Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro – Unipac ISSN 2178-6925
Faculdade Presidente Antônio Carlos de Teófilo Otoni - Fevereiro de 2019

REFLEXOS NEGATIVOS DO TRANSPORTE CLANDESTINO DE PASSAGEIROS EM UM MUNICÍPIO DO NORDESTE DE MINAS GERAIS

NEGATIVE ASPECTS OF CLANDESTINE TRANSPORTATION OF PASSENGERS IN A MUNICIPALITY OF THE NORTHEAST OF MINAS GERAIS

Rodrigo de Oliveira Santos
Pós-graduado em Direito Público pelo Instituto Ensinar Brasil. Graduado em Direito pelo instituto Doctum. Professor no curso de Direito da Faculdade Presidente Antônio Carlos de Teófilo Otoni. E-mail: oliveiraesantosadvocacia@outlook.com

Sandra Sofia de Figueiredo Coelho
Mestra em Ciências da Educação Superior pela Universidade de Matanzas "Camilo Cienfuegos". Graduada em Estudos Sociais e História pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais e graduada em Geografia pela Universidade Estadual de Montes Claros. Professora do Curso de Direito da Fundação Presidente Antônio Carlos UNIPCAC Teófilo Otoni. – E-mail: sandrasofiaunipacto@hotmail.com

Samuel Gardner da Silva
Bacharel em Direito pela Fundação Presidente Antônio Carlos – FUPAC Teófilo Otoni – MG – E-mail: samuelbola@gmail.com.

Resumo

Este trabalho versa sobre os reflexos do transporte clandestino de pessoas na sociedade, no qual se busca diferenciar os vários tipos de transporte existentes, tendo por enfoque o realizado de forma irregular, pois os responsáveis por este ignoram regras e normas indispensáveis a segurança dos passageiros, visando somente o lucro. Tendo por objetivo o combate do mesmo, principalmente através da conscientização dos usuários sobre o risco de morte a que são submetidos ao fazer uso deste tipo de serviço, bem como os inúmeros prejuízos causados, em especial a gradativa onerosidade para o combate deste transporte clandestino e evasão fiscal, ou seja, inúmeros prejuízos para a coletividade de forma geral.

Palavras-chave: transporte clandestino, conscientização, evasão fiscal.

Abstract

This paper deals with the effects of illegal transport of people in society, in which the various types of transport are considered to be differentiated, with irregular approach being the focus, since those responsible for it ignore rules and norms essential to passenger safety, aiming only for profit. Its objective is to combat it, mainly through the awareness of users about the risk of death they are subjected to using this type of service, as well as the numerous damages caused, especially the gradual onerousness to combat this underground transport and tax evasion, that is, numerous losses for the community in general.

Keywords: clandestine transport, awareness, tax evasion.

1. Introdução

Os inúmeros avanços sociais e tecnológicos, inseridos em uma sociedade cada vez mais globalizada, fazem com que as pessoas tenham a necessidade de locomover-se para os mais diversos pontos do globo, no menor tempo possível. Sob os mais diversos pretextos, os cidadãos necessitam fazer uso dos meios de transporte para alcançarem seus propósitos. No Brasil, a modalidade mais usual para as pessoas deslocarem-se é o transporte coletivo, tendo neste mister grande ênfase, o transporte rodoviário.

Nesse sentido, a Constituição Federal de 1988 passou a tutelar, em seu art. 6º a prestação do serviço de transporte de passageiros como um dos direitos sociais. Em razão da impossibilidade da prestação direta, o Estado passou a delegar esta tarefa ao particular mediante procedimento administrativo adequado.

Como alternativa ao desemprego, um meio de lucro rápido ou ainda outras razões a serem apontadas neste trabalho, algumas pessoas vislumbraram no transporte irregular de passageiros, um modo de lucrar ou muitas vezes de suprir as necessidades familiares diante das vicissitudes e alternâncias do cenário econômico.

No presente trabalho, buscou-se apresentar os inúmeros reflexos negativos do transporte irregular que geram reflexos sociais tais como: evasão fiscal, o aumento dos gastos operacionais a fim de coibir as práticas ilegais, os riscos aos usuários, entre outros.

Destarte, o objetivo deste trabalho consistiu em diferenciar as formas de manifestação do transporte clandestino que afetam diretamente o Estado, bem como analisar os instrumentos de controle do transporte regular, de fiscalização e combate a esta prática ilegal, dentro da realidade de um município do nordeste de Minas Gerais, centro urbano que polariza a microrregião informada.

2. Origem e evolução do transporte de passageiros no brasil

O sistema de transporte brasileiro resume-se em uma extensa matriz rodoviária, sendo também abastecido por um sistema limitado de transporte fluvial, ferroviário e aéreo.

A origem do transporte de pessoas em solo nacional, remonta à figura do transporte ferroviário, criado pelo Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Sousa, pioneiro em vários segmentos da economia do Brasil durante o governo do Rei Dom Pedro II. A construção da primeira ferrovia brasileira, a Estrada de Ferro Mauá, se deu no estado do Rio de Janeiro. Após, com o crescimento da malha ferroviária, o transporte de pessoas e cargas se popularizou sobremaneira.

Na região nordeste de Minas Gerais, o transporte ferroviário[1] foi implementado entre os anos de 1882 e 1966, por meio da Estrada de Ferro Bahia-Minas, conhecida como "Baiminas" e dispunha de uma linha férrea que em seu auge, estendia-se da cidade de Araçuaí/MG até o Pontal de Areia na cidade de Caravelas/BA. Entre concessões públicas, conferida a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien* (CCFFEB) e o período em que a ferrovia foi incorporada pela Administração Púlbica por meio das instituições: Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), da Viação Férrea Centro-Oeste (VFCO), e finalmente da Rede Ferroviária Federal S.A. diversos produtos e passageiros puderam realizar sua locomoção com eficiência.

As democracias desenvolvimentistas, principalmente as de Getúlio Vargas e Juscelino Kubittschek, foram cruciais para o desenvolvimento do transporte rodoviário no país, interligando todo território. Os primeiros investimentos na infraestrutura rodoviária deram-se na década de 1920, no governo de Washington Luís, sendo intensificada posteriormente por Getúlio Vargas. É importante destacar porém que o grande incentivador e mentor do desenvolvimento do sistema de transporte rodoviário foi Juscelino Kubitschek (1956/1961). Para o presidente JK seu programa de desenvolvimento econômico deveria levar o Brasil a avançar "50 anos em 5".

Para alcançar seus propósitos, Kubitschek incentivou a instalação de grandes fabricantes de automóveis no país, como por exemplo, Volkswagen, Ford e General Motors. Ponto estratégico para atrair essas empresas era o apoio à construção de rodovias.

[1] https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_Bahia_e_Minas

Posteriormente vieram outras grandes marcas, como Fiat, Renault, Peugeot, Citroen, Chrysler, Mercedes-Bens, Hyundai e Toyota, tornando o Brasil, o sétimo mais importante país da indústria automobilistica. [2]

Atualmente o país conta com uma rede de 1 610 076 quilômetros de estradas e rodovias nacionais (a quarta maior do mundo), por onde passam 56% de todas as cargas movimentadas no território brasileiro. Esse sistema de rodovias é o principal meio de transporte de cargas e passageiros no tráfego do país.

3. Transporte legal

Hodiernamente, a Administração Pública tem enfrentado inúmeras dificuldades em promover de forma direta a prestação dos serviços públicos que atendam às necessidades cada dia mais crescentes da população. Assim, há uma tendência em terceirizá-los, principalmente os denominados "essenciais", como, por exemplo, prestação de energia, água, esgoto, coleta de lixo, transporte público entre outros.

No que se refere a este último, concessões desta atividade a pessoas jurídicas tem se mostrado úteis e eficazes. Assim sendo, o transporte coletivo urbano, o transporte coletivo intermunicipal, o transporte coletivo interestadual e o transporte escolar são prestados por agentes que se investem das características do poder público para atender os interesses da população. Além disso, também há permissionários, os quais em geral, constituem-se em pessoas naturais, proprietários e essencialmente condutores de veículos de pequeno porte, como os taxis e moto táxi.

Em linhas gerais, as modalidades apontadas acima constituem o chamado transporte legal de passageiros.

O transporte coletivo constitui atividade de suma importância e relevância para o país, sendo responsável por 3,5% do produto interno bruto (PIB) e estando na quinta posição no rol das atividades essenciais.

Segundo especialistas:

> Caracteriza-se o transporte coletivo de passageiros, o serviço público de caráter essencial, delegado à iniciativa privada e gerenciado pelo governo, é a forma mais clara e transparente de garantir-se um transporte eficiente, seguro, de qualidade e com modicidade tarifária, para atender os anseios

[2] Fonte: Rede pqs escolas de qualidade/ ensino médio/ vol. 03/ 2° série

> da população usuária; É atividade pública regrada, prevista na Constituição Federal, em seu art. 175, conferindo, assim, ao Poder Público, a obrigação de uma prestação deste serviço, na forma da lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, com qualidade, de forma a atender toda a demanda, sempre tendo como parâmetro a dignidade do ser humano. [3]

O transporte coletivo de passageiros pelas vias rodoviárias é atividade imprescindível para o livre exercício de um dos direitos sociais encrustados na Carta Magna: o direito de ir e vir. Entretanto, já há muito tempo é notório que outros meios de locomoção têm se apresentado como opções ao transporte de passageiros: alguns meios carecem de regulação por sua própria natureza e outros tem se mostrado totalmente ilegais.

4. Transporte alternativo

No que tange ao transporte de pessoas, inúmeros são os meios para sua execução: por via aquática, férrea em áreas urbanas ou rurais, pelas vias aéreas e finalmente, o transporte coletivo rodoviário: ônibus, trem, metrô, veículos de menor porte, como, por exemplo, os táxis. E em tese, apenas as pessoas autorizadas pelo Estado para a realização desta atividade, quer na forma de concessão, permissão outro meio deveriam atuar neste segmento.

Observa-se que há algum tempo o transporte coletivo rodoviário, viu surgirem duas outras modalidades que atuam de forma paralela ao transporte legal: a clandestina e a alternativa.

O transporte clandestino constitui-se em transportar pessoas sem autorização, eximindo-se do pagamento dos devidos tributos inerentes a função: ICMS, INSS, e da respectiva atuação regulatória estatal. Já, o denominado transporte alternativo, é a atividade desempenhada por pessoa física ou jurídica, de transportar pessoas onde não há transporte público. Neste último caso, o transporte alternativo atua em locais remotos, afastados da urbanização, de difícil acesso. Há ainda casos em que aquele que pratica a atividade alternativa, a realiza em lugares em que há prestação do serviço pelo poder público e obedece parcialmente aos requisitos legais.

---

[3] Fonte: www.cidadesdobrasil.com.br; janeiro de 2001 edição 16.

Acerca do chamado transporte alternativo que atende parcialmente aos ditames legais, pode-se destacar o que é prestado por pessoa jurídica (empresa de ônibus, neste caso), registrada na ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) e no DER (Departamento de Estradas e Rodagem) como empresa de turismo, camuflando, assim, sua real atividade desenvolvida, como objetivo de burlar a fiscalização.

Há uma grande divergência de opiniões acerca do Transporte Alternativo, quanto a sua aceitação e consequentemente sua inclusão como modalidade de transporte regular ou seu enquadramento como transporte clandestino pelas populações por ele atendidas.

A crescente adesão de novos condutores que, por razões várias passam a utilizar veículos próprios ou alugados para a prática do transporte clandestino ou alternativo, tem gerado prejuízos para o Estado e criado embaraços para os que possuem legalmente o direito de explorar a atividade do transporte coletivo rodoviário.

As razões para a adesão popular destes meios de transporte variam entre a falta de opções para a prestação regular do serviço e ao custo elevado das passagens para alguns usuários. Notoriamente o transporte clandestino ou alternativo é uma solução para muitas pessoas que se veem sem condições de se locomover de modo eficaz em suas atividades rotineiras.

5. Os riscos a que são submetidos os usuários do serviço de transporte clandestino

Indubitavelmente, o transporte irregular de pessoas vem crescendo gradativamente. A cada dia, mais pessoas deixam de fazer uso dos meios de transporte legais para locomoverem-se através de meios pouco confiáveis, irregulares. Entre as causas para esta forma de evasão do serviço regular, destaca-se o fato de que o usuário paga no transporte irregular pelo mesmo serviço um valor mais baixo. E a revelia dos riscos e possibilidade de perda das garantias que o serviço regular oferece, se submetem ao transporte ilegal, que em muitos momentos acaba por lesar o Estado e as garantias a que todo usuário dos serviços regulares faz jus.

Um dos fatores que colocam em risco a integridade física dos usuários do serviço ilegal é a falta de manutenção e revisão dos veículos que realizam o

transporte clandestino periodicamente**.** Vez que, o transporte público como dever estatal, exercido por meio dos concessionários, permissionários, ou de forma autorizada deve ser exercido de forma a proporcionar segurança, conforto, e ainda, atender a necessidade de locomoção da população com qualidade a atenção à segurança de itens obrigatórios como: cinto de segurança, qualidade dos pneus, luzes e demais recursos de dirigibilidade devem ser observados. Para que isso ocorra, estes veículos precisam ser submetidos a inspeções periódicas, devendo apresentar certo padrão de qualidade, sob pena de perderem a "Autorização Estatal". Assim, os responsáveis pela prestação do serviço de transporte público coletivo rodoviário estão sempre atentos a manutenção, verificação dos equipamentos de segurança e outros, com o intuito de prevenir avarias que podem ser evitadas pela manutenção preventiva e com isso, minimizando possíveis prejuízos aos usuários.

Insta salientar ainda que, os condutores responsáveis pelo transporte legal de pessoas passam por seleção, seja no âmbito público ou privado (empresa), a qual visa captar pessoas que detenham competências para o trabalho. Não obstante, periodicamente, estes condutores passam por cursos de reciclagem e qualificação, todos no intuito de se manterem atualizados acerca dos mais variados temas relativos ao trânsito, transporte e trato com o público em geral.

Em sentido contrário são insertos em uma prestação inadequada os que se aventuram em utilizar o transporte clandestino. Neste sentido: [4]

> Muitos usuários são atraídos por tarifas mais baixas que as cobradas pelo transporte convencional, apesar da baixa qualidade do serviço e da pouca segurança oferecida. Quem opta pelo transporte irregular, por exemplo, não tem cobertura de seguridade, no caso de acidente, e também corre o risco de transitar com motorista inabilitado para o transporte de passageiros e sem treinamento para situações de risco.

Estas simples medidas são de extrema importância para segurança e preservação do maior bem jurídico tutelado, a vida. A integridade dos passageiros, inobstante, também carece de tutela estatal.

Em uma análise das estatísticas dos acidentes rodoviários, revela que em sua maioria, a causa consiste em falha humana ou mecânica.[5]

---

[4] Fonte:https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/08/29/interna_gerais,798393/autuacoes-por-transporte-clandestino-entre-cidades-de-mg-crescem-48.shtml

[5] https://quatrorodas.abril.com.br/especial/maio-amarelo-90-dos-acidentes-sao-causados-por-fator-humano/

No que se refere ao transporte clandestino, a probabilidade destes acidentes em razão da falta de fiscalização acaba por intensificar-se. Pois nesta “atividade”, muitas vezes a ausência de jornada de atividades praticada adequadamente e a revisão veicular preventiva, são suprimidas em nome do ganho diário do exercício das atividades. As manutenções veiculares são realizadas apenas quando o veículo apresenta avarias que impossibilitam o exercício da atividade financeira.

Outras questões relevantes a serem analisadas acerca do condutor (transportador) no transporte clandestino ou alternativo, dizem respeito ao nível de experiência destes com a via, os demais usuários e também com a intimidade com o veículo. Paradoxalmente, condutores experientes, porém de idade avançada persistem em conduzir veículo, realizando o transporte irregular, em alguns casos conhecendo suas limitações e dificuldades ao “volante” por não terem outra fonte de renda ou por desejarem utilizá-la de forma suplementar a sua renda regular.

Porém, em ambos os casos, estes condutores se esquecem de um detalhe de suma importância: o seu trabalho não coloca em risco somente sua integridade física, mas também de todos os seus “clientes”, aqueles que lhes confiam a própria vida; que se algo lhes acontecerem inúmeras outras pessoas sofrerão as consequências, de forma direta ou indireta, seja no âmbito financeiro, emocional, e outros.

6. Onerosidade para o Estado na tentativa de combater o transporte clandestino

O transporte clandestino vem desenvolvendo-se de forma intensa. A cada dia novos veículos engrossam a “frota” deste ramo, em decorrência de inúmeras razões, destacando-se entre estas o retorno econômico de forma rápida (lucro) e a falta de empregos legalizados.

A Carta Magna, entre os direitos sociais, instituiu o transporte público como uma função inerente ao Estado, considerando-a como essencial.

Assim, consequentemente, o dever de prover o transporte legal, bem como a fiscalização e combate ao transporte irregular é inerência atribuída ao Poder Público, nas suas diversas esferas: Federal, por meio da Polícia Rodoviária Federal; Estadual, através da Polícia Militar e Departamento de Estradas e Rodagem (DER); Municipal, pelos Agentes de Trânsito e Transporte e Polícia Militar, ou somente esta nos locais onde ainda não ocorreu a municipalização do trânsito.

Em decorrência do progressivo aumento do transporte clandestino, o Estado tem arcado com um ônus proporcional a este crescimento, ou seja, cresceram os gastos no combate à prática do transporte ilegal.

Vários são os setores onde são empregados os recursos monetários estatais:

1º: Operações de fiscalização: aumentaram-se o número de operações com o objetivo de combater o transporte irregular em decorrência do seu aumento;

2º: Números de agentes empenhados no combate: se há necessidade de realizar mais operações de combate, como consequência o número de agentes fiscalizadores aumentará para suprir a nova demanda;

3º: Número de veículos empenhados (viaturas): este item está intimamente ligado aos demais supracitados, visto exposto, constituir o meio de locomoção utilizado pelos agentes fiscalizadores para desempenhar sua função.

É importante ressaltar que os agentes responsáveis pela fiscalização possuem outras funções: educação; orientação fiscalização coordenação, estas acabam se tornando secundárias apesar da sua importância, pelo fato da maioria dos funcionários estarem concentrados na fiscalização.

Ademais, se não há recurso humano suficiente para realização do serviço, será necessário a contratação de mais pessoas. Porém, no serviço público, via de regra, o aumento do número de funcionários se dá via concurso público. O custo para o Estado realizar o concurso público, de imediato e a longo prazo (aumento da despesa no critério receita X despesa).

A frente será abordado acerca do risco de morte a que se submetem os passageiros que fazem uso deste tipo de transporte. Mas, de antemão e por estar vinculado a onerosidade, deve-se destacar que acidentes em que estão envolvidos veículos do transporte clandestino também geram custos, por não possuírem seguro e muitas vezes o transportador (condutor) não poder arcar com esses custos hospitalares, indenização por causa morte e por danos materiais (referentes a bagagens).

Poderia questionar: mas e quanto ao DPVAT (seguro obrigatório anexo ao documento anual- IPVA)? O DPVAT, realmente possui como função principal a cobertura com despesas hospitalares, indenizações por invalidez, ou causa morte. Porém por estar anexo ao tributo sobre propriedade de veículo automotor (IPVA), pode-se constatar que o mesmo é custeado pelo contribuinte (povo). Se o Brasil é o

país com uma das mais altas cargas tributárias, um maior número de veículos clandestinos aumenta a probabilidade de acidentes. Assim, aumentando-se o número de acidentes aumentam-se os gastos e indenizações pagas pela seguradora conveniada pelo Estado, aumentando-se estes gastos, aumenta-se a carga tributária.

7. Evasão fiscal

A decadência do transporte coletivo, sob direção do Poder Público com a consequente ocupação do espaço pelos clandestinos tem gerado inúmeros impactos negativos e variadas formas. O primeiro impacto direto diz respeito à perda de arrecadação tributária, já que transportadores clandestinos não estão inscritos nas repartições fiscais e não pagam os tributos que seriam devidos no exercício dessa atividade lucrativa.

Dentre estes, Harada[6] destaca primeiramente, a perda de arrecadação, dizendo que:

> O crescimento vertiginoso da atividade clandestina nesse importante setor do serviço público, qualificado como sendo de natureza essencial pela Carta Política, atingiu duramente as montadoras, os fabricantes de peças de veículos, as seguradoras, as empresas prestadoras de serviços e revendedoras de combustíveis, que aparentemente, nada teriam a ver com os problemas de transporte coletivo.

Continua o autor, relatando que:

> A invasão de *vans* e *kombis* nas principais capitais do País ocasionaram redução brusca da frota de ônibus em circulação. Isso fez com que a contratação de seguros novos despencasse em torno de 30% a 40%, conforme estimativas da Federação Nacional de Seguros - Fenaseg. Os clandestinos não contratam seguros. Muitos deles, nem seguros obrigatórios pagam ficando absolutamente à margem da legalidade, pelo que deixam de oferecer garantias mínimas a seus usuários em casos de acidentes. A redução de frota de ônibus, além de causar supressão de números de empregos engrossando o exército de desempregados, nessa conjuntura recessiva, causou redução de investimentos por parte dos empresários regulares. Isso refletiu diretamente no setor de indústria de *chassis de ônibus.* Segundo dados da Associação Nacional de Fabricantes de Carrocerias para ônibus - Fabus, o setor que produziu 19,3 mil carrocerias, em 1998, no final de 1999 bateu *record* negativo despencando para 11,5 mil unidades produzidas, quando, ao longo da década de noventa sempre houve uma curva ascendente. Segundo os cálculos da Fabus essas oito mil carrocerias que deixaram de ser fabricadas representou uma perda de R$180 milhões somente em termos de ICMS não arrecadado. A crise

[6] https://jus.com.br/busca?q=transporte+coletivo+e+perueiros + acesso:14/05/2018

> originada pela invasão de *vans* e *kombis* atingiu, também, os setores de pneus e peças para ônibus causando perdas de arrecadações tributárias e desemprego. A clandestinidade, aos poucos, vai avançando no setor de distribuição de combustíveis. Como 49% do preço da gasolina é representado por tributos, a sua sonegação possibilita aos distribuidores clandestinos a colocação de seus combustíveis a preços reduzidos. Some-se a isso a mistura ilegal de solventes ou de álcool anidro acima de 24% permitidos. Se providências drásticas não forem tomadas essa concorrência desleal, ilegal, abusiva e criminosa conduzirá à falência das distribuidoras regulares, que já estão diminuindo seus quadros funcionais e reavaliando seus investimentos. Se isso acontecer, a sociedade como um todo pagará um preço caro, também, no setor de abastecimento de seus veículos a exemplo do que já está pagando em outras áreas, como saúde, educação, segurança etc., suscitando perigosa reflexão quanto a real utilidade de tributos pagos, acabando por questionar a própria função do Estado.

Por fim, o autor conclui dispondo que:

> Aumentando a velocidade do fluxo de trânsito, a frota de ônibus poderia sofrer uma redução. O montante do prejuízo ocasionado por congestionamento foi levantado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA - e Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP - em estudos realizados em 1997 envolvendo o exame da situação das cidades de São Paulo, Campinas, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre, Brasília, Belo Horizonte, Curitiba, João Pessoa e Juiz de Fora. Levando em conta o tempo perdido no trânsito (506 milhões de horas), os combustíveis desperdiçados (252 milhões de litros de gasolina e 7 milhões de litros de diesel), os poluentes lançados ao ar (123 mil toneladas de monóxido de carbono, 11 mil toneladas de hidrocarbonetos, 521 toneladas de óxido de nitrogênio e 26 toneladas de material particulado) e o excesso de frota de ônibus (cinco mil unidades a mais para manter a regularidade do sistema), chegou-se a conclusão de que R$474 milhões são anualmente jogados fora, o que representa uma cifra nada desprezível para um País marcado por drásticas diferenças sociais e econômicas, onde o carente se constitui em uma maioria acentuada.

No município em análise, a prática do transporte clandestino tem de forma perfidiosa destroçado a atividade regular dos concessionários e permissionários de serviço público que regularmente recolhem impostos, empregam e geram divisas para a região.

A ausência de regulamentação dos transportadores clandestinos, tem sido a razão para que os serviços regulares possam se organizar devidamente, atualizarem sua frota e, principalmente, manter seus serviços dentro do que determina a lei.

8. Considerações finais

Este trabalho teve por intuito a pesquisa de forma mais profunda explicitar o chamado Transporte Clandestino e seus respectivos reflexos negativos na sociedade.

O transporte irregular constitui atividade prestada por pessoa física ou jurídica de Direito Privado, sem autorização do poder público, não contribuindo com os devidos tributos o que gera uma relação díspare para com aqueles que são permissionários e concessionários de serviço público regular.

Modo de sobrevivência, fonte de lucros sem a contraprestação ao ente estatal, o transporte irregular de passageiros tem se tornado um verdadeiro mal a ser combatido pelos agentes da autoridade de trânsito.

Apesar dos esforços estatais, as medidas coercitivas não têm sido totalmente eficazes. Entretanto, não podem ser desmerecidas, pois possuem grande mérito: juntamente com a conscientização e educação dos usuários do transporte clandestino devem ser utilizados para evitar os riscos do uso de um serviço que não possui em muitos momentos qualquer tipo de fiscalização e regulação por parte do Estado.

Mesmo as novas modalidades de transporte público como as plataformas gerenciadas por aplicativos (destaca-se aqui a figura do *Uber)* devem antes de serem ofertadas ao público em geral, ser reguladas devidamente, a fim de que as garantias previstas aos usuários sejam respeitadas.

Não obstante, as “obrigações governamentais” abrangem também incentivo ao transporte legal, ou seja, a prestação do transporte coletivo deve atender as necessidades da população com serviço de qualidade e veículos que ofereçam aos seus usuários segurança, conforto, higiene, horários e trajetos adequados, que atendam a população, principalmente nos grandes centros.

Desta forma, o transporte coletivo deverá atender todas as regiões indiscriminadamente, de forma que o usuário não tenha que aguardar tanto tempo para chegar ao seu destino. Pesquisa de campo consiste em um meio eficaz para verificar a necessidade de cada local, observando-se o critério do valor adequado da tarifa e os meios de garantir o acesso do transporte público a todos que dele necessitem.

Em uma região pautada historicamente por carências como a região do Nordeste Mineiro, diversas são as dificuldades a serem enfrentadas para a consolidação de um serviço de qualidade ao público em geral. Entretanto, tal assertiva não deve servir de subterfúgio parar interferir nos esforços do Estado para garantir a integridade dos cidadãos.

O transporte público deverá ser prestado em conformidade com as normas legais estabelecidas e com a realidade local. O transporte alternativo poderá ser convertido em transporte regular. E o combate ao transporte clandestino deve ser intensificado a todo custo. Só assim, usuários, concessionários e permissionários poderão adequadamente atender aos preceitos constitucionais e cumprir o que estabelece a Constituição Federal.

Referências

GOMARA, Antonio Rubio de Barros. **O transporte rodoviário interestadual internacional de passageiros.** Brasilia: Abrati, 1999.

MORAIS, Alexandre de, **Constituiçao federal de 1988 interpretada e legislação constitucional.** 2ed. São Paulo: Atlas, 2003.

SILVA, Placido e. **Vocabulário Juridico.** 23.ed. Rio de Janeiro: forense, 2003.

FERREIRA, Pedro e LOBATO, Paulo Henrique, **Autuações por transporte clandestino entre cidades de Minas crescem 48% em 2016.** Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/08/29/interna_gerais,798393/autuacoes-por-transporte-clandestino-entre-cidades-de-mg-crescem-48.shtml>. Acesso em 14/05/2018.

HARADA, Kiyoshi. **Transporte coletivo e perueiros:** online, disponível em <https://jus.com.br/artigos/498/transporte-coletivo-e-perueiros>, acesso em 14/05/2018.

TRANSPORTE CLANDESTINO: Epidemia que se instalou nos grandes centros, o transporte clandestino se alimenta de diversos mitos para conquistar respaldo da população. www.cidadesdobrasil.com.br Acesso: 27/04/2018

VILLAR, José Alberto da Costa. **Uma Abordagem Jurídica de Politicas Publicas:** disponível em: http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/19117-19118-1PB.html. Acesso: 09/04/2018