

JOSÉ CARLOS FERNANDES GAMARANO

**Curso De Pós-Graduação *Lato Sensu* – Especialização em Transportes
e Trânsito**

Fiscalização Transporte Coletivo da RMBH

**Belo Horizonte
2008**

José Carlos Fernandes Gamarano

Fiscalização Transporte Coletivo da RMBH

Monografia apresentada ao curso de Especialização em Transportes e Trânsito do Programa de Pós-Graduação Lato Sensu do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – CEFET-MG, como requisito parcial à obtenção do Título de Especialista.

Área de Concentração: Engenharia de Transportes

Orientador: Renato G.Ribeiro

**Belo Horizonte
2008**

Agradeço a todos que contribuíram para a concretização deste trabalho, aos professores do Curso, aos colaboradores do DER-MG, ao Professor Renato, pela honrosa orientação, aos familiares e amigos.

Sumário

1 INTRODUÇÃO.....	5
1.1 Objetivo.....	7
1.2 Metodologia.....	8
1.2.1 Prática de Fiscalização.....	8
1.3 Estrutura.....	10
2 REVISÃO DA LITERATURA.....	13
2.1 Histórico do sistema de Transporte.....	13
2.2 Licitação e Regulamento.....	14
2.3 Fiscalização	16
2.3.1 Conceito	16
3 RESULTADOS.....	18
3.1 Ação 02.....	18
3.1.2 Objetivo.....	18
3.1.3 A Ação.....	19
3.1.4 Pontos Positivos.....	19
3.2 Ação 03.....	20
3.2.1 Objetivo	20
3.2.2 Pontos positivos	20
3.3 Ação 05.....	21
3.3.1 Objetivos.....	21
3.4 Ação 06.....	22
3.4.1 Objetivos	24
3.4.2 Pontos positivos.....	25
3.5 Ação 10.....	26
3.5.1 Objetivos.....	26
3.5.2 Pontos positivos	27
4 CONCLUSÃO.....	28
4.1 As Vantagens.....	29
4.2 Da Qualidade.....	30
4.3 Da Eficiência	31
4.4 Da Fiscalização.....	31
4.4.1 Regulamento.....	31
4.4.2 Atribuição.....	32
4.4.3 Competência	32
4.4.4 Das Ações Fiscalizadas	33
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	34
ANEXOS.....	35

1 INTRODUÇÃO

As Cidades da RMBH cresce permanentemente. O Transporte Urbano deve pois, adaptar – se a ela e servir , inclusive como elemento indutor dessa contínua evolução, representada principalmente pelo crescimento populacional, pela expansão territorial, bem como pela descentralização espacial das atividades econômica e social. A dinâmica de uso e ocupação do solo, gera crescentes diversificação de necessidades do deslocamento da população com destino aos diferentes setores da capital. Diante dessas condições, o usuário / clientes do transporte coletivo , dispendo apenas dos serviços organizado historicamente para atendimento no sentido da capital. O poder público passa a oferecer serviços integrado com intuito de facilitar e baratear seus deslocamentos as atividades de interesse fora da área central.

O surgimento de novos pólos de atração e trabalho, faz com que algumas linhas sejam criadas para atender, pelo menos, as necessidades de transportes consideradas mais significativa. A rede de transporte assim constituída esta sempre atrasada em relação as necessidades imposta pelas constantes transformações da estrutura da RMBH. Alem disso, apresenta ociosidade em algumas linhas, saturação em outra, como conseqüência de ser ampliada sem a devida passionalidade. O que faz elevar o custos, envolvida no sistema, pressionando portanto os níveis tarifários.

É, portanto , o momento de ser proceder á reorganização física e funcional

dos serviços, promovendo, de maneira racional, maior mobilidade e acessibilidade aos usuários/clientes. Para tanto, deve-se buscar, no âmbito do transporte coletivos, aprimoramento no sentido de fiscalizar o serviço oferecido á comunidade da RMBH. Promovendo ações fiscalizadoras junto à empresas concessionárias hoje formadas em grupos denominadas RITs. Ações praticas eficientes afim de garantir no mínimo o funcionamento operacional das linhas, proporcionando ao usuário/cliente segurança e conforto, assegurando o comprimento do QCO (quadro de características operacionais) com a frota de veículos vistoriados proporcionando segurança, higiene e limpeza, comprimento dos horários especificados para que o usuário tenha a garantia de que o horário seja cumprindo na sua integralidade e assegurando ao usuário de que, quem está operando os veículos aparenta-se (motorista e cobradores) são profissionais capacitados e treinados para atender a comunidade com presteza, eficiência e compromisso.

A fiscalização deve estar permanentemente envolvida com a empresa, com as linhas, com os operadores e com a comunidade, afim de diagnosticar qualquer problema e viabilizar soluções, dando-se inicio a solução dos problemas, hoje instalados no sistema e principalmente saná-los, de vez a migração do usuário / cliente para o serviço informal . O passageiro perdeu a confiança no sistema de transportes oferecido regulamente a ele, pois o mesmo é caro, demorado e com frota sucateada. O serviço informal oferece tarifa mais barata , é mais rápida ate porque” os perueiros” não tem compromisso e nem responsabilidade para com os passageiros. Mesmo assim o passageiro os dão preferencia pois são quem pegão as enormes filas e utilizam um

serviço caro e demorado.

1.1 Objetivo

O objetivo principal desse trabalho é mostrar, informar que para reconquistar o usuário/cliente precisa - se de uma reestruturação geral no serviço de transporte coletivo praticado e fiscalizado hoje. Mostrar que a operacionalização é impossível sem a presença da fiscalização, prevenindo empresa ao usuário / consumidor um produto confiável, garantindo o deslocamento de forma satisfatória e fazendo com que o cidadão deixe o veículo particular na garagem, evitando congestionamento, poluição, trazendo qualidade de vida para a cidade, preservando. O Meio Ambiente.

1.2 Metodologia

O serviço público estadual responsável pelo planejamento e gerenciamento do transporte público de passageiros representado pelo SETOP (Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas), nos termos da lei delegada nº 164, de 25 de janeiro de 2007, da lei federal nº 8987, de 13 de fevereiro de 1995, da lei federal nº 9074, de 07 de julho de 1995 e da lei estadual nº 13655, de 14 de julho de 2000.

A fiscalização dos serviços de transporte público é feita pelo DER-MG Departamento de estradas e rodagens, por intermédio de seus agentes/fiscais para o desempenho desta atividade, podendo ainda celebrar convênios com outros órgãos públicos e entidades, respeitada a competência de cada qual, com a finalidade de coibir o transporte ilegal e clandestino no Estado de Minas Gerais.

1.2.1 Prática de Fiscalização

Até 1999 o setor de fiscalização exercia efetivamente algumas práticas de fiscalização preventivamente, preservando e garantindo aos usuários/clientes a prestação de serviço de transporte público bastante eficiente no ponto de vista de prestação de serviços. A fiscalização através de sua programação mantinha uma escala presencial de seus agentes nos PCs e até nas garagens, realizando as ações

de controle de horário de saída, acompanhamento operacional do transporte coletivo, acompanhamento de operadores e itinerário da frota, vistoria da frota em operação, controle de frequência intermediária entre outros. Os dados coletados em campo eram tabulados internamente e serviam para atender ocorrências (ROs) registradas por usuários insatisfeitos por algum motivo, serviam para avaliar as empresas quanto a serviços prestados.

Com o tempo a programação foi abandonando as ações praticadas pela fiscalização em campo e se concentrando excepcionalmente em combater o transporte ilegal e clandestino já instalado definitivamente na região metropolitana (RMBH). Os fiscais nomeados pelo diretor geral do DER, a agentes de autoridade de trânsito, iniciaram um processo de treinamento e adaptação as suas novas funções totalmente diferente, o mesmo tinha que conhecer muito bem o CTB código de trânsito brasileiro e suas resoluções para atuar nas rodovias estaduais. O DER assinou convênio com prefeituras órgãos e entidades competentes para viabilizar a ação fiscal. Em conjunto, o agente fiscal participa de Blitzes com o objetivo de coibir o serviço de transporte irregular amparado no artigo 231VIII (efetuar transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos se força maior ou com permissão da autoridade competente) do CTB.

1.3 Estrutura

No capítulo I, a pesquisa realizada trata de fiscalização do transporte público na região metropolitana de Belo Horizonte -RMBH, exercida pelos fiscais do Departamento de Estradas e rodagens do Estado de Minas Gerais - DER/MG, autorizado pela secretaria de transporte e obras públicas – SETOP.

O capítulo I, lembra o crescimento das cidades da região metropolitana de Belo Horizonte, mostrando as necessidades dos usuários/clientes em deslocar-se buscando, trabalho, hospitais, comércio e entretenimento. Mostra também ociosidade do transporte público e a necessidade de intervenções fiscalizadoras buscando melhorar o atendimento dos serviços prestados à comunidade. Traz a metodologia, leis regulamentares o transporte coletivo e etc.

O capítulo II, faz a revisão da literatura enfatizando a evolução e histórico dos veículos utilizados no transporte público urbano e sua característica operacional como fixação de itinerários, horários fixos e crescimento da velocidade de acordo com a tecnologia desenvolvida, contribuindo com a qualidade e conforto dos usuários/clientes.

Neste capítulo é citado as leis de licitação e regulamentos do transporte público da região metropolitana de Belo Horizonte - RMBH, gerenciada pela secretaria de transporte e obras públicas SETOP, para conceder ou permitir a

operação de transporte público, nas regiões distribuídas em rede integrada de transporte – RITs. E finalmente cita um conceito de fiscalização dando ênfase nos procedimentos e práticas exercida pelos fiscais.

No capítulo III mostra claramente o objetivo do estudo. São ações praticadas pelos fiscais junto as empresas concessionárias no âmbito de sua operação. As ações mostram a importância dos fiscais permanentemente em campo acompanhando em sua integralidade a operação verificando comportamento e conduta de funcionários da empresa, afinal de contas os mesmos são representantes da empresa envolvidas com o usuários/clientes é fundamental que este relacionamento seja muito bom.

O trabalho realizado pelos fiscais em campo consiste em fazer com que as viagens sejam realizadas nos horários especificados; evitar fraudes no pagamento da passagem, fazer com que os operadores tenham comportamento adequado no que se refere à segurança e conforto do transporte; coletar dados e informações sobre a operação (demanda oferta e etc) para checar e planejar a programação operacional e, em alguns casos, regular a oferta com uma programação em tempo. Basicamente as ações fiscalizadas propõem a oferecer, credibilidade, confiança e segurança no transporte público urbano melhorando a qualidade de vida da comunidade usuária.

No capítulo IV, reservado para a conclusão, onde é mostrado o que estimulou a fazer a pesquisa. Comparam-se as ações fiscalizadoras por programação antes praticadas pela fiscalização e as praticas hoje em dia. Mudanças ocorridas devido ao surgimento do transporte clandestino na região metropolitana de Belo Horizonte -RMBH e capital. Para eficiência no combate ao transporte ilegal os fiscais foram nomeados a agente da autoridade de transito pelo diretor geral do Departamento de Estradas e rodagem DER-MG, foram treinados por oficiais da policia militar de Minas Gerais – PMMG entre outros. Através de convênios passaram a atuar e autuar na capital mineira (Belo Horizonte) em conjunto com a Bhtrans atuar e autuar nas rodovias estaduais e federais em conjunto com policiais rodoviários federais PRF e estaduais PRE. Em fim o agente fiscal do DER-MG hoje praticamente só atua e autua em ações relativas ao combate do transporte clandestino ou não autorizado pela ATF (Autorização de transporte Fretado) e fiscalizar faixa de domínio.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 Histórico do sistema de Transporte

O deslocamento de pessoas, antes do século XVII era a pé, ou no lombo de animais, em grupo utilizando carruagens que surgiram em Londres e Paris, podendo ser considerado os primeiros serviços de transportes público urbano. Foi em Londres e Paris que apareceram as primeiras Liteiras de Aluguel (Espécie de Cadeiras coberta onde se sentava o passageiro sustentado por dois longos varais e conduzida por 02 homens). O primeiro serviço de transporte público organizado, com itinerários fixos e horários estabelecido foi criado por um francês (Balisse Pascal). Era utilizadas carruagens com 08 lugares, puxados por cavalos, contendo 05 linhas. É na França mesmo que o transporte público foi evoluindo juntamente com a revolução industrial, quando em 1825 surgiram os primeiros bondes- veículos que se moviam sobre trilhos (puxados por animais). A grande vantagem dos bondes era o conforto oferecido, reduzindo o ruído e impacto utilizando rodas de aço sobre trilhos de aço com veículos maiores, proporcionando ainda maior velocidade no deslocamento por percurso. Após muitas tentativas foram surgindo o bonde com tração mecânica, atingindo eficiência mesmo em 1825 nos EUA (São Francisco) utilizando o bonde puxado a cabo, aumentando mais ainda a velocidade.

O surgimento do veículo (ônibus) movido a óleo diesel, inicialmente na Alemanha e posteriormente na Inglaterra. Este acontecimento foi um marco na história do transporte coletivo. O ônibus movido a diesel passou a substituir os outros meios de transportes existentes como, por exemplo, o trolebus e o bonde. O ônibus movido a diesel oferece inúmeras vantagens: menor custo, pois não necessita de subestações de energia, trilhos e cabos elétricos; total flexibilidade nas rodas (mudança de pneus de borracha maciça por pneus com câmeras de ar) sendo possível desviar de trechos de vias bloqueadas em virtudes de incidentes ou execuções de serviço; a maior confiabilidade, pois as interrupções no fornecimento de energia elétrica não paralisam todo o transporte público.

As inovações tecnológicas vieram com o passar do tempo sendo introduzidas aos ônibus, até chegar aos ônibus modernos que constituem o principal meio de transporte público urbano, utilizando nas milhares de cidades no mundo. mais de 90% do transporte público urbano e praticado por ônibus.

2.2 Licitação e Regulamento

Leis de Licitações (Lei 8666/93) e de Concessões (Lei 8987/95),

Depois de licitado o serviço de transporte público na RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte que dividido em bacias denominado simplesmente RIT - Rede Integrada de Transporte.

Através do edital 01/2007 que celebra contrato regido pelas leis federais 8987 de 13 de fevereiro de 1995, 9074 de 07 de julho de 1995 e 11403 de 21 de janeiro de 1994, 13452 de 12 de janeiro de 2000 com todas as modificações nelas introduzidas, as leis delegadas nºs 128 e 164 de 25 de janeiro de 2007, os decretos 41027 de 27 de abril de 2000 e do decreto 44603 de 22/08/2007 e suas alterações, são partes contratantes a secretaria de estado de transporte e obras públicas – SETOP, e empresas concessionárias e objeto do presente contrato a prestação de serviço de administração e exploração sob regime de concessão, mediante a cobrança de tarifa dos usuários de conjunto de linhas constantes do quadro abaixo que compõem o lote denominado Rede Integrada de Transporte – RIT do sistema de transporte coletivo por ônibus da região metropolitana de Belo Horizonte – RMBH, de acordo com projeto básico e com a proposta técnica apresentada pela concessionária, em caráter de exclusividade com a gestão, acompanhamento e controle da SETOP e Fiscalização do DER-MG. Cabe a concessionária a execução deste contrato de concessão, por sua conta e risco, respondendo por todos os prejuízos causados ao usuário/cliente ou a terceiros, isentando a SETOP de qualquer responsabilidade direta ou indireta.

A fiscalização exercida pelo DER/MG através de seus agentes não exclui ou atenua a responsabilidade da concessionária. A empresa concessionária obedeceu a tarifa afixada pela SETOP para cada linha da RIT, sendo reajustada anualmente observados os critérios estabelecidos em legislação e a variação dos parâmetros que compõem a base de cálculo tarifário. A empresa será avaliada pela SETOP quanto ao desempenho sendo observado à confiabilidade, a segurança nas viagens, a regularidade regulamentar e satisfação do usuário, para que não seja configurado o descumprimento contratual, passível de aplicação de sanções prevista neste contrato.

2.3 Fiscalização

2.3.1 Conceito

Fiscalização é vigilância constante sobre determinada atividade que tenha seu procedimento por lei específica ou normas.

Conforme Aurélio (dicionário da língua portuguesa) Fiscalizar é: Exercer o ofício de fiscal, definido como, pessoa incumbida de fiscalizar certos atos ou executar certas disposições.

O fiscal deve preencher determinados pré-requisitos fundamentais para exercer suas funções como, por exemplo: ter seu perfil e aptidão analisada para comprovação de sua vocação; ter conhecimento amplo das leis e regulamentos, para poder atuar e autuar sem duvidas; proceder de forma clara e transparente; tratar com urbanidade os usuários, condutores e empresas concessionárias; trajar-se adequadamente, com higiene e limpeza e etc.

A fiscalização para se obter sucesso, deve ser planejada estudada e discutida entre si (troca de idéias), pois que, quando executado em campo não tenha falhas, pois a fiscalização não pode errar. Se errar, vai perder a confiança e credibilidade perante o publico, podendo estar prejudicando, punindo alguém sem necessidade.

3 RESULTADOS

3.1 Ação 02

Denominada: Controle de horário de saída.

3.1.2 Objetivo

Verificar a fidelidade do preenchimento do MCO (mapa de controle operacional), pois o MCO é o Raio X da linha ele mostra dados importantes para se analisar, se preciso, como por exemplo: número de frota, número de passageiros por viagem coletados na roleta números de viagens dia especificado ou não e horários de saídas especificado ou não e chegada de veículos. O QCO (quadro de controle operacional) especifica entre outras coisas o quadro de horário da linha que uma vez não cumprido a empresa estará possível de autuações previstas no regulamento..

3.1.3 A Ação

A ação 02, inicia com um posicionamento estratégico do fiscal, bem próximo ao Ponto de Controle, onde não seja notado a sua presença e de boa visibilidade pois o mesmo deve ver o veículo partindo do Pc ou iniciando talvez uma viagem especificada. O agente fiscal ira anotar os horários em um período compreendido como horário de pico; como por exemplo: de 06:00 as 09:00 (pico manhã). Após o termino do pico o agente fiscal, desloca-se para o PC e a partir dai identificado confere o horário com o despachante, prevalecendo o horário do relógio do despachante, então é feita a tabulação no local, com por exemplo: registro no mco 06:42 (anotado pelo fiscal:06:42), mas a diferença entre os dois é de 03 minutos negativos ou seja ao ajustar os relógios. O relógio do despachante era 08:10 e do fiscal 08:13. Significa que o fiscal tem que subtrair 03 minutos do seu relógio para sim os relógios ficarem iguais. Voltando ao exemplo, 06:42 registrado no mco e 06:42 anotado pelo fiscal, o fiscal irá subtrair 03 minutos e o horário real de saída seria 06:39 constatando assim um preenchimento incorreto do mco possível de autuação , levando em conta um limite de tolerância necessária.

3.1.4 Pontos Positivos

Esta ação, serve para verificar a prestação de serviço para com a comunidade dando credibilidade a fiscalização que uma vez estando presente nos PCS junto com usuários. Serve para responder ROS (registro de ocorrências),abertos pela comunidade, denunciando atrasos e o não cumprimentos

do QCO.

3.2 Ação 03

Denominada : Acompanhamento operacional de transporte coletivo.

3.2.1 Objetivo

Acompanhar em loco fielmente o cumprimento do QCO (Quadro de características operacionais) quando as suas especificações , frota necessária em pico e fora do pico , horário de chegada e saída ; controle de passageiros por viagens , coletando o número da roleta, sendo possível verificar as ocorrências registradas. Na realidade o fiscal quando presente no Pc é dele a responsabilidade de operar a linha e se necessário o fiscal passa a preencher o MCO (mapa de controle operacional) quando constatado inoperância por parte do despachante , até que a empresa apresente outro profissional competente e apto a desempenhar as funções a ele atribuída. Mas , em fim a ação 03 coloca o órgão fiscalizador dentro da intimidade da empresa , coletando dados importantes para se traçar um perfil operacional da empresa permissionária e de seus funcionários , garantindo ou não a satisfação por parte de seus clientes / usuários.

3.2.2 Pontos positivos

Uma vez presente no Pc , identificado a comunidade usuária desta linha estará em contato com este agente dando sugestões e apresentando denúncias que avaliada posteriormente ou até imediatamente. O fiscal poderá realizar intervenções para melhorar o atendimento a comunidade como por exemplo comportamento dos operadores , localização de PEDS (ponto de embarque e desembarque) alterações , ausências , com ou sem abrigos frota em pico e fora de pico se suficiente ou não condições da frota (higiene , limpeza e manutenção).

3.3 Ação 05

Denominada: Comportamento de operadores e itinerário

3.3.1 Objetivos

Esta ação , quando realizada o fiscal identificado ou não possibilita verificar principalmente o comportamento dos operadores nos exercícios de suas funções. Os usuários reclamam muito da conduta dos mesmos. Com a presença do fiscal no interior do veículo é mais fácil flagrar os operadores em desvio da conduta principalmente quando o fiscal não esta identificado. Pode ser constatado por exemplo: operadores desuniformizados (padrões da empresas) ou em condições inadequadas de uso asseio e limpeza manter conversa evitando veículo em movimento(pelo motorista) as informações sobre o serviço prestado deve ser prestadas pelo cobrador / auxiliar de viagem , embarcar ou desembarcar passageiros pela porta indevida não atender ao sinal de parada ou recusar

passageiros no PEDS principalmente , cobrar passagem de menor de 05 anos de idade (quando estes não ocuparem poltronas) fumar no interior do veículo interromper a viagem sem motivo justo trafegar com as portas abertas dirigir bruscamente permitir o acesso ao interior do veículo de pessoas conduzindo animais , combustíveis inflamáveis e outros materiais nocivos a saúde bem como volumes que causem transtornos aos demais passageiros.

Sendo constatadas as irregularidades citadas entre outras o fiscal poderá tomar as medidas cabíveis imediatamente ou não. Esta ação presta um grande serviço a comunidade pois poderá está tirando de circulações profissionais que não contribuem para o bem estar do serviço de transporte coletivo. O fiscal vai estar verificando também as condições da via (itinerário) para viabilizar a manutenção das mesmas.

3.4 Ação 06

Denominada : Vistoria da frota no PC ou em operação.

Procedimento com base em OS (ordem de serviço) e portarias. Em 15/01/93 , publicou-se a OS 001/93 , com base no regulamento / deliberação de 22/04/88 , especificamente artigo 59 inciso VI (submeter seus veículos a vistoria , colocando-os em operação em perfeito estado de funcionamento e em plenas condições de segurança e devidamente munidos dos equipamentos obrigatórios

previstos pelo CTB).A ordem de serviços estabelece que a partir do dia 20/01/93 as vistorias dos veículos do sistema deverão obedecer ao seguinte prazo:* Veículos com até 10 anos de fabricação serão submetidos as vistorias de 06(seis) em 06 (seis) meses correspondendo nesta data a veículos com ano modelo de fabricação a partir de 1988. Veículo com idade superior a 05(cinco) anos de fabricação serão submetidos a vistoria de 03(três) em 03(três) meses. Nesta data veículos com ano modelo de fabricação a partir de 1983 até 1987. Em 07/06/2001 publica-se a portaria 1607 , reformulando todos os procedimentos existentes até então. A portaria estabelece nova sistemática de operação e manutenção dos veículos utilizados no serviço regular de transporte coletivos por ônibus da região metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) . Considerando o que dispõe o inciso V do artigo 12 , assim como os artigos 32,737 e 107 do regulamento do serviço regular de transporte coletivos de passageiros por ônibus da região metropolitana de Belo Horizonte, considerando o art.78 do regulamento do serviço que determina ser da empresa delegatária responsável pela manutenção do bom estado operacional dos veículos ; considerando a necessidade de zelar pela manutenção da qualidade de ambos os serviços de modo a tornar objetiva e racional a meta social proposta pelo transporte público por ônibus; considerando a necessidade de otimizar as respectivas operações de Fiscalização das Diretorias de Operação da Via e de Transporte Metropolitano tornando-as mais eficazes e produtivas ; e considerando a necessidade de uniformizar os procedimentos adotados pelos setores de fiscalização das Diretorias de Operação da Via e de Metropolitano possibilitando

maior agilização e aperfeiçoamento de seus fiscais para melhor atuação em ambos serviços de transporte coletivo intermunicipal e metropolitano ;

Bastante eficiente, a vistoria é feita em todos os veículos registrados e zero km que iriam entrar no sistema tinham obrigatoriamente que comparecer ao setor de vistoria para serem vistoriados criteriosamente somente por técnicos, obedecendo uma ordem chamada especificado vencimento na autorização de trafego (documento de porte obrigatório no interior do veiculo), com a publicação da portaria 1607, fica a cargo das empresas delegatárias, promover diretamente ou mediante contratação com terceiros, executando sistemática inspeção (vistoria) dos veículos utilizados por respectivos serviços , bem como seus componentes essenciais , equipamentos , e acessórios de uso obrigatório, de modo a garantir o seguro e o eficiente funcionamentos das mesmas. As empresas que não reunir condições e infra estrutura para realizar vistoria na sua frota poderá optar pelo sistema .Conforme resolve o art.1 e parágrafo único , da portaria 1607.

3.4.1 Objetivos

Esta ação realizada pela fiscalização em campo , consiste em realizar vistorias nos veículos em operação preventivamente utilizando ou não formulário próprio (verso da ação 03), o fiscal verifica: Primeiramente a documentação do veiculo especificamente a autorização de trafico , após analisá-la , verifica-se a porte externa do veiculo, lataria, funcionamento de faróis, setas condições dos

pneus , retrovisores , vidros (janelas) , molas suspensão e etc. Depois a parte interna verificando condições dos bancos , piso , vidros (janelas) , teto , funcionamento da iluminação , da campainha e alguma coisa de mecânica e dos equipamentos obrigatórios previstos no CTB. No termino da inspeção veicular e tomada as medidas cabíveis como por exemplo :Para itens de segurança emite-se a N.I (notificação de irregularidade) e retira o veiculo de circulação (rg) e é dado um prazo afixado para sanar as irregularidades sendo necessário retorno do fiscal para verificar se sanadas ou não, se não sanadas a empresa é autuada com base no regulamento . Recolhe-se também a autorização de trafego quando necessário o comparecimento no setor de vistoria , constando na N.I o fechamento do n da roleta .Para itens que não são de segurança as vezes a empresa viabiliza condições em saná-los imediatamente após recolher a garagem e retorno ao PC para verificação dos itens e o fiscal autoriza o retorno do veículo á operação.

3.4.2 Pontos positivos

Esta ação proporciona uma integração fiscal com os operadores e comunidade dando credibilidade ao setor de fiscalização e confiabilidade por parte da comunidade em estar sendo preservada a segurança e conforto do usuário .E ainda agindo preventivamente quando os OTS (código registrado no MCO , quando os veículos apresentam problemas mecânicos em operação) . Um veiculo quebrado numa via publica causa enormes transtornos tanto ao usuário que vai ter sua viagem interrompida e o transito ocasionando congestionamentos na via .

3.5 Ação 10

Denominada : Controle de frequência intermediária

3.5.1 Objetivos

Esta ação tem por finalidade controlar a frequência da linha fiscalizada / pesquisada no itinerário. Monta-se um ponto base chamado POF (ponto de observação e fiscalização) em corredor. Seleciona-se as linhas a ser pesquisadas distribuídas entre os fiscais e os mesmos, passam a anotar veículo por veículo, normalmente no sentido do pico. É levantada a constatação da lotação dos veículos, utilizando a legenda (A = veículo c/ lotação inferior à sua capacidade nominal, B = veículo c/ lotação igual à sua capacidade nominal, C = veículo c/ excesso de lotação e D = veículo com super lotação, demanda reprimida).

No decorrer dos trabalhos se constatado alguma deficiência / ocorrência, como por exemplo : Espaçamento anormal (maior ou menor que o normal) entre uma viagem e outra, veículos descaracterizados, operadores em desvio de conduta entre outros. Faz-se uma intervenção, no sentido de sanar a irregularidade se possível imediatamente. Utiliza-se o veículo / viatura de apoio para deslocamento, indo ao PC, e seja qual for, o fiscal aciona a gerência da empresa para conter a irregularidade.

Ao final do pico , cada fiscal desloca-se para a linha respectivamente anotada por ele , e no PC , inicia a tabulação para aferimentos como por exemplos: Cumprimento do QH (quadro de horário) , empenho de frota necessária para o pico e lançamentos dos horários de saída seqüencialmente , obedecendo a ordem anotadas pelo fiscal no POF por veiculo.

3.5.2 Pontos positivos

Esta ação proporciona uma visão bastante ampla da operação da linha , podendo atender ao setor de planejamento e operações realização de possíveis intervenções na linha como por exemplo : Redimensionamento do QH (quadro de horários) no sentido de aumentar horários de pico uma vez constatado superlotação dos veículos , redimensionamento da frota se necessário aumentar número de viagens entre outros .Os dados coletados no POF quando tabulados no escritório serve também para se possível uma intervenção na linha ou até na empresa , uma vez constatado improbidade . A ação 10 , promove uma interação com a comunidade usuária , que pode estar levando sugestões , reclamações e até elogiando a fiscalização .Pois afinal de contas é um direito do cidadão ter transporte que garanta no mínimo o direito de ir e vir , segurança , preservando sua integridade física e moral.

4 CONCLUSÃO

Em resumo do trabalho de monografia proposta (fiscalização do transporte público RMBH) com foco nas ações praticadas pelos fiscais do Departamento de Estradas e Rodagens do Estado de Minas Gerais – DER-MG, pelo poder concedido pela Secretaria de Transporte e Obras Públicas – SETOP. As ações eram praticadas mediante a programação interna e realizadas em todos os dias úteis ou não de acordo com as necessidades.

Atualmente cerca de 80% da população brasileira, vive nas grandes cidades, buscando melhor qualidade de vida, mas por outro lado as cidades vêm passando por sérios problemas em virtude da crescente, constante da população urbana, como por exemplo, abastecimento de água, energia elétrica, combustível, tratamento do esgoto, preservação do meio ambiente no sentido de reduzir a

poluição, educação, segurança, saúde e principalmente o transporte público de massa.

O equacionamento adequado do transporte público é um dos graves desafios nas cidades brasileiras. Portanto, não resta dúvida de que um adequado sistema de transporte urbano passa necessariamente pela valorização do transporte público. Dados e experiências vividas e conhecidas mostra claramente esta necessidade. Sem contar que o transporte público é uma ótima solução para congestionamento no trânsito das cidades.

Cabe destacar 2(dois) aspectos, positivos em se tratando de transporte público. Primeiro a questão social: A população de baixa renda tem o transporte público coletivo com principal meio de deslocamento oferecendo ao mesmo segurança e comodidade. Segundo, o transporte público coletivo é o único meio de deslocamento da população de baixa renda, buscando trabalho, entretenimento e outros, para até mesmo quem tem veículo automotor próprio.

4.1 As Vantagens

As vantagens do transporte público coletivo são muitas, como por exemplo: Segurança e comodidade com o menor custo unitário em razão disso é mais acessível a comunidade de baixa renda, democratiza a mobilidade, substitui o automóvel reduzindo impactos negativos (congestionamento, poluição, consumo

desordenado de energia, acidentes de transito e etc.), diminui a necessidade de investimentos em sistema viário, proporciona ocupação mais racional (eficiente e humana), do solo nas cidades.

4.2 Da Qualidade

Quanto a qualidade no transporte publico coletivo deve ser medida, levando em conta a satisfação dos envolvidos direta ou indiretamente, contemplando, usuários, comunidades, governo, trabalhadores (operadores) do setor e empresários (concessionário) do ramo. A qualidade global no transporte publico, coletivo e obtida quando cada um dos envolvidos, tenha seus objetivos bem definidos, ciente dos seus deveres e obrigações dos demais e que saiba realizar com eficiência e qualidade a suas atividades ou ações. Também é vital que os envolvidos, conheçam os objetivos, os direitos e obrigações dos demais é que haja um permanente intercâmbio de idéias entre eles, no intuito de prevenir irregularidades.

Com satisfação racional e equilíbrio dos desejos de todos os envolvidos adquire-se a sustentabilidade da qualidade, pois a insatisfação de alguns grupo leva, inevitavelmente ao desequilíbrio do sistema (queda da demanda, perda da qualidade, perda da eficiência, descumprimento das normas e regulamentos e etc.)

4.3 Da Eficiência

Quanto à eficiência no caso de transporte público coletivo é difícil de ser avaliada, envolve a análise da qualidade do transporte no ponto de vista dos usuários, operadores do sistema e concessionários, do impacto na qualidade de vida da população e dos impactos no meio ambiente natural e construído.

A eficiência social não reflete apenas em custos monetários da produção do bem ou serviço. Os impactos na qualidade de vida da população e no meio ambiente comprometem toda a estrutura do transporte público urbano uma vez que a população não tem segurança viária, fluidez no trânsito, preservando o uso dos espaços e bens públicos uso e ocupação do solo urbano, poluição (sonora e visual).

4.4 Da Fiscalização

4.4.1 Regulamento

Hoje em cumprimento do novo regulamento reformulado através do decreto 44603 de 22/08/2007 RSTC. O serviço de transporte público coletivo passa por algumas mudanças já no capítulo I o transporte coletivo rodoviário intermunicipal e metropolitano realizado no território do estado de Minas Gerais, é serviço público de competência da secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas – SETOP, podendo ser prestado diretamente ou por delegação, e reger-se á pelas normas deste regulamento e legislação aplicável.

4.4.2 Atribuição

A fiscalização dos serviços de que se trata este regulamento (RSTC) será exercido pelo Departamento de Estradas e rodagem do Estado de Minas Gerais – DER-MG, por intermédio de seus agentes fiscais para o desempenho desta atividade. Parágrafo único. O DER-MG pode celebrar convênios com outros órgãos e entidades, respectivas a competência de cada qual, com a finalidade de coibir o transporte ilegal e clandestino no estado de Minas Gerais.

Definição: Agente Fiscal: Servidor designado pelo Diretor Geral do DER-MG para fiscalizar os sistemas de transporte coletivo intermunicipal e metropolitano de passageiros com poderes de autuação, conforme previsto neste regulamento (ROTC) Citar Art. 83 (das competências do DER).

4.4.3 Competência

Segundo Art. 83, compete privativamente ao DER:

- Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares e as cláusulas pactuadas na delegação.
- Garantir que as ações executadas pelos servidores do Departamento de Estradas e rodagem de Minas Gerais – DER-MG, sejam realizadas com presteza e urbanidade.

- Fornecer aos usuários as informações solicitadas para defesa de interesse individuais ou coletivos.
- Promover o combate sistemático ao transporte ilegal ou clandestino de pessoas.
- Fiscalizar os serviços delegados, visando o pleno atendimento aos usuários de forma a satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade na sua aplicação e modicidade das tarifas, na forma e condições estabelecidas no regulamento.
- Aplicar as penalidades previstas no regulamento
- Intervir na prestação do serviço.

4.4.4 Das Ações Fiscalizadas

As ações fiscalizadoras, praticadas pelos agentes fiscais do Departamento de Estradas e rodagem de Minas Gerais DER-MG, é de suma importância para o equilíbrio e funcionamento democrático do sistema de transporte público urbano. Praticadas em caráter de rotina ou eventual, partindo de uma programação dirigida por ações denominadas/codificadas por nº como por exemplo: Ação 02 (controle de horário de saída), com objetivo principal de verificar a fidelidade do preenchimento do mapa de controle operacional. Ação 03(acompanhamento operacional de transporte coletivo), com objetivo de acompanhar em bloco, a operação da linha na sua integridade; Ação 05(comportamento de operadores e itinerário) com objetivo de verificar a conduta e comportamento dos operadores no atendimento aos usuários, verificando no veículo; Ação 06(vistoria da frota no PC,

em operação) com objetivo de verificar o estado de conservação e higiene da frota; Ação 10 (controle de frequência intermediária) com objetivo de verificar a frequência e demanda de passageiros em determinado ponto do itinerário. Este trabalho de monografia tem como objetivo principal mostrar a eficiência das ações fiscais em campo, garantindo ao usuário objetivamente segurança e conforto no transporte público urbano na região metropolitana de Belo Horizonte - RMBH. As ações fiscalizador hoje não são mais praticadas devido a necessidade e prioridade principal de coibir o transporte ilegal, clandestino que vem causando danos irreparáveis ao sistema de transporte coletivo, uma vez que o número reduzido de fiscais não são compatíveis com as necessidades da programação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DECRETO (44.603/07). Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal e Metropolitano do Estado de Minas Gerais – RSTC. Governo do Estado de Minas Gerais, Governador do Estado, 22 de agosto de 2007. <http://www.almg.gov.br/decretos.htm>.

LEI (8.987/95). **Regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos**. Subchefia para Assuntos Jurídicos, Presidência da República, 13 de fevereiro de 1995. <http://www.sef.rj.gov.br/legislacao.htm>.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. (2004) *Transporte Público Urbano*, 2ª ed. Editora Rima. São Carlos, 2004.

ANEXOS

Regulamento de Transporte Coletivo da RMBH (Antigo)

Art.01 – As empresas delegatárias do Serviço Regular de Transporte Coletivo por Ônibus da Região Metropolitana de Belo Horizonte deverão promover, diretamente ou mediante contratação com terceiros, sistemática inspeção e manutenção dos veículos utilizados nos respectivos serviços, bem como seus componentes essenciais, equipamentos e acessórios de uso obrigatório, de modo a garantir o seguro e eficiente funcionamento dos mesmos.

Ocorrendo a hipótese da empresa delegatária não reunir condições para cumprir com o que trata a presente Portaria este poderá optar por vistoria a ser realizada pelo DER / MG, previamente agendada.

Art.02 – As empresas delegatárias que promovem diretamente os serviços de manutenção de seus veículos deverão dispor de instalações condizentes e

compatíveis para esta finalidade com dimensionamento apropriado ao atendimento da frota, de modo a permitir a execução dos serviços propostos de acordo com as recomendações existentes, quer de fabricantes quer de entidades voltadas a esse fim, ou do próprio DER / MG.

O DER / MG poderá, através de parâmetro próprio ou adotado, proceder às instalações das empresas delegatárias visando das empresas delegatárias visando o cumprimento do artigo.

I - No caso de constatação de instalações inadequadas , no seu todo ou em parte, o DER / MG abrirá prazo para os ajustamentos devidos apontando em laudo técnico específico.

II- Ao não cumprimento das disposições contidas no laudo técnico no prazo concedido obriga-se o delegatário á adoção das providências previstas nos artigos 05 e 07 desta portaria.

III- Ocorrendo a hipótese de recusa ao previsto nos inícios I e II deste parágrafo único, ao delegatário será presumida incapacidade técnico-operacional e o sujeitará às penalidades previstas no Regulamento do Serviço.

Art.03 – As empresas delegatárias que promovem diretamente os serviços de manutenção de seus veículos deverão, ter como responsáveis profissionais de comprovada capacidade técnica ao exercício dessa atividade.

A capacidade técnica dos referidos profissionais será comprovada através de habitação obtida junto ao Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura – CREA e por atestados fornecidos pelo fabricantes e / ou instituições especializadas, que tenham propiciados aos mesmos cursos periódicos de treinamento e de atualização.

Art.04 – Os serviços de inspeção e de manutenção preventiva e corretiva deverão ser realizados no que importa à forma de execução e periodicidade, com observância das recomendações estabelecidas pelos respectivos fabricantes de veículos, equipamentos e acessórios, expresso em manuais e instruções .

Art.05 – As empresas delegatárias de serviços que não disponham de manutenção própria poderão promover a contratação de firmas de reconhecida idoneidade técnica, de preferência credenciada pelos respectivos fabricantes, que disponham de instalações adequadamente montadas e dimensionadas, bem como de pessoal técnico comprovadamente habilitado , para a execução dos serviços de manutenção de veículos, equipamentos e acessórios .

Art.06- As empresas delegatárias dos serviços deverão informar ao DER / MG, através do Serviço de Fiscalização Operacional – SFO da Diretoria de Transporte Metropolitano, o nome e habilitação técnica dos respectivos responsáveis pelos serviços de manutenção, devendo qualquer alteração ocorrida no quadro dos profissionais em questão ser imediatamente comunicada a este Serviço.

Art.07- Para a hipótese prevista no art.05, as empresas delegatárias dos serviços deverão informar ao SFO a localização da oficina de firma contratada para a prestação de Serviços de manutenção, indicando sua razão social, endereço e se a mesma é ou não concessionária ou credenciada pelo fabricante.

Caso a firma contratada não seja concessionária ou credenciada pelo fabricante, empresa delegatária deverá prestar também informações relativas à habilitação técnica dos profissionais responsáveis pelos serviços de manutenção.

Art 08 – As empresas delegatárias deverão manter registro sistemático e permanente dos serviços de inspeção e manutenção realizados em todos os veículos qual devera constar:

- a) identificação do veículo – nº de ordem, placa, marca, modelo, ano de fabricação, nº de chassis, nº de pneus, sua rodagem, nº de lonas, marca e ano de fabricação da carroceria;
- b) indicação de todos os serviços de inspeção, lubrificação, ajuste, reparações e substituições efetuadas inclusive de pneus e as datas de sua execução.
- c) Art.09- Além dos itens abordados no artigo 08, as empresas delegatárias deverão dedicar especial e sistemática atenção aos serviços de inspeção e manutenção dos componentes das carrocerias dos veículos e do controle permanente dos componentes mecânicos, principalmente aqueles que afetam a segurança do veículo.

Art.10- Os serviços de inspeção e de manutenção dos componentes das carrocerias dos veículos, referidos no art.09, deverão ser sistematicamente registrados e cadastrados pelas empresas delegatárias.

Art.11 – Os registros dos serviços de inspeção e manutenção dos veículos, inclusive das carrocerias, deverão ser, além de cadastrados, arquivados pelas empresas delegatárias e estarem disponíveis a fiscalização do DER / MG, pelo prazo mínimo de 1 (um) ano.

Art.12 – Os veículos utilizados no serviço de transporte coletivo intermunicipal da região metropolitana de Belo Horizonte serão submetidos a vistoria na forma do art.1 e seu parágrafo único nos seguintes intervalos :

I – bianual (24 meses) – veículo novos (com até um ano de uso):

II- anual (12 meses) – veículo de 1(um) a 5 (cinco) anos de uso;

III – semestral (6 meses) - 6 (seis) a 8 (oito) anos de uso;

IV – quadrimestral (4 meses) – veículo de 9 (nove) a 10 (dez) anos de uso

Em razão do disposto no “caput” deste art. As empresas delegatárias deverão encaminhar ao SFO relação dos veículos submetidos à referida vistoria.

Art.13 – Caberá ao DER / MG a realização da vistoria para as seguintes finalidades:

I – registro;

II – alteração de dados;

III – transferência de concessão;

Uma vez aprovado em vistoria, o SFO expedirá o certificado de autorização de trafego.

Art.14 – Sem prejuízo da vistoria a que se refere o art.12, poderá o SFO, a qualquer tempo, convocar veículos para procedimento de vistoria, na forma do disposto no parágrafo único do art.73 do regulamento do serviço.

Art.15 – como comprovação da realização da vistoria a empresa delegatária dos serviços apresentará ao DER / MG a “Declaração de Vistoria” assinada por profissional responsável e um diretor ou representante autorizado pela empresa delegatária, com participação efetiva na Administração.

1 – A “Declaração de Vistoria” deveserá apresentada em 2 (duas) vias no SFO , para fins de imediata expedição do Certificado de Autorização de Trafego previsto no art.74 do Regulamento do Serviço.

2 – A empresa delegatária manterá em vigor comprovante de quitação total, ou da parcela correspondente, de seguro de acidentes pessoais a favor das pessoas transportadas.

Art.16 – A “Declaração de vistoria” deverá ser visada no SFO garantido à empresa delegatária o transito do veiculo durante sua vigência desde que o mesmo porte a 1ª via da referida Declaração devidamente visada pelo servidor autorizado do SFO.


Art.17 – O veiculo só poderá circular equipado com registrador gráfico ou equipamento similar e portanto os documentos exigidos na legislação de trânsito.

A empresa delegatária manterá o registrador gráfico ou equipamento similar em perfeito estado de funcionamento e, por período mínimo de noventa dias, os correspondentes registros, apresentando-os à fiscalização sempre que solicita

Art.18 – As condições de segurança da operação, o funcionamento, preservação das características técnicas de higiene do veiculo são de exclusiva responsabilidade da empresa delegatária.

Art.19 - Caberá a diretoria de transporte metropolitano os estudos administrativos relativos ao dimensionamento de pessoal e rotinas a serem seguidas com vistas à adequação desta portaria, assim como à emissão de Instrução de Serviço ao SFO e de Ordem de Serviço às empresas delegatárias, visando disciplina os procedimentos inerentes a esta Portaria, bem como os critérios e o período de transição para a nova sistemática.

Art.20 – Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

 <p>DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE MINAS GERAIS</p>	<p>ACOMPANHAMENTO OPERACIONAL DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO</p>	<p>Data _____/_____/_____ Dia da semana _____</p>									
<p>Linha _____</p>											
<p>Empresa _____</p>											
<p><input type="checkbox"/> PC1 <input type="checkbox"/> PC2 Local _____</p>		<p>Condições do Tempo: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Chuvoso</p>									
Seq.	Nº do Veículo	Horário		Leitura da Roleta	Cód. Ocorrência	Seq.	Nº do Veículo	Horário		Leitura da Roleta	Cód. Ocorrência
		Saída	Chegada					Saída	Chegada		
01						02					
03						04					
05						06					
07						08					
09						10					
11						12					
13						14					
15						16					
17						18					
19						20					
21						22					
23						24					
25						26					
27						28					
29						30					
31						32					
33						34					
35						36					
37						38					
39						40					
41						42					
43						44					
45						46					
47						48					
49						50					
Nome / Matrícula do Fiscal _____						Visto do Supervisor _____					

