de sua exploração será proporcional ao valor dos respectivos investimentos: quanto maior o investimento, maior o prazo de concessão. A meta para a construção de novas rodovias é de 20 mil quilômetros no período de quatro anos.

Nota – As estradas já existentes ou projetadas que integrarão o programa de obras rodoviárias encontram-se indicadas na Parte III (Apêndices).

**XIV-2.1** Reaver para a responsabilidade federal, mediante convênio com os Estados, as estradas federais que foram “estadualizadas”.

**XIV-2.2** Privatizar todas as rodovias federais de modo a tê-las em condições de tráfego permanente e seguro, sem quebra de veículos e sem morosidade, sabendo-se que os

prejuízos provocados pelas inadequadas condições das estradas de rodagem são infinitamente superiores ao valor dos pedágios.

XIV-2.2.1 Nos contratos de privatização das rodovias será considerado que os caminhoneiros são agentes do desenvolvimento nacional, merecedores de tratamento especial.

XIV-2.3 Dos contratos de privatização será dado ênfase especial à sinalização das estradas, que deverão ter marcação luminosa da pista (*Obstáculo com Fotosensor*), espécie de pisca-pisca alimentado por microbateria solar (usado nos acessos do aeroporto de Brasília), ou outro meio com tecnologia mais moderna, o que redundará em aumento da segurança do tráfego rodoviário noturno e nos casos de neblina ou chuva torrencial.

XVI-2.3.1 As concessionárias das rodovias serão obrigadas a instalar o sistema CFTV (Circuito Fechado de TV), que consiste em monitorar todo o seu trecho por meio de câmeras de vigilância (tipo redoma) colocadas no alto de postes à margem das estradas e já em uso em algumas estradas dos Estados do Rio, Rio Grande do Sul e São Paulo.

XIV-2.4 O padrão construtivo rodoviário ideal no Brasil passará a ser o do Rodoanel Mário Covas, em S. Paulo, e o da *freeway* (prosseguimento da BR-101) Osório-Porto Alegre (trechos em cimento armado).

XIV-3 **Recuperação das Rodovias** – As rodovias que estiverem em situação precária de conservação e que não forem de interesse da iniciativa privada para recebimento por concessão, serão, de imediato, recuperadas (incluídas a correção de sua geometria e a adequada sinalização) pelo Governo Federal (não confundir com “operação tapa-buraco”).

XIV-3.1 Enquanto não forem definidos os projetos e assegurados os recursos para sua duplicação, as rodovias com maior movimento receberão, emergencialmente, recapeamento asfáltico com nivelamento dos acostamentos, o que proporcionará melhoria das condições de tráfego.

XIV-3.2 As rodovias federais que não forem incluídas no programa de duplicação, mas que tiverem razoável volume de tráfego, também terão seus acostamentos nivelados quando de sua recuperação asfáltica.

XIV-3.3 O prazo máximo para conclusão da recuperação das estradas de rodagem federais será de seis meses a partir da data da posse do presidente, com trabalho diário ininterrupto de 24 horas. Os recursos para cobertura dessas despesas serão assegurados pelo remanejamento orçamentário e pelo excedente de arrecadação proporcionado pela instituição do novo Sistema Tributário Nacional com adoção do **Dízimo Cívico** e, adicionalmente, por financiamento externo.

Nota – Dos 180 mil quilômetros que compõem a malha rodoviária nacional (federal, estadual e municipal), cerca de 82 mil foram pesquisados sob a responsabilidade da Confederação Nacional dos Transportes, dos quais cerca de 72% estão “em má condição no que tange à pavimentação, sinalização e geometria”, o que classifica os seus trechos como “deficiente”, “ruim” ou “péssimo”. As melhores são as estradas privatizadas. (Antônio Ermírio de Moraes, em *Uma triste realidade!*, FOLHA DE S. PAULO, Internet, 2/10/2005.)

XIV-4 **Ferrovias** – Executar programa de substituição progressiva para a bitola larga das linhas férreas do país e, em conseqüência, dos eixos das locomotivas e vagões.

XIV-4.1 Promover ampla licitação para construção e exploração, mediante concessão, de grandes eixos ferroviários, em linha dupla de bitola larga, com padrão construtivo internacional, ligando as mais diversas regiões do país e as

interligando com os países vizinhos, onde a iniciativa privada nacional ou estrangeira se interessar. O prazo da concessão de sua exploração será proporcional ao valor dos respectivos investimentos: quanto maior o investimento, maior o prazo de concessão. O programa ferroviário será orientado para a construção de 15 mil quilômetros de novas ferrovias no período de quatro anos, em regime de trabalho ininterrupto de 24 horas por dia em todos os dias do ano. Impossível? Que o seja. Mas é preciso ter-se uma meta a perseguir, mesmo que todos a considerem inatingível. Mas também pode ocorrer que, com determinação, planejamento, organização e seriedade, além de cumpri-la, a meta seja ultrapassada. A transferência da Capital Federal para o planalto central também era impossível, e o presidente Juscelino Kubitschek construiu Brasília e lhe deu condições de habitabilidade em três anos e meio. A forma de obtenção dos recursos financeiros para sua construção, que não deve servir de exemplo, não cabe ser discutida neste trabalho.

Notas – 1. O Brasil possui uma malha ferroviária de apenas 30 mil quilômetros (já foi de 34 mil), inexpressiva quando considerada a dimensão do país e comparada com as malhas ferroviárias dos demais países de economia equivalente à brasileira.

2. Acredita-se que as empresas ALL (América Latina Logística), MRS Logística, CFN (Companhia Ferroviária do Nordeste, subsidiária da CSN-Companhia Siderúrgica Nacional) e Vale do Rio Doce, que já detêm razoável parcela da malha ferroviária responsável pelo transporte graneleiro, possam se interessar por novas concessões, procurando manter um “ambiente logístico concorrencial”.

XIV-4.2            Concluir as obras da **Ferrovía Norte-Sul** (com introdução de bitola larga), preferencialmente por concessão à iniciativa privada e/ou em parceria (PPP - Parceria Público-Privada), e construir os ramais que se fizerem necessários para facilitar o escoamento da produção regional.

XIV-4.3 Reativar, em parceria com a atual concessionária, a construção da **Ferrovia do Aço** de conformidade com seu projeto original, com substituição progressiva para a bitola larga.

XIV-4.4 Ampliar, com urgência, mediante concessão, a malha ferroviária onde sua construção se mostrar viável economicamente, principalmente tendo em vista as prementes necessidades de transporte de granéis agrícolas e minerais para os portos e para as usinas siderúrgicas.

XIV-4.4.1 Tornar realidade a conclusão da **Ferrovia Transnordestina**, com vista à adoção de bitola larga, incluída a variante **Senador Pompeu (CE)-Castelo do Piauí (PI)**, no menor espaço de tempo, ao ritmo de trabalho de 24 horas/dia.

Nota – A Ferrovia Transnordestina foi incorporada, por concessão do Governo Federal, pela CFN (Companhia Ferroviária do Nordeste, subsidiária da CSN-Companhia Siderúrgica Nacional), em operação recente (agosto de 2006) financiada pelo BNDES, pelo FDNE (Fundo de Desenvolvimento do Nordeste) e pelo Finor (Fundo de Investimento do Nordeste), com o objetivo de ligar “as regiões produtoras de grãos do sul do Piauí e do oeste da Bahia aos portos de Suape (PE) e Pecém (CE)”.

XIV-4.5 Fazer constar dos contratos de concessão a obrigatoriedade da construção, em determinado prazo, de contornos ferroviários nas linhas que atravessem centros residenciais, bem como da correção dos atuais trechos com raios de curvatura inferiores a 500 metros e com rampas superiores a 1,3%, além da transferência dos terminais ferroviários para locais mais adequados.

XIV-5 **Anéis Viários** – Estimular a construção de anéis rodoviários e ferroviários no entorno das cidades.

XIV-6            **Trens de Alta Velocidade** – Promover leis para construção e exploração pela iniciativa privada, mediante concessão, de ligações ferroviárias de alta velocidade entre centros urbanos de grande densidade demográfica, para transporte de passageiros e de carga, tais como Rio-S. Paulo, Rio-Belo Horizonte, S. Paulo-Belo Horizonte-Goiânia-Brasília e S. Paulo-Curitiba-Florianópolis-Porto Alegre. E uma linha internacional ligando Porto Alegre-Montevidéu-Colônia del Sacramento, mediante acordo com o Uruguai.

XIV-6.1            O tipo de trem de alta velocidade será, preferencialmente, o denominado Maglev (*magnetic levitation*), de levitação magnética, sem atrito com os trilhos, já em operação na China, entre o centro de Shanghai e seu aeroporto (com projeto para uma segunda ferrovia com a mesma tecnologia), ainda possível somente para o transporte de passageiros (julho de 2006), ou ao japonês Shinkansen (batizado de “Fastech 360S”) que desenvolve 360 km/h (podendo atingir a até 405 km/h) e iniciou no mês de junho de 2005 seus testes entre Sendai (Miyagi) e Kamikata (próxima a Iwate), no Norte do país, devendo entrar em operação comercial pela JR East (East Japan Railway), entre Tokyo e Aomori, em 2011 (*Le Japon dans la course au train le plus rapide du monde*, LE FIGARO/AFP, Internet, 24/6/2005). O prazo para a concessão deverá ser tão amplo quanto necessário para despertar o interesse dos investidores internacionais e compensar os elevados investimentos.

Nota – O grupo italiano Italplan, com experiência “na administração de viagens de trens de alta velocidade em diversas partes do mundo”, apresentou ao Ministério dos Transportes uma proposta de investimento para uma linha do trem-bala de São Paulo ao Rio (*Grupo propõe trem-bala de SP ao Rio*, FOLHA DE S. PAULO, Internet, 29/5/2005).

XIV-7            **Rodovias Estaduais** – Assinar convênios

com os Estados para melhoramento e recuperação das rodovias-tronco estaduais, com vistas à sua privatização.

XIV-7.1 Em convênio com os Estados e em parceria com o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), efetivar a interligação entre todos os Municípios brasileiros com estradas asfaltadas (Padrão Vicinal, para estradas alimentadoras), a exemplo das construídas no Estado de Santa Catarina (BID-IV).

XIV-8 **Estradas Vicinais Municipais** – Assinar convênios com os Municípios para melhoramento e construção de estradas vicinais que facilitem o escoamento da produção e o transporte da população rurícola.

XIV-8.1 Assinar convênio com os Municípios mais pobres tendo por objetivo a doação de patrolas, tratores de esteira, retroescavadeiras e caçambas que serão destinados à conservação dessas estradas.

XIV-9 **Farol Baixo nas Estradas** – Determinar a obrigatoriedade do uso de farol baixo durante o dia por todos os veículos automotores em trânsito nas estradas do país.

Nota – O Estado do Rio Grande do Sul instituiu essa obrigatoriedade pela Lei Estadual Nº 10.778, de 7/5/1996 (iniciativa do então deputado estadual Onyx Lorenzoni), que teve sua legitimidade contestada judicialmente, o que abalou sua eficácia. Na Suécia, onde a segurança no trânsito/tráfego de veículos é uma constante preocupação, essa providência é exigida mesmo no perímetro urbano; os faróis acendem-se automaticamente ao ligar a ignição.

XIV-10 **Transporte Marítimo** – Reativar o transporte marítimo por empresas nacionais e estrangeiras, de cabotagem e transoceânico, de passageiros e de cargas, e modernizar as instalações destinadas ao embarque e desembarque de passageiros.



XIV-10.1 Eliminar qualquer restrição à navegação de cabotagem por navios de bandeira estrangeira, objetivando diminuir o preço do transporte de passageiros e de cargas.

XIV-11 **Portos e Vias de Acesso (VIII-4)** – O Governo Federal, diretamente ou em convênio com os Governos dos Estados, quando for o caso, ou em parceria com a iniciativa privada (PPP), incluídos os atuais concessionários, providenciará, **com a maior urgência possível** a recuperação, o reaparelhamento e a modernização dos portos, e a melhoria de suas vias de acesso, rodoviária (incluídos os bolsões de estacionamento com infra-estrutura adequada à recepção de caminhões e motoristas) e ferroviária, e dos canais de navegação (aprofundamento da calha e da bacia de evolução), para tornar mais rápido e eficiente o escoamento da produção.

Nota – É inadmissível que, por questões menores (administradores que não se entendem por defenderem interesses políticos divergentes), o porto de Santos tenha o seu funcionamento comprometido, e o preço do embarque da tonelada de soja (US\$ 6) seja o dobro do preço cobrado em portos da Argentina. “Os problemas de logística levam os fretes a ter custos, até cinco vezes maiores para Santos, também na comparação com o país vizinho.” (*Disputa política emperra porto de Santos*, FOLHA DE S. PAULO, Internet, 18/3/2006.)

XIV-11.1 Duplicar, em quatro anos, a capacidade de atracação e de manejo de cargas e promover a modernização dos equipamentos portuários (guindastes, empilhadeiras, câmaras frigoríficas etc.) dos portos com destinação de manuseio de contêineres (Tecon), de embarque de granéis não-ferrosos (sólidos e líquidos), de veículos e demais, cuja taxa de ocupação esteja superior a 75%, ou próxima dos 50%, de modo a torná-los equiparados aos mais modernos do mundo.

XIV-11.1.1 Construir novos acessos rodoferroviários e respectivas obras-de-arte onde se fizerem necessários, visando os próximos 25 anos.

XIV-11.2 Aprimorar e consolidar o Sistema de Segurança nos Portos Nacionais (ISPS Code), em cumprimento de acordo firmado pelo Brasil no âmbito da Organização Marítima Internacional.

XIV-11.3 Entre os portos que serão ampliados ou recuperados, modernizados, reaparelhados e reequipados em parcerias com os agentes privados envolvidos na atividade portuária, com vistas à eliminação dos “problemas logísticos para o escoamento das exportações” e “dos entraves físicos e operacionais” ou, caso não haja interesse da iniciativa privada por sua concessão, pelo Governo Federal (diretamente ou em convênio com o governo dos respectivos Estados), estão os seguintes (os portos privados não foram aqui incluídos):

**Areia Branca** (RN); **Itajaí** (SC), também considerando sua condição, pela proximidade, de porto auxiliar e alternativo para o porto de São Francisco do Sul (SC); **Itaqui** (MA); **Mucuripe** (CE); **Paranaguá** (PR), apesar de sua precariedade quanto ao pequeno calado, ao espaço limitado de sua bacia de evolução e ao difícil acesso; **Rio de Janeiro** (RJ); **Rio Grande** (RS); **Salvador** (BA); **Santos** (SP); **Sepetiba/Itaguaí** (RJ), incluída a construção de pista segregada, de acesso rodoviário em pista dupla e dos viadutos que se fizerem necessários, de modo a criar um corredor natural de exportação interligado às estradas federais de outras regiões do país, o que possibilitará o manejo de outros tipos de carga, despertando o interesse das companhias marítimas para atracação de supernavios-contêineres de 4ª e 5ª gerações; **São Francisco do Sul** (SC), compatibilizando sua capacidade de atracação e de movimentação de carga em geral, de granéis sólido e líquido, de veículos e contêineres e da produção in-

dustrial catarinense às necessidades presentes e futuras, na exportação e importação, para os próximos 15 anos, e à sua condição de porto alternativo para o porto de Paranaguá (PR); **Suape** (PE), independentemente das obras de recuperação e da modernização de seus equipamentos, construir o Cais 4 no porto Interno; e **Tubarão** (ES) e **Vitória** (ES), dentre outros dos Estados do **Amazonas**, da **Bahia**, do **Ceará**, do **Espírito Santo**, do **Pará**, do **Paraná** e do **Rio de Janeiro**, que têm localização privilegiada para a expansão das exportações brasileiras e do transporte de cabotagem.

XIV-11.4      Acelerar as obras de dragagem e aprofundamento das calhas dos canais de acesso e da bacia de evolução dos portos, com prioridade para os de **Santos** (SP) e de **Rio Grande** (RS), com o prolongamento dos molhes da Barra, para maior segurança de navegação e atracação de navios de maior calado. O de **Paranaguá** (PR), que apresenta sérias deficiências nessas áreas, e também quanto à precariedade de seu acesso, não oferece condições favoráveis para melhorias substanciais.

XIV-11.5      Construir, por concessão ou diretamente pelo Governo Federal, novos portos destinados à exportação onde as condições naturais e de acesso sejam propícias, como, por exemplo, em algumas localidades do Estado do Espírito Santo.

XIV-11.6      A meta para o setor portuário é dobrar a capacidade de atracação de navios e de manejo das mercadorias exportadas e importadas dos portos nacionais e diminuir pela metade o tempo de sua permanência nos portos, quer na exportação, quer na importação, em quatro anos.

XIV-12      **Transporte Aéreo** – Desenvolver programas

de ampliação e modernização das estruturas operacionais dos atuais aeroportos e de estudos e projetos para construção de novos terminais de passageiros e de cargas privatizados (V-4.7).

XIV-12.1        Instalar nos principais terminais aeroportuários as novas tecnologias já implantadas (em diversos setores) nos aeroportos no exterior, tais como os de Hong Kong, na China, de Osaca (Kansay), no Japão, de Vancouver, no Canadá, de Londres (terminal nº 5 em Heathrow), na Inglaterra, de Amsterdam, na Holanda, dentre outros.

XIV-12.2        Dar celeridade aos projetos de ampliação do aeroporto de Viracopos, em Guarulhos (SP), até o limite de sua capacidade, e de construção do complexo aeroportuário de Cumbica, em Campinas (SP), para assumir, em futuro, a condição de maior aeroporto do Brasil e de um dos mais modernos do mundo.

Nota – O Governo Federal, segundo foi noticiado, autorizou o início da construção do “Aeroporto Industrial de Campinas” (SP), o que será um bom começo.

XIV-13            **Empresas de Aviação Nacionais** – Estender os privilégios das empresas estrangeiras às empresas nacionais de transporte aéreo.

XIV-13.1        Em respeito aos acordos multilaterais restritos ao transporte aéreo, as empresas aéreas internacionais são dispensadas, no Brasil, do pagamento de alguns tributos, o que não ocorre com as empresas de transporte aéreo nacionais, encarecendo o custo operacional das empresas brasileiras. Com a adoção do **Dízimo Cívico**, essa distorção deixará de existir.

XIV-13.2        Na Proposta de Emenda Constitucional (PEC)

que será submetida ao Congresso Nacional com as alterações aqui indicadas constará a eliminação da exigência de participação restritiva de capital estrangeiro na composição societária das empresas de aviação comercial. Essa medida, se tivesse sido tomada em 2005, teria resolvido, sem delongas, a crise financeira que abalou a Varig, do que resultou sua divisão em duas empresas e a perda de milhares de empregos (julho de 2006), tal como já havia ocorrido com a Transbrasil e com a Vasp (VII-10).

Nota – De que adianta ter-se empresas brasileiras de capital majoritário nacional, se a sua precária situação financeira pode deixar sem emprego milhares de brasileiros (triste episódio ocorrido com a divisão da Varig e com a paralisação da Transbrasil e da Vasp), quando é sabido que existe capital internacional sobrando no mundo à procura de uma boa aplicação, não importando onde? Que se liberalize a participação no capital social das empresas de transporte aéreo, em favor da **preservação de empregos** e do **recolhimento de tributos** que impulsionarão o desenvolvimento nacional. Com os sofisticados satélites “espíões” rondando o planeta, não se justifica manterem-se as empresas de aviação nacionalizadas (80% do capital social) em nome da segurança nacional. Principalmente quando se caminha no sentido da eliminação definitiva da distinção legal entre empresa nacional e empresa estrangeira.

**XIV-14 Transportes Urbano e Suburbano** – Construir, em parceria com a iniciativa privada e em convênio com os Estados e Municípios, linhas de metrô subterrâneas nos centros urbanos e elevadas nos perímetros suburbanos das grandes cidades (sistema metroferroviário), e de corredores de transporte público urbano nas cidades de médio porte, quando essas soluções forem as indicadas por estudos técnicos específicos. Em convênio com os Municípios menores, adequar suas vias urbanas às necessidades do tráfego urbano.

**XIV-14.1** De igual modo, o Governo Federal, em convênio com os Estados e Municípios, apoiará financeiramente a construção de obras de infra-estrutura urbana e suburbana

para facilitar o escoamento do tráfego, quer por meio de vias expressas, quer de elevados e até de anéis rodoviários, incluindo interligação de áreas urbanas e adequações de vias, e de drenagem e canalização de rios e córregos nos centros urbanos, objetivando eliminar seus constantes transbordamentos.

XIV-14.2 O Governo Federal, em convênio com os Estados e Municípios envolvidos, instituirá, com a urgência devida, um programa de descentralização dos trens urbanos de passageiros nas cidades onde se fizer necessário, e dará prosseguimento aos programas já iniciados no Rio de Janeiro e em São Paulo.

XIV-15 **Ônibus Urbano e Suburbano** – Assinar convênios com os Estados e Municípios para renovação e modernização da frota de ônibus das empresas que não forem privatizadas e que atendam as regiões urbana e suburbana das cidades.

XIV-16 **Táxis e Transporte Urbano Alternativo** – Instituir programas de financiamento pelo BNDES para modernização da frota de táxis (VII-4.6.2) e adotar providências para legalização e regulamentação do transporte urbano alternativo, sem prejuízo dos taxistas.

XIV-16.1 Esses financiamentos, em até sessenta meses, com entrada facultativa limitada à capacidade de pagamento do taxista, serão exclusivamente para atender aos taxistas autônomos com registro (matrícula ou credenciamento) nos órgãos públicos municipais competentes e às cooperativas, não alcançando os frotistas, pessoas físicas ou jurídicas.

XIV-16.1.1 O Governo Federal manterá convênio com o

governo do Distrito Federal e com as administrações municipais para que esses carros (táxis) financiados pelo BNDES já sejam entregues aos taxistas devidamente emplacados (com novo número de placa), em substituição à placa alugada. Esse procedimento liberará o taxista do aluguel do carro e/ou da placa, que tanto debilita as finanças desses profissionais.

XIV-16.2 Os táxis terão cor e pintura diferenciada, para melhor identificação e fácil visualização, uniforme em todo o território nacional.

XIV-16.3 Os táxis serão obrigatoriamente veículos dos tipos médio ou grande, de quatro portas, dotados de calefação e ar condicionado, ou somente ar condicionado, conforme a região do país.

XIV-16.4 Os motoristas profissionais proprietários de veículos que efetuem transporte público alternativo (caminhonetes/vans/peruas e motos), quando registrados no órgão municipal competente, são equiparados aos taxistas para obtenção dos financiamentos de que trata este item.

XIV-17 **Carros de Aluguel** – Também serão financiados pelo BNDES a compra de carros de aluguel, do tipo grande ou limusine, e sua blindagem (facultativa) pela própria montadora ou por empresa especializada legalmente constituída e com registro na Polícia Federal, na cor preta e placa diferenciada, para prestação de serviço público não-determinado, a ser explorado por motoristas profissionais autônomos, com licenciamento a cargo das administrações municipais.