

## **A OPINIÃO PÚBLICA E PROCESSO POLÍTICO DE REGULAMENTAÇÃO DO UBER NO BRASIL: UMA ANÁLISE DO POSICIONAMENTO DOS PARTIDOS POLÍTICOS BRASILEIROS**

**Marcelo Maia Rêgo Toscano<sup>1</sup>  
Ericê Bezerra Correia<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> Professor Titular da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Aplicadas do Cabo de Santo Agostinho e Doutorando da Universidade de Aveiro e Pesquisador da Unidade de Investigação em Governança, Competitividade e Políticas Públicas (GOVCOPP) ([marcelomrt@ua.pt](mailto:marcelomrt@ua.pt)).

<sup>2</sup> Professor Titular da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Aplicadas do Cabo de Santo Agostinho.

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Marcelo Maia Rêgo Toscano y Ericê Bezerra Correia (2019): "A opinião pública e processo político de regulamentação do Uber no Brasil: uma análise do posicionamento dos partidos políticos brasileiros", Revista de Investigación Latinoamericana en Competitividad Organizacional RILCO, n. 2 (mayo 2019). En línea:  
<https://www.eumed.net/rev/rilco/02/uber-brasil.html>  
<http://hdl.handle.net/20.500.11763/rilco02uber-brasil>

### **RESUMO**

Este artigo analisa o papel desempenhado pela opinião pública no processo de tomada de decisão dos partidos políticos brasileiros na regulamentação dos serviços de transporte individual. Apresenta-se a seguinte pergunta de partida para investigação que norteia esse trabalho: Como Partidos Políticos Brasileiros tem reagido a pressão da opinião pública a favor do Uber? Estruturando o trabalho com intuito de responder à pergunta, baseia-se na hipótese que a opinião pública pouco influencia a decisão dos partidos políticos. Como conclusão notamos que existe uma incoerência entre os partidos na hora da tomada de decisão quando comparado a opinião da população e ao posicionamento histórico dos partidos.

### **ABSTRACT**

This paper analyzes the role played by public opinion in the decision - making process of Brazilian political parties in the regulation of individual transport services. We present the following starting question for research that guides this work: How have Brazilian political parties reacted to the pressure of public opinion in favor of Uber? Structuring the work in order to answer the question, it is based on the hypothesis that public opinion has little influence on

the decision of the political parties. As a conclusion, we noticed that there is an incoherence between the parties at the time of decision making when comparing the opinion of the population and the historical positioning of the parties.

## **INTRODUÇÃO**

Este artigo analisa o papel desempenhado pela opinião pública no processo de tomada de decisão dos partidos políticos brasileiros na regulamentação dos serviços de transporte individual. Apresenta-se a seguinte pergunta de partida para investigação que norteia esse trabalho: Como Partidos Políticos Brasileiros tem reagido a pressão da opinião pública a favor do Uber? Estruturando o trabalho com intuito de responder à pergunta, baseia-se na hipótese que a opinião pública pouco influencia a decisão dos partidos políticos. Este artigo consistirá de um breve referencial teórico onde será discutido trabalhos que já abordaram o tema relacionados com a opinião pública e a formulação de Políticas Públicas. Logo em seguida será feito uma análise das pesquisas de opinião, sobre a aprovação dos serviços prestados pelo Uber, realizadas por institutos de pesquisas em algumas cidades do Brasil. Um terceiro tópico irá expor as mudanças previstas na Lei 12.468/2011 pelo Projeto de Lei n. 5587/2016, que pretende assegurar exclusividade no transporte individual de passageiros em todo o País aos taxistas. No quarto item será analisado como cada partido político votou sobre a regulamentação. Como conclusão tentaremos responder à pergunta de partida e faremos uma tentativa de provar a hipótese deste artigo.

### **Breve Referencial Teórico**

A ideia básica de um eleitor que vota em um candidato é que ele corresponde às suas próprias preferências, e que após eleito o candidato, espera-se que as promessas políticas com base nas quais foi eleito sejam realizadas.

Ainda que muitos especialistas e diversos trabalhos acadêmicos nos últimos tempos tenham se dedicado ao estudo da relação entre a opinião pública e a formação de políticas públicas em sociedades democráticas, persiste uma visão ininterrupta compreendendo que existe pouca, ou mesmo nenhuma, ligação entre a opinião pública e formação de políticas.

Para dar veracidade a esses pressupostos os trabalhos de importantes cientistas políticos como V. O. Key, (1967), E. E. Schattschneider (1960) e Bernard Berelson (1952) como citado em Howlett, 2000, comprovam a fraca ligação entre a opinião pública e a formação de políticas, além disso esses estudos vem influenciado novos pesquisadores para pesquisas de como as opiniões públicas influenciam os formadores de políticas, em quais estágios do processo de políticas a opinião pública influencia mais e como a mídia pode ser um influenciador na opinião popular.

No caso britânico, um eleitorado de centro-esquerda deve eleger um governo trabalhista, que, uma vez eleito, impõe políticas de centro-esquerda, garantindo assim que as preferências do público influenciam indiretamente a política governamental. Se a política deriva muito longe da opinião pública, o volume de negócios do governo na próxima eleição garantiria que a política volte para a localização preferencial do eleitorado.

Colaborando com os autores, o artigo de Anthony Downs, 1972, é um bom exemplo de modelo da relação entre políticas públicas e opinião pública. Hakhverdian, 2012, examinou a relação entre a opinião pública e política do governo no Reino Unido, Foram assumidas três hipóteses: que se propõe a estudar as mudanças na opinião pública levam a mudanças na política na mesma direção. A de liderança que estuda o papel do líder na formação da opinião pública e por último a hipótese a mudança de política leva a uma mudança da opinião pública. Os resultados da pesquisa indicaram que que a opinião muitas vezes leva à pequenas mudanças de política na mesma direção no ano seguinte. Que líderes fortes influenciam as massas e líderes fracos perdem o apoio da população caso o governo não esteja desempenhando um bom papel. E conseqüentemente nos governos populares provou-se ser capaz de mudar a opinião pública na mesma direção que a sua mudança de política prévia, como a hipótese de

liderança poderia prever. Por outro lado, o público mudou-se contra a política do governo quando a política foi anunciada por governos impopulares.

Como já dito neste trabalho, vários estudos analisam os impactos das opiniões públicas nos processos políticos. No próximo item será analisado o cenário político da regulamentação do Uber no Brasil, a opinião pública divulgada pela mídia. Além disso será feita uma comparação de como os partidos políticos se posicionam frente a regulamentação do Uber e da opinião pública.

## **Opinião Pública, Regulamentação e Posicionamento dos Partidos**

### **Pesquisa de opinião**

Este tópico da pesquisa a na mídia digital pesquisas sobre a opinião da população brasileira sobre o funcionamento do aplicativo Uber. Não foi realizado o levantamento sobre o que a população pensa sobre a regulamentação. Apenas a opinião se aprovam ou não aprovam o funcionamento do Uber em suas cidades, levando em consideração que o Uber tem um serviço diferente do Táxi. Essencialmente o Uber só pode “pegar” passageiros por meio de um aplicativo, já o táxi pode ser solicitado seu serviço em qualquer via pública e também por meio de plataforma digital. Esse trabalho não irá entrar na esfera se se deve ou não regulamentar o Uber e sim se a população aprova o Uber em suas cidades. No próximo tópico, abordaremos a lei que quer impedir com que o Uber atue no Brasil o que é diferente de ser regulamentado.

Para análise da opinião da população, este trabalho utilizou pesquisas de opinião divulgada por institutos de pesquisa na mídia eletrônicas no Brasil. Uma pesquisa (Bianco, 2015) realizada em agosto de 2015 pela revista Época apresenta resultados da opinião dos brasileiros sobre a opinião da entrada do Uber no País. Aproximadamente mais de 2.700 pessoas, de 250 cidades diferentes participaram da pesquisa. Desse total, 82% disseram ser a favor da entrada do Uber no mercado. Apenas 9% dos inqueridos foram contra uso do Uber no mercado brasileiro. É interessante ressaltar que muitas das cidades pesquisadas não tinham o serviço do Uber.

Logo em novembro de 2015 a empresa Uber encomendou uma pesquisa ao Instituto de Pesquisa Datafolha sobre a opinião dos brasileiros sobre os serviços do aplicativo. A pesquisa foi feita em quatro grandes capitais brasileiras (onde o Uber já funcionava): Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. O Datafolha entrevistou 1.775 pessoas no total. A pesquisa revelou 95% dos inqueridos aprovam o funcionamento do Uber em suas cidades, no entanto 4% acreditam que a empresa deveria ter seus serviços encerrados e ser proibido o funcionamento em suas cidades. Analisando as expectativas por cidade, a capital Paulista (maior e mais importante do país), teve a menor participação dos entrevistados querendo a regulamentação: 75% das pessoas acreditam que é pertinente a regulamentação. Seguido de Rio com índice é de 79%, Brasília com 83% e Belo Horizonte com 89% das pessoas acreditando ser importante que o governo intervenha e regularize esse modelo de negócio. (Datafolha, 2016)

Após aproximadamente 8 meses depois, uma outra pesquisa foi realizada pelo mesmo instituto solicitado pelo Jornal Folha de São Paulo. O resultado foi que a maioria dos paulistanos são favoráveis ao uso do Uber. Sete em cada dez (69%) declararam apoiar o uso do Uber, 17% são contrários, 8% indiferentes e 7% não responderam (Paulo, 2016). Outra pesquisa de opinião realizada em setembro de 2015 no Sul do País, mais precisamente em Curitiba, revela que 65% da população dessa cidade também apoiam o funcionamento do aplicativo Uber (Ribeiro, 2015).

Outra grande cidade do Brasil, Recife, teve seus cidadãos inqueridos sobre o aplicativo Uber. Em maio de 2016 o Instituto de Pesquisa Mauricio de Nassau (IPMN), realizou uma pesquisa com 623 Recifenses. O IPMN apresentou o resultado onde Uber é aprovado por 98,9% dos usuários recifenses (Guimarães, 2016). Outra capital da Região Nordeste que os cidadãos têm um posicionamento parecido com os recifenses é São Luís do Maranhão. Nesta cidade a câmara dos deputados realizou em abril de 2017, uma enquete em seu website, para saber a opinião da população sobre o funcionamento do Uber. O Link teve 1360 mil pessoas opinaram sobre o tema, sendo que 1.239 mil, equivalentes a 91%, se disseram favoráveis atividade do Uber (Glaucio, 2017).

Na Região Norte, a principal capital da região, Manaus, uma do Instituto Durango Duarte realizou em fevereiro de 2017 uma pesquisa perguntando se a população concordava ou não com o funcionamento da empresa UBER e 73,4% concordaram com o funcionamento da empresa na cidade (Duarte, 2017).

Neste tópico foi abordado as algumas pesquisas de opinião já feitas por institutos de pesquisas e divulgadas na mídia em geral. Esses dados serão usados para comparar essas opiniões públicas e como os políticos votaram em abril o projeto lei que aprova ou reprova o funcionamento do Uber no Brasil.

### Regulamentação de Transportes Individual de Passageiros

Em 04 de abril de 2017, a Câmara dos Deputados do Brasil votou o Projeto Lei (PL) 5583 de 2016 (Deputados, 2017). Esse projeto tem como objetivo a alteração da redação da Lei 12.587/12, que versa sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) do Brasil. É baseado nas “brechas” da PNMU que a empresa Uber justifica que sua atividade não é ilegal e que não está cometendo nenhuma ação contra a lei.

É então o quê o PL 5583/16 estar tentando regulamentar as “brechas” que permitem o livre funcionalismo da Uber. Esse projeto tem como objetivo a alteração da redação da lei 12.587, mas precisamente nos incisos VIII e X do artigo 4º e da mudança do artigo 12º e ainda o acréscimo do artigo do artigo 12º C na lei. O PL também pretende alterar o artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015 que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista autônomo no Brasil (Deputados, 2016).

Abaixo é apresentado no quadro 1 as alterações da Lei 12.468/11 propostas no Projeto Lei 5587/16:

Lei 12.468/2011	PL 5.587/2016
Art. 4º..... VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;	Art. 4º ..... VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, inclusive por meio de cadastramento prévio de usuários em plataformas digitais, executado por intermédio de veículos de aluguel com capacidade de até 7 (sete) passageiros para a realização de viagens individualizadas.
Art. 4º..... X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;	Art. 4º..... X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares, sem qualquer exploração de atividade econômica, prestação de serviços, remuneração ou vantagem econômica direta ou indireta;
Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.	Art. 12. O serviço de utilidade pública de transporte individual remunerado de passageiros em veículos com capacidade de até 7 (sete) passageiros, inclusive quando intermediados por plataformas digitais, deverá ser organizado, disciplinado e fiscalizado pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e <u>de fixação prévia dos valores mínimos e máximos das tarifas a serem cobradas por meio de taxímetro físico aferido pelo órgão metrológico competente, nos termos da lei federal, e a utilização de caixa luminosa externa no veículo, com a palavra</u>

	<p>"Táxi".</p> <p>Art. 12-C – O transporte individual remunerado de passageiros em veículos com capacidade de até 7 (sete) passageiros somente poderá ser realizado por veículos de aluguel conduzidos por profissionais taxistas, ficando expressamente vedada a utilização de veículos particulares para viagens individuais municipais, intermunicipais ou interestaduais, inclusive por meio de plataformas digitais quando houver qualquer proveito econômico direto ou indireto das partes envolvidas no transporte.</p> <p>§ 1º - Na hipótese de descumprimento do disposto no caput, ao condutor e ao proprietário do veículo serão aplicadas a infração, a penalidade e a medida administrativa previstas na Lei 9503, de 23 de setembro de 1997, sem prejuízo das penalidades estabelecidas pelo poder público local.</p> <p>§ 2º - Além das penalidades impostas ao condutor e ao proprietário do veículo, as pessoas físicas ou jurídicas que concorrerem para a prática vedada por este artigo por meio de qualquer meio digital que viabilize o contato entre o motorista e o passageiro, estarão sujeitas à pena de proibição de exercício das atividades que envolvam os atos previstos neste artigo.</p>
--	---

Quadro 1. Comparação entre as Leis 12.468/11 e 5.587/16

Na Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011 em seu artigo 4º capítulo VIII não tem como regulamentação as plataformas digitais ou qualquer menção as novas tecnologias que integram passageiros ao transporte de passageiros individual. O PL tenta solucionar essa falta de regulação inserindo no texto anterior os serviços de plataformas digitais.

Já o inciso X da Lei Nacional de Mobilidade Urbana define o transporte motorizado privado como meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares. Portanto, nota-se claramente que o transporte privado individual não é definido como serviço, não está aberto ao público e não exige veículo de aluguel, ou seja, refere-se exclusivamente ao automóvel particular usado pelos cidadãos para as suas próprias viagens e sem a prestação de qualquer serviço remunerado. Neste caso não existe nada impedindo que o usuário individual de um veículo privado ou que uma empresa de software possa usar plataformas digitais para exploração de atividade econômica, prestação de serviços, remuneração ou vantagem econômica direta ou indireta. É neste sentido o PL pretende proibir que os usuários de veículos privados possam ter vantagens econômicas diretas ou indiretas prestando serviço de transporte.

Logo, as mudanças no artigo 12 e o acréscimo do artigo 12-C praticamente decretam que os serviços de transporte de passageiros individual devem ser feitos por "taxi" e não por proprietários de carros privados. Por fim, propõe-se a alteração do artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, para introduzir o parágrafo primeiro no artigo 1º, deliberando o campo de atuação do motorista profissional no âmbito do transporte individual remunerado de passageiros.

Lei 13.103/15	Mudanças com a PL 5587/16
<p>Art. 1. É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.</p> <p>Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:</p> <p>I - de transporte rodoviário de passageiros; II - de transporte rodoviário de cargas</p>	<p>Art. 1. É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.</p> <p>§ 1º. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:</p> <p>I - de transporte rodoviário de passageiros; II - de transporte rodoviário de cargas.</p> <p>§ 2º. <u>A exploração do transporte remunerado individual de passageiros aberto ao público é atividade privativa do Profissional Taxista, inclusive quando a conexão entre usuários e motoristas ocorrer por meio de plataformas digitais com ou sem prévio cadastro dos usuários, através de telefonia móvel ou fixa ou transmissão de dados por qualquer instrumento.</u></p>

Quadro 2. Mudança proposta pelo PL 5.587/16 na Lei 13.103/12

Fonte: Lei 13.103/12 e PL 5.587/16 Adaptado pelo Autor.

### Posicionamento dos partidos

Após apresentar as opiniões públicas das pesquisas de opinião divulgado por alguns institutos de pesquisas brasileiros que apresentaram como favorável ao funcionamento do Uber. E apresentar o projeto de lei que tenta mudar a atual lei de mobilidade urbana e com isso proibir a atuação do modelo atual do Uber nas cidades brasileiras, este tópico apresentará como os deputados votaram a favor ou contra ao PL que praticamente inviabiliza o funcionamento do Uber no Brasil.

Dito sito, partimos para a análise da votação dos partidos. A tabela 1 apresenta como cada partido político votou. Em resumo participaram 414 deputados de 26 partidos políticos brasileiros participaram da votação para mudanças das leis. Votaram a favor da regulamentação e das mudanças na atual lei 234 deputados e apenas 180 votaram contrário a regulamentação e mudança da lei 12.587/12.

PARTIDOS	Quantidade de Resposta Sim: Regulamenta	Quantidade de Resposta Não: Não regulamenta	TOTAL	% a favor da regulamentação	% Contra a regulamentação
PPS	0	5	5	0	100
PSC	0	6	6	0	100
PSDB	9	30	39	23	77
PTB	4	9	13	31	69
PP	12	26	38	32	68
SOLD.	4	7	11	36	64
PSD	14	18	32	44	56
DEM	12	13	25	48	52
PSB	12	11	23	62	48

<b>PR</b>	17	15	32	63	47
<b>PMDB</b>	27	22	49	65	45
<b>PEN</b>	2	1	3	67	43
<b>PTdoB</b>	2	1	3	67	43
<b>PROS</b>	2	1	3	67	33
<b>PDT</b>	11	5	16	69	31
<b>PTN</b>	8	3	11	73	27
<b>PV</b>	3	1	4	75	25
<b>REDE</b>	3	1	4	75	25
<b>PRB</b>	12	4	16	75	25
<b>PHS</b>	4	1	5	80	20
<b>PT</b>	56	0	56	100	0
<b>PMB</b>	1	0	1	100	0
<b>PRP</b>	1	0	1	100	0
<b>PSL</b>	2	0	2	100	0
<b>PSOL</b>	6	0	6	100	0
<b>PCdoB</b>	10	0	10	100	0

Tabela 1. Tabela resumo da votação do projeto lei 5587/16 por partido.  
Fonte: Câmara dos Deputados adaptado pelo autor

Analisando os dados da votação, será descrito como os partidos estão se posicionando em relação ao tema. Inicialmente aparenta que a maioria dos deputados veem como solução intervir no mercado aumentando a burocracia para o novo modelo de negócios e praticamente inibindo a empresa de atuar.

Usando como apoio o critério que a população apoia o uso do aplicativo e sabendo que votação não resolve definitivamente a questão, temos as seguintes conclusões:

1. O Partido dos Trabalhadores, que tem 56 deputados (maior partido em representatividades), teve todos os votos a favor da regulamentação, beneficiando os taxistas e o antigo modelo de mobilidade urbana. Esse exemplo mostra como as diretrizes determinadas por esses partidos normalmente são atendidos pelos seus membros.
2. O PMDB, segundo maior partido em representatividade na câmara dos deputados, parece sem ideologia. Ao contrário do Partido dos Trabalhadores não houve uma uniformidade nos votos dos deputados. Apesar disso, a maioria dos deputados do partido ter votado a favor da regulamentação, aparenta que quase todos seus membros ficam dependendo das suas inclinações ideológicas e convicções pessoais.
3. O PSDB apesar de votar em acordo com o Partido dos Trabalhadores em diversos projetos, se posicionou contra a regulamentação. O partido apresentou um índice de 77% dos seus deputados a favor do Uber, o mais alto índice a favor do Uber entre os partidos de maior representatividade. Este alto índice sugere que o partido se posiciona e que influencia os seus membros, apesar de alguns deputados não acompanharem a legenda.
4. Apesar de ter uma pequena representatividade, os Partidos como o PPS e PSC votaram contra a regulamentação. Todos os membros desses partidos votaram para que o modelo atual não fosse regulamentado. Juntamente com o PSDB são os partidos de maior apoio a esse tipo de modelo de negócio.
5. Em contrapartida, os partidos PMB, PRP, PSL, PSOL e PCdoB, os dois últimos com uma representatividade maior que os três primeiros, votaram 100% contra o modelo de negócios Uber.
6. Partidos como PDT, PTN, PV, REDE, PRB e PHS tiveram índices expressivos a favor da regulamentação. Suas legendas ficaram com índices entre 69% a 80% dos seus deputados votando a favor da regulamentação dos transportes urbanos individuais.
7. Entre os partidos que tiveram um posicionamento expressivo contra a regulamentação, além do já citados acima, estão o PTB e o PP. Porém nota-se que apesar de um posicionamento favorável ao Uber, não existe um consenso dentro do partido. Com os índices de 69% e 68% e uma quantidade de deputados consideravelmente grande, esses partidos ainda sim,

contribuíram para que o projeto de lei fosse aprovado. Outros partidos como SOLIDARIEDADE, PSD e DEM também são muito fragmentados e apesar de apoiar a causa do Uber não consegue um quantitativo suficientemente grande para se posicionar como grandes apoiadores da causa.

Os partidos considerados mais de esquerda como PT, PCdoB e PSOL, votaram em bloco, com isso deduzimos uma maior organização e influência dos partidos. Os deputados parecem obedecer às diretrizes determinadas pelas cúpulas desses partidos.

Ao contrário dos partidos considerados de esquerdas, alguns partidos que são considerados de direita mantiveram o seu posicionamento ideológico. O partido do polêmico deputado Jair Bolsonaro o PSC e o PPS, apresentaram uma postura liberal e mesmo com uma representatividade pequena, 6 e 5 deputados respectivamente, conseguiram que todos os seus deputados votassem a favor da regulamentação. O PSDB que normalmente tem uma postura liberal, manteve seu posicionamento ideológico e com 77% votou pela não regulamentação.

Já alguns partidos, mesmo com ideologias mais liberais preferiram se manter isento de um posicionamento. O DEM, por exemplo, que se espera uma postura mais liberal, por ter diversos membros do antigo partido PFL (Partido da Frente Liberal), apresentou uma postura de partido de centro, se afastado das ideologias do liberalismo.

O PMDB partido do atual presidente da República é considerado um partido centrista. Com uma grande representatividade o partido votou a favor da regulamentação com 65% dos deputados de sua legenda ficando contra o Uber. O que é contraditório é que o governo do Presidente Temer tem implementado medidas neoliberais no país, porém os deputados nessa votação foram a favor da regulamentação, o que foi tendência dos partidos de esquerda e não os de direita.

Alguns partidos de menor expressão se posicionaram no centro. Alguns com mais tendência para esquerda e outros com mais tendência para a direita (em menor número). Essa análise faz uma tentativa de entender o posicionamento dos partidos para no próximo item concluir quais partidos vão ao encontro da opinião pública.

## **CONCLUSÕES**

As opiniões retratadas pelos institutos de pesquisa apresentam um alto nível de satisfação dos usuários dos serviços da Uber em relação ao serviço de táxi oferecidos pelo mercado. A pressão exercida pelos taxistas e algumas associações de classes antigas e bem organizadas pressionassem os governos a uma regulamentação deste tipo de serviço. O Uber empresa pioneira no Brasil baseou-se na lei atual para continuar prestando seus serviços e conseguindo assim diversas vitórias nos tribunais. A opção dos taxistas e associações foi então pressionar políticos a mudar a atual lei e estabelecer diretrizes do transporte de passageiro individual como exclusividade dos taxistas.

Com isso o projeto lei 5587/16 foi criado e colocado para votação, visando alterar artigos da atual lei 12.468/11 para beneficiar os taxistas e inibir o avanço de empresas como Uber. Este artigo se propôs a entender como os partidos se posicionariam perante a opinião pública e uma explicação do posicionamento dos partidos.

Contrariando a opinião popular os partidos votaram a favor do projeto de lei que dá exclusividade do transporte de passageiros aos taxistas. Estudos de cientistas políticos como V. O. Key, (1967), E. E. Schattschneider (1960) e Bernard Berelson (1952) como citado em HOWLET, comprovam a fraca ligação entre a opinião pública e a formação de políticas.

Nesse estudo tornar-se visível também que os partidos considerados de esquerda no Brasil se posicionam a favor dos taxistas e de seus sindicatos ou associações, o que parece coerente. Como por exemplo o PT, o PSOL e o PCdoB todos considerados de esquerda e com uma participação na votação com 100% dos seus deputados votando a favor da regulamentação, decisão contrária a Uber.

Já os partidos de direita não tiveram este mesmo posicionamento em relação ao tema. Apenas o PSC e o PPS votaram com 100% dos seus deputados contra a regulamentação e a favor do Uber. Destaca-se que esses partidos não têm grande representatividade em números. O PSDB foi o único partido com grande representatividade em números de deputados que se posicionou



de uma forma mais maciça com quase 80% dos seus deputados votando contra a regulamentação e a favor do Uber. É interessante ressaltar que o PSDB normalmente é visto como um partido mais de decisões de esquerda, inclusive em várias votações em acordo com o PT. Talvez as decisões dos seus deputados tenham recebido influência da opinião pública.

Outro dado interessante é o fato de partidos com grande representatividade no número de deputados e com ideologias mais liberais como o DEM e o PP apesar de votar contra a regulamentação ter sua legenda muito fragmentada. O DEM por exemplo teve apenas 52% dos seus deputados votando contra a regulamentação.

Contudo, o que pode ser mais incoerente é o posicionamento de dois partidos em particular: PMDB e PR. O primeiro é o partido do Presidente da República que vem tentando aplicar reformas consideradas neoliberais e um discurso que agrada os empresários. O PMDB votou a favor da regulamentação, dos seus 49 deputados 27 foram favoráveis aos taxistas, ficando com um percentual de 65% dos seus deputados votando a favor da regulamentação. Já o PR é considerado um partido conservador liberal também votou a favor da regulamentação, onde 17 dos seus 32 deputados votaram contra o Uber.

O PSDB foi o partido com grande representatividade que aparentemente direcionou suas decisões ao encontro da opinião pública. Devido ao fato de ser moderadamente mais da esquerda, de algumas vezes fazer conluio com o PT em votação para diversos temas e ser socialista esperava-se um posicionamento favorável a regulamentação. Mas com 77% dos votos de seus deputados contra a regulamentação, pode-se insinuar que o PSDB tem uma tendência em ser influenciado pela opinião pública a mudar seu posicionamento em relação as decisões políticas.

Por fim concluímos que os partidos considerados mais de esquerda tiveram um posicionamento mais claro e fundamentado, apesar de contrário a opinião pública, tentaram se aproximar do que defendem ideologicamente. Partidos que defendem os trabalhadores, sindicatos e associações por exemplo.

Já partidos considerados mais de direita com grande representatividade e com ideologias mais liberais, não apresentaram coerência e uniformidade na votação. Esses partidos se mantiveram posicionados no centro, quase imparciais, ou seja, além de não levar em consideração suas ideologias políticas, também desconsideraram a opinião pública.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bianco, N. I. (2015). Uber: 82% dos brasileiros são a favor do uso do aplicativo. Retrieved May 2, 2015, from <http://epoca.globo.com/ideias/noticia/2015/08/uber-82-dos-brasileiros-sao-favor-do-uso-do-aplicativo.html>
- Datafolha, I. de P. (2016). Opinião Pública sobre o UBER. São Paulo.
- Deputados, C. dos. (2016). PROJETO DE LEI Nº 5587 de 2016, 2016, 1–15. Retrieved from [http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=0B12992980AD1E5E3F63B3F76827AC0C.proposicoesWeb1?codteor=1472166&filename=Avulso+PL+5587/2016](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=0B12992980AD1E5E3F63B3F76827AC0C.proposicoesWeb1?codteor=1472166&filename=Avulso+PL+5587/2016)
- Deputados, C. dos. (2017). TERCEIRA SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA SESSÃO ORDINÁRIA Nº 059 - 04/04/2017. Retrieved May 2, 2017, from <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/plenario/chamadaExterna.html?link=http://www.camara.gov.br/internet/votacao/mostraVotacao.asp?ideVotacao=7451&tipo=partido>
- Duarte, I. D. (2017). 73,4% dos moradores de Manaus concordam com a implantação do Uber. Retrieved from <http://blogdodurango.com.br/moradores-de-manaus-concordam-com-a-implantacao-do-uber>
- Glauco, E. (2017). População de São Luís aprova Uber, aponta enquete da Câmara. Retrieved May 12, 2017, from <http://www.glaucoericeira.com.br/2017/05/populacao-de-sao-luis->

aprova-uber-aponta-enquete-da-camara/

- Guimarães, N. (2016). Uber é aprovado por 98,9% dos usuários recifenses. Retrieved May 2, 2016, from <http://www.leiaja.com/tecnologia/2016/05/11/uber-e-aprovado-por-989-dos-usuarios-recifenses/>
- Hakhverdian, A. (2012). The causal flow between public opinion and policy: Government responsiveness, leadership, or counter movement? *West European Politics*, 35(February), 1386–1406. <https://doi.org/10.1080/01402382.2012.713751>
- Howlett, M. (2000). A Dialética da Opinião Pública: efeitos recíprocos da política pública e da opinião pública em sociedades democráticas contemporâneas. *Opinião Pública*, VI(2), 167–186. <https://doi.org/10.1590/S0104-62762000000200001>
- Paulo, F. de S. (2016). 69% são a favor do Uber em SP. Retrieved from <http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2016/07/1792839-69-sao-a-favor-do-uber-em-sp.shtml>
- Ribeiro, D. (2015). Curitiba aprova chegada do Uber, mas metade seguirá de táxi. Retrieved from <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/curitibanos-aprovam-chegada-do-uber-mas-metade-seguira-de-taxi-b0f3s3y3h5bgccs6o02gao13w>