

REGULAÇÃO E DESEMPENHO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM MONTES CLAROS

Este artigo foi produzido no segundo semestre de 2002, mas ainda pode ser utilizado como completo diagnóstico para a situação do transporte coletivo urbano em Montes Claros

As empresas de serviços públicos são entendidas como redes de infra-estrutura que fornecem uma gama de bens e de serviços essenciais às famílias e às empresas ¹.

A história econômica do Brasil, no que diz respeito aos serviços públicos, foi marcada por algumas fases importantes. Segundo CARMO (1996:16):

Antes da segunda guerra mundial, o país teve seus serviços públicos essenciais, como portos, ferrovias, luz, gás, telefone e transporte urbano (bondes), explorados sob o regime de concessão por empresas privadas, em sua maioria de capital estrangeiro. Nos anos que sucederam à referida guerra, o Estado passa a liderar o processo de investimento, promovendo a estatização das concessionárias já existentes e criando novas e variadas empresas sob o controle público, com objetivos sociais, específicos de prestadoras de serviços públicos.

A partir dos anos 90, começa uma nova fase,

quando se inicia o processo de privatização de empresas de serviços públicos controladas pelo Estado. Os autores PINHEIRO & FUKASAKU (2000:139) ressaltam que:

Uma mudança fundamental surgiu da necessidade de aumentar os investimentos e o acesso ao capital para poder enfrentar uma demanda em evolução e cada vez maior em uma época na qual os governos enfrentavam graves restrições fiscais. Assim, as mudanças na produção e na organização industrial, além do desempenho insatisfatório das empresas estatais de serviços públicos, foram fatores importantes que levaram muitos países a introduzirem a concorrência e privatizarem suas empresas com o objetivo de melhorar a eficiência produtiva e alocativa e para aumentar o investimento e os benefícios aos consumidores e à economia como um todo.

Portanto, a privatização faz parte de uma reforma mais abrangente do papel do Estado na economia que, em geral, inclui reformas reguladoras, além da introdução de uma política de competição para promover o

¹ Sobre definição de serviços públicos vide PINHEIRO e FUKASAKU (2000).

bem-estar público.

Para ROCHA (1995:35), o desligamento de empresas do controle estatal foi o primeiro passo no sentido de viabilizar não só tais indústrias em seus mercados como, em especial, deflagrar o processo de deslocamento do eixo de ação e prioridades dos governos para segmentos em que sua presença é social, econômica e politicamente demandada, de forma mais intensa e legítima.

LEE (1996:17) chama a atenção para o fato de que a privatização dos serviços públicos pode contribuir, significativamente, para um país, atraindo capitais e agregando qualidades ao setor. Ele recomenda que a população tenha consciência de que a privatização não obriga o governo a abandonar o controle sobre os serviços prestados, mas apenas altera a natureza do controle exercido por este, em que o Estado deixa de ser produtor para ter o papel de regulador.

Dessa forma, entende-se que a privatização pode, até mesmo, aumentar o controle governamental, eliminando uma concentração de poder das empresas públicas e facilitando, assim, a intervenção do Estado, no sentido de fazer com que tais empresas cumpram regras, ou obter delas maior produtividade. No caso dos serviços de transportes, por exemplo, o Estado vem promovendo o desinvestimento e a crescente privatização, através da concessão de serviços públicos, ou seja, através de parcerias entre o setor público e o setor privado que, atualmente, são mundialmente consagradas.

PIETRO (1997:33), então, define a concessão e a permissão de serviços públicos como formas de descentralização de serviços de que o Poder Público pode se utilizar para o desempenho de suas atividades, sendo que o Poder Público mantém total e permanente envolvimento regulamentar, fiscalizando, acompanhando e redefinindo eventuais alte-

rações tarifárias. Entretanto, na hora de optar por concessões nas áreas de infra-estrutura e de serviços públicos, é essencial que o Estado disponha de uma regulamentação adequada e exerça firme ação fiscalizadora capaz de impedir que monopólios estatais acabem se tornando privados.

Regulação de Serviços Públicos

Regulação não é um fenômeno recente no Brasil. Segundo BENJÓ (2000:18), desde o primeiro Governo Vargas, o Estado sempre esteve presente na vida política e econômica brasileira, principalmente na ditadura do Estado Novo, em que o Brasil possuía agências reguladoras fortes. Esse modelo desenhado nos anos 30/40 definiu as regras até os anos 90. A partir daí, com o processo de privatização dos setores de infra-estrutura iniciado no Brasil, o cenário transformou-se radicalmente.

POSSAS (1997:01) ressalta que:

Os setores de infra-estrutura, tradicionalmente monopólios privados ou estatais, têm experimentado um processo de transformação estrutural, em que a concorrência, pela entrada de novos competidores em alguns segmentos de mercado, coexiste com a necessidade de regulação sobre segmentos ainda monopólicos. Sendo assim, tais setores tornam-se, simultaneamente, sujeitos tanto a regimes de regulação como às regras de defesa da concorrência, delimitadas pela legislação antitruste de cada país.

Então, a partir da necessidade de regulação adequada, BENJÓ (2000:18) destaca as agências regulatórias, afirmando que:

As agências regulatórias para serem efetivas, devem ter por meta a profissionalização, dotando essas entidades de recursos humanos especializados, justamente para que elas possam ter uma ação mais efetiva, pois, ainda hoje, elas vêm operando com pessoas alocadas de superintendências e diretorias, além de alguns técnicos cedidos, temporariamente, de áreas operacionais de autarquias federais. Em termos estruturais, as agências têm metas ligadas às atividades que regulam.

Entretanto, as opiniões dos autores são contraditórias quando referem-se às agências regulatórias. BENJÓ (2000:17), assim como SILVA (2000:87), assinala como deficiência no processo o fato de que, no Brasil, as agências foram criadas depois da privatização. FRISCHTAK (2000:18), por sua vez, afirma que, mesmo nas economias mais desenvolvidas, mecanismos regulatórios direcionados a problemas de falhas de mercado e práticas monopolistas só foram introduzidos relativamente tarde e não de uma só vez. Para ele, é preferível que o Governo marque, discretamente, sua presença na esfera regulatória e vá, aumentando-a, gradativamente, a se ausentar de todo.

Contudo, para que haja uma regulação adequada, é necessário que os agentes reguladores atuem com competência ao controlar, fiscalizar, coordenar e monitorar os serviços públicos. Um caso específico de serviço público é o transporte coletivo urbano. Neste caso, os agentes atuam na fiscalização do serviço prestado, estabelecendo penalidades e multas a operadores e usuários; na definição do padrão de segurança e manutenção do serviço; no estabelecimento dos direitos e deveres de usuários e operadores; na determinação das tarifas, além de atuarem em outras funções importantes, sendo responsáveis, assim, pela regulação do transporte.

Transporte coletivo: um caso específico de serviço público

Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (1997:63), o transporte coletivo, muito mais do que simplesmente transportar pessoas, organiza o espaço urbano, viabiliza empreendimentos imobiliários, tais como residenciais, comerciais e de lazer, melhora a situação ambiental, reduz acidentes, torna o trânsito mais fluido, reduz atrasos e o absenteísmo da mão-de-obra e gera riquezas, apropriadas, principalmente, pelo

setor privado da economia.

As relações entre as empresas de ônibus no transporte público urbano e o poder concedente, geralmente, baseiam-se em um contrato que estabelece alguns preceitos básicos. Em Montes Claros, por exemplo, as empresas que prestam o serviço de transporte coletivo na cidade são concessionárias que operam através de cláusulas contratuais escolhidas por licitação, sendo que qualquer empresa do ramo pode participar do processo licitatório.

Sendo assim, LIMA (1995:79) destaca que, tradicionalmente, constam na regulamentação do transporte coletivo urbano os seguintes itens de exigência contratual:

Número de empresas que terão permissão para operar na linha licitada, nível de serviço, frota inicial, itinerário a cumprir, frequência de viagens, horários, terminais que poderão ser utilizados, pontos de paradas e tarifas, além do capital mínimo integralizado, a estrutura organizacional das empresas, histórico de seu desempenho, condições mínimas de guarda e manutenção de veículos e equipamentos, disposição de serviços mecânicos próprios ou contratados, disponibilidade e idade média da frota, bem como características dos veículos que operarão na linha e prazos para início e término do contrato.

Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (1997:66):

A regulamentação do transporte público tem o objetivo de estabelecer a base legal para a prestação do serviço e, em decorrência, as obrigações e deveres das entidades públicas e privadas envolvidas. A regulamentação é uma necessidade decorrente da própria Constituição Federal, de 1988, que expressamente prevê que 'compete aos Municípios: (...) organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo que tem caráter essencial' (art. 30, letra V).

Atal para a regulamentação é, portanto, fundamental para a organização dos serviços de transporte e, também, para garantir ao Poder Público o controle necessário, embora cons-

titua uma tarefa complexa e, às vezes, delicada, por envolver interesses institucionais e econômicos de pessoas e organizações.

Entretanto, para PINHEIRO e FUKASAKU (2000:223):

Os antigos sistemas regulatórios falharam em lidar com o problema regulatório central que surge nos transportes e em outros setores de infraestrutura (tais como telecomunicações, energia elétrica e serviços postais): a mistura de elementos competitivos e monopolísticos na oferta. Na verdade, em alguns países onde o setor privado já vem atuando na oferta desses serviços, a regulação inadequada desse conflito impediu a competição na prestação de serviços ou proporcionou a poucos agentes privados a oportunidade de ganhos financeiros estratosféricos.

Nota-se, assim, que padrões precisam ser estabelecidos e monitorados e formas alternativas de construção de um ambiente competitivo precisam ser buscadas. Quanto às tarifas, FRISCHTAK (1997:17) ressalta que estas têm de ser estabelecidas não só por um período, mas também ao longo do tempo, de modo que consumidores sejam protegidos e a eficiência estimulada.

No entanto, embora atuem duas empresas de transporte coletivo urbano em Montes Claros, inexistente competição, uma vez que o itinerário das linhas é diferente. Nesse caso, verifica-se a importância do Poder Público na determinação das tarifas, no itinerário das linhas, na qualidade/padronização do serviço e, também, no controle da entrada e/ou saída de empresas do mercado.

Percebe-se, então, que a regulação dos serviços públicos e do transporte coletivo urbano é muito importante, para promover mais competição, bem como a intervenção do Poder Público, com o propósito principal de atender aos usuários.

Transporte Coletivo Urbano em Montes Claros

Em Montes Claros, o transporte coletivo ur-

bano é realizado por empresas privadas, através do regime de concessão. Existem duas empresas de transporte coletivo de ônibus, a Transmoc (Transporte e Turismo Montes Claros Ltda) e a Alprino (Auto Lotação Princesa do Norte Ltda), que constituem uma frota operante de 106 ônibus, excluindo os micro-ônibus, circulando diariamente na cidade, sendo 55 ônibus da empresa Transmoc e 51 da empresa Alprino.

A Prefeitura, através da Empresa Municipal de Transporte e Trânsito de Montes Claros (Transmontes), é responsável pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo urbano. O Estatuto Social da Transmontes foi aprovado pelo Decreto Municipal nº 1.912/A, de 30 de novembro de 2001, na conformidade da lei Municipal nº 2.902, de 29 de maio de 2001. Segundo esse Estatuto, além de gerenciar o transporte coletivo urbano, a Transmontes tem como objetivo planejar, organizar, direcionar, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação dos serviços públicos relativos ao transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal.

Deve-se ressaltar que, na estrutura organizacional da Transmontes, encontram-se 171 cargos previstos no Estatuto, mas, por enquanto, só existem 24 cargos ocupados, sendo estes distribuídos entre gerentes, chefes de divisão, chefes de seção, engenheiros, agentes administrativos, educadores de trânsito, além de outros, sendo que o gerente de transporte público é quem está ligado, diretamente, com as questões do transporte coletivo urbano.

Portanto, percebe-se que a forma de participação da Prefeitura Municipal no transporte coletivo urbano é ampla, pois controla, praticamente, toda a operação do sistema, organizando desde o itinerário das linhas até o valor da tarifa a ser cobrada.

O contrato de concessão do serviço de transporte coletivo foi firmado com as concessionárias Alprino e Transmoc, no dia 1º de agosto de 1988, por força da licitação pública. O instrumento da lei que define a concessão é a Lei Municipal 1.477, de 06 de setembro de 1984, modificada pela Lei Municipal 1.637, de 22 de maio de 1987. O prazo de vigência deste contrato era de dez anos, tendo o vencimento em 1º de agosto de 1998. A partir desta data, então, deveria acontecer a licitação pública. Porém, a licitação não ocorreu, mas apenas foi prorrogado este contrato por outro prazo de dez anos, com início em 1º de agosto de 1998 e vencimento em 31 de julho de 2008.

Sendo assim, em contrapartida à execução da prorrogação do contrato de concessão, a concessionária recolheu à Fazenda Pública Municipal R\$ 1.150.000,00 (um milhão cento e cinquenta mil reais), sendo que R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) foram pagos no ato da assinatura e R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), em dezenove parcelas mensais de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), com os vencimentos no último dia útil de cada mês, começando pelo mês de agosto de 1999 e terminando no mês de fevereiro de 2001, além da parcela de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) com o vencimento em julho de 2000². Deve-se destacar que, neste contrato de concessão (1998), especificamente na cláusula 3ª, consta que:

A concessionária, desde que haja cumprido todas as obrigações legais, regulamentares e contratuais com antecedência mínima de noventa (90) dias do término deste contrato, deverá manifestar a sua intenção de prorrogar o presente contrato, implicando o seu silêncio no reconhecimento do desinteresse pela prorrogação.

Portanto, a concessão será colocada em concorrência pública, apenas quando não se admitir a prorrogação. De acordo com o contrato, o senhor Prefeito Municipal, juntamente com o Conselho Municipal de Transportes, é quem vai admitir, ou não, a prorrogação.

O contrato de concessão prevê que a frota de veículos poderá ser aumentada, tanto pela iniciativa das concessionárias, com prévia autorização do concedente, como pela determinação do concedente, caso em que as concessionárias irão dispor de um prazo mínimo de noventa dias para o seu cumprimento, contado da data do vencimento da determinação. As concessionárias, também, têm a obrigação de manter a quantidade de veículos necessários à operação das linhas sob sua responsabilidade e, ainda, manter uma reserva técnica de veículos que perfaça 20% de sua frota total, devendo dispor de instalação no Município, destinada à manutenção e ao estacionamento de seus veículos.

Para a operação do serviço, consta na Cláusula 7ª do contrato que as concessionárias receberão uma Ordem de Serviço (OS) do concedente, contendo os pontos e terminais; o itinerário detalhado, ida e volta; o número de veículos exigidos para a operação; a frequência das viagens, por faixa horária; a extensão da linha, ida e volta e, enfim, a data de início da operação. Além disso, as concessionárias deverão fornecer todos os dados e informações solicitados pelo concedente, para a avaliação do desempenho do serviço.

No entanto, as concessionárias, acima de tudo, têm de ter o comprometimento com a regularidade, eficiência, segurança e aperfeiçoamento do sistema de transporte coletivo, nas linhas que opera, visando à melhoria do atendimento aos usuários de serviço. Entretanto, pode-se afirmar que as exi-

² Esses dados se encontram no Contrato de Concessão do Serviço de Transporte Coletivo, de agosto (1998).

gências definidas no contrato de concessão nem sempre são cumpridas, como, por exemplo a que consta na cláusula 19 do contrato de concessão:

Até o mês de Dezembro do ano de 2000, a concessionária implantará sistema de segurança nos ônibus destinados ao serviço de transporte coletivo que opera na cidade, através de micro-câmeras de gravações.

Porém, essas microcâmeras de gravações não foram instaladas, até hoje, nos ônibus. O descumprimento de tal cláusula compromete a segurança e, sobretudo, o aperfeiçoamento do sistema, afetando, assim, os usuários.

Dessa forma, como a Prefeitura é a responsável pelo sistema de transporte coletivo, é necessário que fiscalize, rigorosamente, o serviço e, também, estabeleça normas para coleta sistemática de informações que possibilitem determinar o reajuste tarifário, de forma que não prejudique os usuários e não inviabilize os investimentos avançados no contrato de concessão.

A situação das empresas

As duas empresas, Alprino e Transmoc, que dominam o setor de transporte coletivo em Montes Claros, operam, atualmente, com 40 linhas, sendo 19 linhas da Alprino e 21 linhas da Transmoc. De acordo com a Transmontes, isso é um problema, porque o número ideal seria de 90 linhas, ou seja, o sistema opera com menos da metade do número ideal de linhas para atender à população.

Entretanto, as empresas fazem a extensão de linhas em vez da criação de linhas, de modo que as linhas ficam estranguladas, aumentando a quilometragem por linha, o número de passageiros por linha e, conseqüentemente, os atrasos, fazendo com que os usuários busquem, cada vez mais, os transportes

alternativos. A quilometragem média por ônibus, por exemplo, foi de 63.797 em 1997, já em 2001, essa quilometragem média por ônibus aumentou para 76.735.

Diante dessa situação, há a necessidade, então, de expandir o número da frota operante, uma vez que, no ano de 1997, havia 105 ônibus. Atualmente, são 106 ônibus mais seis microônibus operando, diariamente, na cidade. Nota-se, assim, que, durante cinco anos, o aumento da frota correspondeu, praticamente, à incorporação dos microônibus, o que é insuficiente para atender à demanda de passageiros da cidade.

Outro problema verificado no transporte coletivo urbano de Montes Claros refere-se ao processo licitatório, que não aconteceu em 1998, apenas havendo uma renovação do contrato das empresas Alprino e Transmoc, que foi prorrogado por outro prazo de dez anos, razão pela qual o Vereador Lipa Xavier se manifestou contra a Prefeitura. Por esse motivo, então, o PC do B entrou com uma ação na Justiça e ganhou no Tribunal de Justiça de Minas Gerais. A Prefeitura, por sua vez, recorreu ao Superior Tribunal de Justiça, mas perdeu novamente. Portanto, a Prefeitura recorreu ao Supremo Tribunal Federal e, caso não ganhe, esta terá um prazo determinado pela Justiça para marcar uma nova data da licitação pública³.

É preciso que haja a licitação pública e que a Prefeitura, com isso, estimule a entrada de novas empresas no mercado, pois o aumento de empresas de transporte coletivo urbano levará ao crescimento da concorrência e, assim, as empresas passarão a oferecer um serviço de transporte mais adequado, a fim de atrair os usuários.

Porém, a Prefeitura não está estimulando a entrada de novas empresas no mercado e, também, não está fazendo com que as empresas que atuam no mercado ofereçam um serviço

³ Conforme entrevista realizada com Lipa Xavier, em 11/10/2002.

adequado. Como foi mostrado, anteriormente, existem muitas falhas ligadas ao transporte coletivo urbano em Montes Claros, e é por esse motivo que as pessoas estão buscando, cada vez mais, outros tipos de transporte, principalmente o mototáxi.

Transformações que estão ocorrendo no setor

Em 1996, surge o transporte alternativo, chamado de mototáxi. O transporte alternativo ou informal tem diferentes características e, de acordo com a Pesquisa Nacional – NTU (1997), pode ser definido como:

Um serviço de transportes de passageiros em áreas urbanas, que não possui autorização ou regulamentação, sendo realizado por transportadores individuais, sem compromisso com regras de operação e utilizando veículos das mais diversas categorias.

Entretanto, em 5 de março de 1998, iniciou-se, em Montes Claros, o processo de legalização, com a aprovação da Lei 2.568, que estabelece normas disciplinadoras do serviço de moto-táxi. TANCON, NETO & CAMPOS (1999:07) destacam que:

Nessa lei, os legisladores contemplam que o serviço de transporte individual de passageiros por meio de motocicleta (moto-táxi), além de atender a requisitos mínimos de conforto, segurança e higiene para os usuários, deverão ter uma frota limitada a uma proporção de duas motos para cada mil habitantes. Sendo assim, considerando-se que o Município possui 300 mil habitantes, o número permitido seria de 600 mototaxistas.

Contudo, em 16 de novembro de 1999, entrou em vigor a Lei nº 2.779, ficando revogada a Lei Municipal nº 2.568, de 05 de março de 1998. Entre as normas disciplinadoras desse serviço, deve-se destacar as condições necessárias para o exercício da atividade do mototaxista, que se encontram no artigo 3º da Lei nº 2.779 (1999), sendo elas:

Estar legalmente habilitado, possuir residência fixa neste município, ser proprietário da motocicleta utilizada no serviço; ter o seu veículo devidamente

regularizado perante os órgãos competentes; ter participado de cursos sobre segurança no trânsito e primeiros socorros; estar devidamente cadastrado no Sindicato de Mototaxistas Trabalhadores no Transporte de Passageiros, Encomendas e Prestação de Serviço em motocicletas de Montes Claros/MG (SINDIMOTO), na condição de desempregado; e estar devidamente cadastrado na Secretaria Municipal de Serviços Urbanos.

No entanto, em 04 de abril de 2000, foi aprovado o Projeto de Lei nº 2.824, que altera a Lei Municipal nº 2.779. Nesse projeto, foram acrescentadas algumas normas e alteradas outras já existentes. Entre elas, a determinação de que os pontos dos mototaxistas, em lugares determinados pela Prefeitura, deverão envolver, no mínimo, 10 e, no máximo, 30 motocicletas, sendo que o local tem de funcionar em condições satisfatórias de higiene e saúde. Caso algum mototaxista não continue na atividade, este deverá comunicar à Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, que cancelará a autorização a ele concedida. Dessa forma, cabe à Prefeitura Municipal fiscalizar o cumprimento da Lei e, acima de tudo, fiscalizar aqueles que estão operando clandestinamente para, assim, não prejudicar os mototaxistas que estão cumprindo, rigorosamente, a Lei.

Atualmente, de acordo com a Transmontes, estima-se que cerca de 3.500 mototaxistas atuam no serviço, sendo que apenas 850 se encontram cadastrados, isto é, a maioria dos mototaxistas atua na informalidade.

Como foi visto, anteriormente, o serviço de mototáxi é feito através de agências localizadas nas diferentes regiões da cidade, com pontos determinados pela Prefeitura, mas, muitas vezes, o mototaxista, principalmente o clandestino, tem como base operacional a própria residência ou locais com elevado potencial de usuários, especialmente as ruas e avenidas da área central. Nota-se, então, que, mesmo com a legalização do mototáxi, o transporte coletivo, de maneira geral, sente-se ameaçado, pois esse é

um tipo de transporte realizado porta-a-porta e possui baixo custo, tanto para o motoqueiro quanto para os usuários que, muitas vezes, necessitam utilizar mais de uma linha de ônibus para realizar suas viagens, tornando, assim, o serviço alternativo mais atraente que o regular.

Outro fator importante a ser destacado é em relação às tarifas. Os mototaxistas praticam tarifas fixas em R\$ 1,50, enquanto, para viagens fora do perímetro urbano, cobram tarifas diferenciadas, de acordo com o percurso. Quanto à tarifa do transporte coletivo urbano, esta encontra-se fixada em R\$ 0,90. Numa primeira análise, percebe-se que as tarifas estabelecidas pelos mototaxistas não são atrativas à população, mas, em compensação, essa modalidade oferece flexibilidade no percurso, menos tempo de viagem e maior acessibilidade.

Sendo assim, o aumento da quantidade de passageiros no transporte informal implica, diretamente, redução da demanda atendida pelo sistema de ônibus, acarretando queda do índice de passageiros por quilômetro (IPK). O IPK é calculado pelo número de passageiros transportados dividido pela quilometragem percorrida pelas empresas de ônibus. Em Montes Claros, constatou-se que, no ano de 1997, o índice era de, aproximadamente, quatro passageiros por quilômetro. Já no ano de 2001, o índice baixou para, aproximadamente, 2,5 passageiros por quilômetro, isto é, a cada ano o índice está diminuindo, o que vai provocar o aumento das tarifas no transporte formal. Dessa forma, aumenta a quantidade de usuários no transporte informal, trazendo o risco de inviabilizar, progressivamente, o transporte público urbano.

TANCON, NETO & CAMPOS(1999:11) ressaltam que:

Um fator importante para o serviço de mototáxi é o baixo índice pluviométrico da região, que propicia um maior número de dias sem chuva nos meses do ano. De acordo com os dados fornecidos pelo Instituto Nacional de Meteorologia (5º Distrito de Meteorologia), no

período de 1969 a 1990, a média anual de dias chuvosos no município fica em torno de 25%, o que leva à grande utilização de motos como meio de transporte na região.

Percebe-se, então, que existem vários fatores que atraem as pessoas à atividade de mototaxista. O problema é que a maioria passa a trabalhar informalmente, de forma que o crescimento desse tipo de transporte afeta, diretamente, a evolução da demanda do transporte regular, aumentando os custos do mesmo.

Para combater a informalidade, foram criados sistemas especiais de ônibus, chamados de microônibus, que oferecem serviços com maior conforto e tarifa mais alta, mas estes não estão conseguindo atrair e reter os usuários. No caso de Montes Claros, por exemplo, existem 6 microônibus que operam, diariamente, na cidade, sendo que são três pertencentes a cada empresa. Tais empresas, atualmente, estão cobrando a tarifa de R\$ 1,00, com o objetivo principal de atrair os usuários, embora ainda continuem circulando com poucos passageiros na cidade.

Contudo, nota-se que a regulamentação do mototáxi é necessária, mas um reordenamento no transporte coletivo do Município, com o intuito de atrair os usuários para utilização do ônibus é, também, de grande importância, a fim de que se reestruture e diversifique a oferta do Transporte Coletivo por ônibus, ajustando as condições das redes e linhas às exigências da população.

Perfil do mototaxista

O número de mototaxistas, em Montes Claros, não se encontra registrado, mas, segundo a Transmontes, estima-se que, atualmente, existem 3.500 mototáxis na cidade, sendo que apenas 850, isto é, 24%, funcionam regularmente.

Para traçar o perfil do mototaxista da região, foi

necessário fazer uma pesquisa de campo. Para a coleta dos dados, então, utilizou-se de uma entrevista estruturada, com o objetivo de obter uma visão mais ampla dessa atividade em Montes Claros. Foram aplicados 100 questionários, sendo que 24% foram aplicados para mototaxistas legais e 76%, para mototaxistas ilegais.

Deve-se ressaltar que a entrevista com os mototaxistas que trabalham irregularmente foi muito difícil, devido à própria situação ilegal em que se encontram. Já a entrevista com os mototaxistas que trabalham legalmente foi mais fácil, embora todos reclamassem a falta de fiscalização da Prefeitura junto aos mototáxis ilegais, uma vez que os ilegais saem prejudicados com o número excessivo de mototáxis na cidade.

Os dados coletados indicam que 44% dos entrevistados possuem de 25 a 34 anos. Quanto ao grau de escolaridade, 40% possuem o colegial (ensino médio) completo. A maioria, ou seja, 85% dos entrevistados não possuem outra atividade profissional, sendo que, em relação ao ganho em salários mínimos, 80% dos entrevistados afirmaram receber entre 1 e 2 salários mensais. No que diz respeito ao motivo que levou a essa atividade, 87% apontaram o desemprego como o principal responsável.

Verificou-se, também, com a pesquisa de campo, que a maioria, ou seja, 22% dos mototaxistas, entrou no ano de 2002 na atividade, embora existam alguns que estão atuando desde 1996, quando iniciou-se essa atividade na cidade.

A quantidade de passageiros transportados varia de acordo com o ano em que o mototaxista entrou na ati-

vidade. Percebeu-se que, entre aqueles que iniciaram em 1996, 50% transportavam de 31 a 40 passageiros por dia, assim como em 1997. Em 1998 e 1999, o número de passageiros transportados caiu, de maneira que 50% transportavam de 21 a 30 passageiros por dia. Em 2000 e 2001, o número de passageiros transportados caiu mais ainda, sendo que 60% dos entrevistados transportavam de 11 a 20 passageiros por dia. Neste ano, 52% dos mototaxistas continuam transportando de 11 a 20 passageiros por dia.

De 1996 a 1999, os mototaxistas cobravam tarifa de R\$1,00. A partir de 2000, até hoje, a tarifa cobrada é de R\$1,50. Outro dado relevante é o de que, para 98% dos entrevistados, a moto utilizada para transportar os passageiros é própria.

Hoje, para o transporte de passageiros, 20% dos entrevistados responderam que percorrem 100 Km por dia. Devido à variabilidade do número de passageiros transportados por mototáxi, as respostas oscilaram entre 50km e 160km percorridos por dia.

FOTOS DESTA ARTIGO: Wilson Medeiros



Aspecto do serviço de mototáxi no centro de Montes Claros - MG

Tabela I
Estimativa da evolução do número de mototáxi, da quantidade de passageiros transportados e da renda anual dos mototaxistas.

Ano	Quantidade de mototáxis	Quantidade de passageiros transportados por ano (*)	Renda anual do mototaxista (**)
1996	280	2.940.000	R\$10.500,00
1997	525	4.882.500	R\$ 9.300,00
1998	1015	8.184.960	R\$ 8.064,00
1999	1540	11.472.825	R\$ 7.450,00
2000	2065	12.228.930	R\$ 8.883,00
2001	2730	12.694.500	R\$ 6.975,00
2002	3500	13.440.000	R\$ 5.760,00

* Estimou-se a quantidade de passageiros transportados por ano através da quantidade de mototáxi multiplicada pela média do número de passageiros transportados por dia, multiplicado por 300 dias.

** A estimativa da renda anual do mototaxista foi realizada através da quantidade de passageiros transportados por ano dividida pela quantidade de mototáxi. De 2000 a 2002, multiplicou-se a quantidade de passageiros transportados por ano pelo valor da tarifa de R\$1,50.

Deve-se destacar, de acordo com os dados obtidos nesta pesquisa de campo, a tabela I.

Essa tabela demonstra que, a cada ano, está crescendo a quantidade de mototáxi na cidade de Montes Claros e, conseqüentemente, a quantidade de passageiros transportados, embora seja verificada uma diminuição na renda anual de cada mototaxista, de 1996 a 1999. Com o aumento da tarifa de mototáxi para R\$1,50, em 2000, aumentou a renda de cada mototaxista, mas, nos anos de 2001 e 2002, constatou-se uma nova queda na renda.

Assim, a partir da pesquisa direta, foi possível detectar que:

1º) os mototaxistas foram levados a essa atividade devido ao desemprego, sendo que a maioria ganha entre R\$200,00 e R\$400,00 reais por mês;

2º) à medida que aumenta o número de mototaxistas nessa atividade, diminui a quantidade de passageiros transportados por mototaxista e, conseqüentemente, a sua renda média;

3º) todos os mototaxistas cobram a mesma tarifa, que, atualmente, se situa em R\$1,50;

4º) a moto utilizada pela maioria dos mototaxistas, para transportar passageiros, é própria;

5º) a quilometragem percorrida por dia depende do percurso de cada mototaxista e da quantidade de passageiros transportados por dia.

Modelos de Regressão Aplicados no Sistema de Transporte

Para explicar o comportamento da quantidade de passageiros transportados pelas empresas Alprino e Transmoc, no período de janeiro de 1997 a julho de 2002, foram introduzidos modelos de regressão de equação única, utilizando o método de mínimos quadrados ordinários (MQO). Os resultados poderão contribuir para avaliar tanto o impacto do aparecimento dos mototaxistas quanto a regulação realizada pela Transmontes.

Por esses resultados, verificou-se que, para uma variação na tarifa real de ônibus de R\$0,01, ocorreu uma diminuição de 29.299,58 na quantidade de passageiros transportados por ônibus.

Verificou-se, ainda, que o coeficiente de elasticidade é $-0,5$, implicando que, para o aumento de 1% na tarifa real de ônibus, a quantidade de passageiros transportados por ônibus diminuiu, em média, cerca de 0,5%. Dessa forma, como o valor da elasticidade é menor que 1, pode-se afirmar que a quantidade

de passageiros transportados por ônibus é preço-inelástica.

Pode-se dizer que, para cada passageiro transportado por mototáxi, diminuiu 0,81 a quantidade de passageiros transportados por ônibus, isto é, o aumento de 100 passageiros transportados por mototáxi provocou redução de 81 passageiros transportados por ônibus.

O coeficiente de elasticidade é -0,3, implicando que, para o aumento de 1% na quantidade de passageiros transportados por mototáxi, a quantidade de passageiros transportados por ônibus diminuiu, em média, cerca de 0,3%.

Por esses resultados, constatou-se, também, que o aumento de R\$0,01 na tarifa real de ônibus provocou um aumento de 38.535,75 na quantidade de passageiros transportados por mototáxi.

Nota-se que o coeficiente de elasticidade cruzada da demanda é 1,81, implicando que, para a elevação de 1% na tarifa real, a quantidade de passageiros transportados por mototáxi cresceu, em média, cerca de 1,81%. Sendo assim, a elasticidade cruzada da demanda é positiva, porque é um bem substituído, ou seja, concorrem no mercado de tal forma que um aumento no preço da tarifa real de ônibus resulta em um incremento na quantidade de passageiros transportados por mototáxi.

Deve-se ressaltar que o aumento na tarifa real de ônibus e na quantidade de passageiros transportados por mototáxi provocou redução na quantidade de passageiros transportados pelas empresas Alprino e Transmoc. Logo, ao analisar a quantidade de passageiros transportados por mototáxi e a tarifa real de ônibus, verificou-se que o aumento na tarifa real levou ao crescimento da quantidade de passageiros transportados por mototáxi, isto

é, com a elevação da tarifa do transporte coletivo, os usuários passaram a buscar o transporte alternativo.

Avaliação do sistema de transporte coletivo urbano, do impacto do aparecimento dos mototáxis e da regulação realizada pela Transmontes

De acordo com a análise dos dados, é possível assinalar que, em primeiro lugar, houve um crescimento exagerado na tarifa, sendo que a tarifa nominal de janeiro de 1997 era de R\$0,35, e, atualmente, cobra-se tarifa de R\$0,90, ou seja, em cinco anos, a tarifa aumentou R\$0,65. A tarifa real⁴, em janeiro de 1997 era de R\$0,49, já em julho de 2002 elevou-se para R\$0,90, isto é, houve um aumento real de 83,7% no período.

Em segundo lugar, no período de janeiro de 1997 a julho de 2002, de acordo com o relatório de passageiros transportados pelas empresas Alprino e Transmoc, verifica-se que houve uma forte queda na quantidade de passageiros transportados, sendo que, em janeiro de 1997 foram transportados 2.180.846 passageiros, enquanto, em julho de 2002, foram transportados 1.648.746 passageiros.

Em terceiro lugar, ao analisar o valor médio do faturamento mensal das empresas Alprino e Transmoc, observa-se que, em janeiro de 1997, o faturamento foi de R\$1.068.615, enquanto, em julho de 2002, aumentou para R\$1.483.871. Quanto ao faturamento por ônibus, levando em conta que, em 1997 e 2002, havia, respectivamente, 105 e 106 ônibus, em janeiro de 1997, foi de R\$10.177,29, e, em julho de 2002, foi de R\$13.998,78. Portanto, aumentou o faturamento, mas com crescente ineficiência do sistema de transporte coletivo, pois o crescimento da frota é muito lento.

A grande questão que deve ser colocada é se o sistema não estaria entrando em um círculo

⁴ Tarifa real de ônibus deflacionada pelo INPC, tomando como base julho de 1994 = 100.

vicioso, sustentando-se somente com contínuas elevações de tarifas, uma vez que, com o aumento da tarifa, cai o número de passageiros, sendo que, para compensar a queda, ocorre aumento de tarifa, que provoca nova queda do número de usuários, exigindo novo acréscimo de tarifas e, assim, sucessivamente.

E, finalmente, em quarto lugar, houve um aumento expressivo no número de mototaxistas, que pode provocar uma crescente perda de qualidade e eficiência do sistema, pois foi comprovado que o aumento do transporte alternativo acarretou uma queda na quantidade de passageiros transportados por ônibus, ou seja, o transporte regulado, realizado através do ônibus, está sendo afetado, de forma negativa, pelo transporte alternativo que é regulado precariamente, além de envolver a maioria de prestadores de serviços ilegais, que estão fora de qualquer controle.

Como foi mostrado no início, a regulação visa disciplinar o sistema, de forma que o órgão regulador pode influenciar o preço, a quantidade, as condições de entrada e/ou saída de empresa do mercado e, sobretudo, a qualidade e a padronização do serviço, que são pontos importantes para o bom funcionamento do transporte coletivo urbano. Como a Transmontes é a responsável pelo gerenciamento do sistema de transporte coletivo urbano em Montes Claros, esta tem como objetivo planejar, organizar, direcionar, coordenar, executar, delegar e controlar esse setor de transportes. Porém, quando verifica-se a situação das empresas, em Montes Claros, são encontradas muitas falhas ligadas a esse sistema.

REFERÊNCIAS

Aditivo a contrato de concessão de Serviço de Transporte Coletivo (Ato consolidado de Prorrogação (1998).

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Transporte Humano: cidades com qualidade de vida, 1997.

A tarifa do transporte coletivo urbano, em Montes Claros, por exemplo, é elevada. A qualidade e a padronização do sistema é outro aspecto da regulação que apresenta falhas. Como exemplo, pode-se citar a exigência contratual de se instalar as microcâmeras de gravações, a fim de proporcionar a segurança, que, entretanto, não foi cumprida até hoje.

Deve-se ressaltar que a Transmontes consegue estabelecer um rígido controle sobre a entrada de empresas de ônibus, mas não consegue impedir a entrada de mototáxi, mostrando, novamente, falhas na regulação desse mercado.

Outro fato importante a ser ressaltado é a falha do órgão regulador em relação ao processo licitatório, que não aconteceu em 1998, ao passo que apenas houve uma renovação do contrato com as empresas de ônibus já existentes no mercado.

Logo, constatou-se falhas na regulação da Prefeitura, no que diz respeito à tarifa, qualidade/padronização, processo licitatório e controle da entrada de mototaxistas, proporcionando o aumento exagerado das tarifas, que, por sua vez, provoca a diminuição de passageiros transportados por ônibus e aumento do número de passageiros transportados por mototáxi. Assim, com o abuso das tarifas, os usuários são prejudicados, pois são obrigados a migrar para um sistema que funciona precariamente, trazendo, dessa forma, risco de inviabilização crescente do sistema de transporte coletivo, cada vez mais ineficiente e caro.

BARROS, Pedro Pita. *Economia Industrial II*, São Paulo, 2000.

BENJÓ, Isaac. Artigo "A regulação e suas agências: a nova ênfase do Estado", *Rumos do Desenvolvimento*, nov., 2000.

CARMO, Waldercy do; SANTOS, Edmilson Medeiros

dos; LIMA, Mário Jorge O. de Castro. Dissertações em Andamento, X Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, ANPET, 1996, Brasília.

ESTATUTO SOCIAL DA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE MONTES CLAROS – TRANSMONTES, aprovado pelo Decreto Municipal nº 1.912/A, de 30 de novembro de 2001, na conformidade da Lei Municipal nº 2.902, de 29 de maio de 2001.

LEE, Henry. *Artigo: Serviços Públicos e Concessões: Uma questão e suas implicações. Rumos do Desenvolvimento*, out., 1996.

Lei nº 2.779, de 16 de novembro de 1999, que estabelece normas disciplinadas do serviço de mototáxi neste município e dá outras providências.

LIMA, Ieda M. O. Gestão da Qualidade eficiência do Transporte Urbano: O velho e o novo, Comunicações Técnicas X Congresso Nacional de Transportes Públicos. São Paulo: 1995.

MANKIWI, N. Gregory. *Princípios de Micro e Macroeconomia*, Editora Campus: Rio de Janeiro: 1999.

Pesquisa Nacional – NTU. Transporte informal, riscos de não se encarar o problema de frente, Brasília: 1997.

PIETRO, Maria Sylvania Zanella de; SILVA, Ricardo Toledo da; FRISCHTAK Cláudio R. *Concessões de Serviços Públicos e Regulamentação*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

PINDYCK, Robert S. e RUBINFELD, Daniel L. *Microeconomia*. São Paulo: Makron Books, 1999.

PINHEIRO, Armando Castelar; FUKASAKU, Ruchiro. A

Privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública, 2000.

POSSAS, M. Fagundes; J e PONDÉ, J. (1997). Defesa da Concorrência e Regulação na Transição de Monopólios Naturais para Estruturas Oligopolistas, Relatório de Pesquisa IPEA.

POSSAS, M; FAGUNDES, J. e PONDÉ, J. Defesa da Concorrência e Regulação de Setores de Infra-estrutura em Transição.

Projeto de Lei nº 2.824, de 04 de abril de 2000, que altera a Lei Municipal nº 2.779, de 16 de novembro de 1999.

ROBINSON, Joan e EATWELL, John. *Introdução à Economia*, Rio de Janeiro: LTC Editora, 1978.

ROCHA, João Gualberto Coutinho. Artigo: Serviços Públicos: O nó da questão. Rumos do desenvolvimento, jan/fev., 1995.

STIGUM e STIGUM. *Economia*. São Paulo: Ed. Bliicher. USP; 1973. Vol I.

SIMONSEN, M. H. Teoria Macroecômica. Rio de Janeiro: Fund. G. Vargas, 1969.

SILVA, Fábio Gomes da. *Micro e Macroeconomia: um Enfoque Crítico*, Ed. Vozes, 1983.

TANCON, Kátia Matsumoto; NETO, Narciso Ferreira dos Santos; CAMPOS, GOUVÊA, Vânia Barcellos. A influência do Mototáxi no transporte coletivo de uma cidade de Médio Porte, Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, Instituto Militar de Engenharia, 1999.

WONNACOTT, Paul e WONNACOTT, Ronald. *Economia*. São Paulo: Makron Books, 1994.





Aspecto do transporte coletivo urbano no centro de Montes Claros - MG