

# EVENTOS

## Seminário sobre transporte clandestino urbano

**Marilita G. de C. Braga**

Programa de Engenharia de Transportes – COPPE/UFRJ

---

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) promoveu, no dia 23 de março de 1994, no auditório da FEPASA em São Paulo, um seminário sobre Transporte Clandestino Urbano.

### **Situação do transporte clandestino urbano nos principais municípios brasileiros**

O Diretor Regional da ANTP/RJ, William Aquino Pereira, mostrou, na palestra inicial, um panorama geral sobre o surgimento do transporte clandestino. Em 1991/1992, um pico na compra de ônibus novos acarretou que veículos ainda em boas condições de uso fossem encontrados nos ferro-velho. Estes ônibus, então, caracterizaram-se como uma alternativa para o setor privado

que fazia o transporte de e para os bairros, utilizando Kombis de três eixos.

Iniciava, assim, uma atividade clandestina que passou a encarnar, para o poder público, um grave problema, uma vez que não havia respaldo na legislação existente que permitisse caracterizar o ilícito deste tipo de transporte. A alternativa foi a de promover “blitz” de trânsito para autuar os veículos irregulares de acordo com o Código Nacional de Trânsito.

Hoje, o transporte clandestino que opera nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo supera, em magnitude, todo o transporte público de países como o Equador e o Paraguai, respectivamente. O esquema existente faz com que o motorista

tenha que devolver o ônibus para a “empresa” com o tanque cheio acompanhado de uma fêria diária pré-determinada; o vale-transporte é aceito, trocado com o cobrador com deságio. A palestra também ressaltou que os clandestinos têm a cobertura de empresas regulares.

Um exemplo importante do desenvolvimento desse tipo de transporte é o da cidade de Petrópolis onde, dois meses após o início da operação do sistema estrutural alimentador, surgiram 10 linhas de ônibus clandestinas visando eliminar o transbordo.

No ano passado, a ANTP realizou uma pesquisa sobre este transporte nas cidades brasileiras, uma vez que identificou este tema como uma questão social e política relevante que afeta a qualidade do serviço ofertado aos usuários e a imagem do poder público. A pesquisa englobou informações fornecidas por 62 municípios, dos quais 32 apresentam serviço clandestino de transporte coletivo e concentrou nos seguintes aspectos: composição da frota, tendências de atuação do poder público, formas de organização dos operadores e a opinião dos usuários e dos políticos locais.

William Aquino concluiu sua apresentação lançando, para

reflexão, a pergunta se este transporte pode ser visto como uma reação do tecido social ao controle do Estado pelos oligopólios das empresas de transporte coletivo.

### **A atuação do poder público e as possíveis formas de controlar o problema.**

Os painéis que se seguiram abordaram temas como as causas do surgimento do transporte clandestino urbano, a atuação do poder público e as formas de tratar o problema. A composição das mesas procurou refletir a visão de diferentes segmentos: Associação de Fabricantes de Carroçarias, Vereadora Tereza Lajolo, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Fórum Nacional de Secretários de Transportes, Conselho Nacional de Transporte Urbano, Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental, Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de São Paulo, Fetranspor, Detran de São Paulo e Federação das Associações e Cooperativas do Transporte Alternativo de São Paulo (transporte clandestino), entre outros.

As informações são de que o transporte clandestino também existe no transporte intermunicipal e interestadual. O exemplo de

São Paulo, onde de 1986 a 1991 não havia lei regulamentando o transporte coletivo na cidade, foi apontado como um dos fatores propiciando a entrada dos clandestinos em operação.

O representante do Departamento Municipal de Transporte Urbano do Distrito Federal reportou a criação do STPCTA, Serviço de Transporte Público Coletivo por Transportador Autônomo e denunciou que os maiores “piratas” seriam as empresas intermunicipais e interestaduais, sendo que a evasão de receita estimada é de US\$ 1,5 milhão por mês. Segundo o Secretário Municipal de Transportes de Campinas (SP), a frota que não está sob controle do município é maior do que aquela controlada por este.

A Federação de São Paulo engloba 47 Associações e Cooperativas de Transporte Alternativo e informou que seus associados transportam mais de 1,5 milhão de passageiros por dia naquela cidade. Hoje, este setor está trabalhando avidamente pela regulamentação de seu serviço. A partir de 1993, um decreto da Prefeitura de São Paulo instituiu o serviço bairro-bairro, para o qual o alvará é obtido mediante um cadastramento do condutor através de um teste feito pela CMTC (Compa-

nhia Municipal de Transporte Coletivo), de um itinerário aprovado pela Diretoria de Gestão da Companhia e da aprovação do veículo na vistoria realizada pela garagem da CMTC.

Ficaram ainda algumas perguntas no ar. Os clandestinos arcam com as gratuidades a que certos tipos de usuários têm direito? E o controle quanto aos possíveis impactos que o tráfego de veículos causa sobre o meio-ambiente? A CETESB (SP) mencionou os conflitos com a Prefeitura local a respeito da responsabilidade sobre o controle dos diversos tipos de serviço (municipal e intermunicipal).

O Diretor Geral da AMAFI Comercial e Construtora forneceu dados de uma pesquisa sobre satisfação do usuário onde os entrevistados mencionaram os seguintes motivos para usar o transporte clandestino: pressa/atraso (68%) e falta de ônibus/lotação (17%). Para justificar o não uso, as razões principais foram: falta de segurança e responsabilidade (68%) e as condições do veículo (20%). Segundo o Diretor José Ricardo Daibert, falta qualidade no serviço prestado, fato comprovado pela melhor avaliação fornecida pelos usuários aos motoristas neste tipo de trans-

porte do que no serviço regulamentado.

Para Daibert, o importante não é discutir a ilegalidade do serviço, mas sim a função do poder público que é garantir um serviço de qualidade (gestão de qualidade) e, conseqüentemente, a plena satisfação do usuário. É fundamental uma política para os operadores e empregados, bem como um modelo de planejamento e fiscalização. Para tanto, Daibert aponta a necessidade de capacita-

ção do operador e o investimento em comunicação com o usuário.

A discussão final entre os participantes envolveu a necessidade de um código (Código Nacional de Transportes Urbanos ou Lei Orgânica de Transportes?) que defina regras nacionalmente e que delimite a competência dos municípios, impedindo que a ausência de definições permitam aberturas como as que incentivaram o desenvolvimento do transporte clandestino.