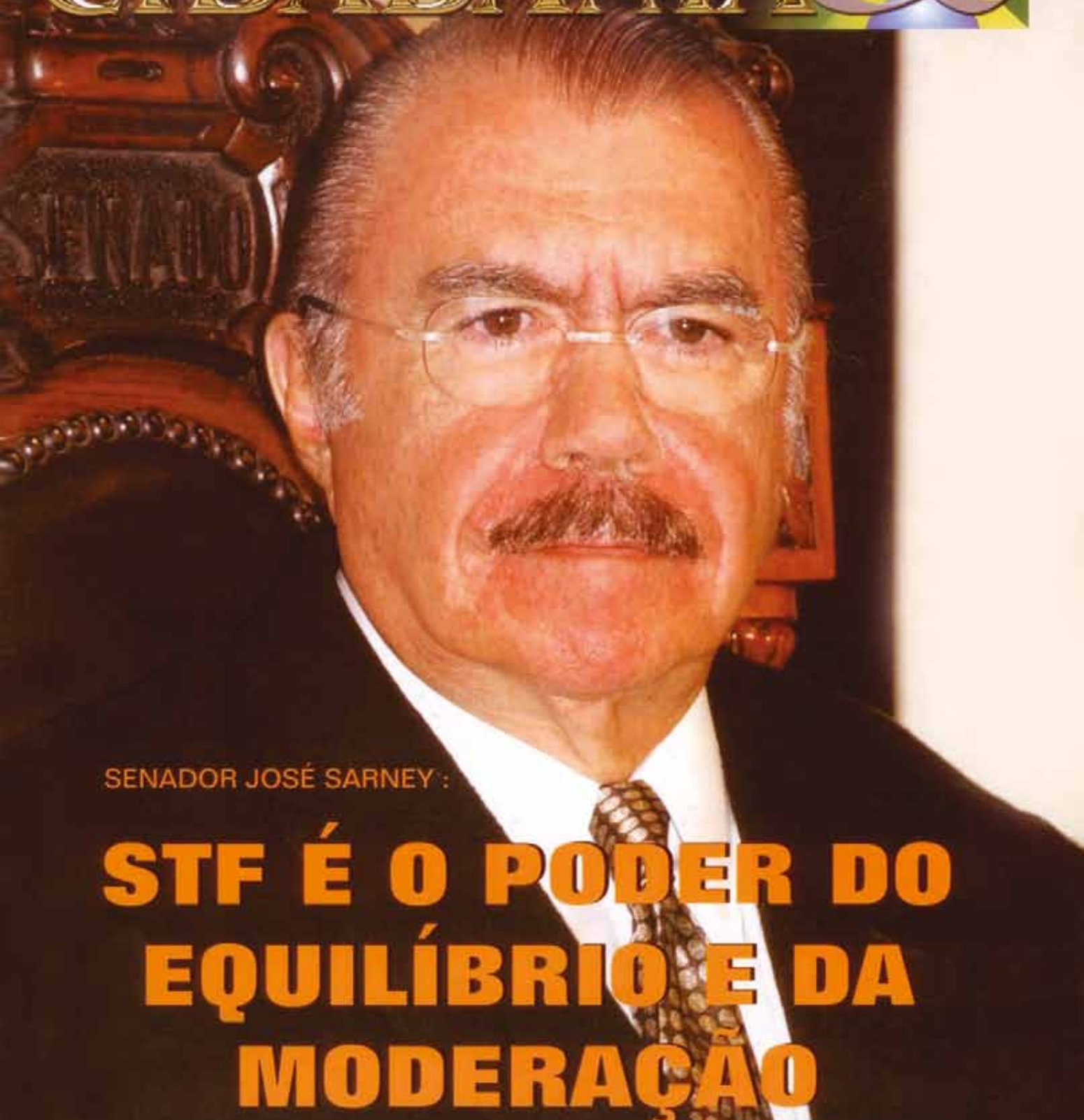


# JUSTIÇA CIDADANIA

CONSTITUIÇÃO  
REPÚBLICA FEDERAL DO BRASIL



SENADOR JOSÉ SARNEY :

**STF É O PODER DO  
EQUILÍBRIO E DA  
MODERAÇÃO**

**Editorial: Ainda existe esperança**



# A QUESTÃO DOS ÔNIBUS INTERMUNICIPAIS

L.C. Urquiza Nóbrega



A eminente juíza titular da Quinta Vara de Fazenda Pública da Comarca da Capital (Rio de Janeiro), em decisão proferida nos autos de ação civil pública interposta pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, tendo como réu o Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro e outros, concedeu liminar determinando que aquela autarquia estadual publique, em 180 dias, edital de licitação de linhas que operam serviços intermunicipais de transporte rodoviário coletivo de passageiros neste Estado, hoje operadas por mais de cem empresas. Louvaram-se o Ministério Público e a douta magistrada na suposta inconstitucionalidade da Lei Estadual n.º 2831/97, que, ao dispor sobre o Regime de Concessão dos Serviços e Obras Públicas previsto no art. 70 da Constituição Estadual, manteve, através do artigo 6º, automaticamente, pelo prazo de quinze anos, prorrogável uma única vez, também por quinze anos, os ora questionados serviços de ônibus.

Em entrevista divulgada pela TV Globo no último dia 29 de outubro, comentando a concessão da liminar, louvava-se a ilustre promotoria de justiça em quatro argumentos: 1) que os contratos firmados entre o DETRO e as empresas permissionárias dos serviços intermunicipais de ônibus feriam a Constituição, por não terem sido precedidos da licitação; 2) que as atuais empresas prestavam maus serviços; 3) que se configurava oportunidade de o Governo do Estado, com as novas licitações, resolver a questão da fonte de custeio para as gratuidades; e, 4) que a ocasião poderia resolver o transporte de deficientes, com o uso de equipamentos apropriados.

Ao comentar tão graves iniciativas, como a concessão da tutela antecipada, levanto em primeiro lugar a questão da inoportunidade daquela ação civil pública. Com efeito, havendo o mesmo Ministério Público

ingressado anteriormente com representação de inconstitucionalidade da mesma Lei Estadual, ainda em fase de julgamento pelo órgão especial do Tribunal de Justiça deste Estado, a prudência recomendaria que aguardasse a decisão do órgão superior, para só depois determinar o efeito do importante julgamento. Por hipótese, diga-se que o DETRO já promovia as licitações determinadas pela Quinta Vara de Fazenda Pública e que subsequente o Tribunal de Justiça julgue constitucional a lei questionada. Como ficariam os novos e antigos permissionários, com superposição de interesses, gerando para ambos enormes responsabilidades reparatórias do Governo do Estado do Rio de Janeiro?

Ainda em cunho preliminar, a partir do fato de que o DETRO, em cumprimento à Lei Estadual n.º 2831/97, assinou com as permissionárias contrato de adesão e que esse contrato foi aprovado pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, entendo se configurar o ato jurídico perfeito, gerando direito adquirido das empresas permissionárias em proteção de legítimos interesses, face aos elevados investimentos que fazem na prestação desse serviço público de cunho essencial, muitas delas com mais de cinquenta anos de existência. Capitais vultuosos dos particulares têm sido aplicados ao longo dessas décadas, em frotas, garagens, acessórios e qualificação de recursos humanos. Entre empresas municipais e intermunicipais, estima-se em três bilhões de dólares esse volume de investimentos. A parte intermunicipal, representando um terço do setor, contempla, portanto, patrimônio de um bilhão de dólares, aproximadamente. O ato jurídico perfeito e o direito adquirido se acham sob proteção constitucional, prevista no artigo quinto da Lei Maior.

Ignorar esses pressupostos e dar prosseguimento em tão temerária iniciativa, com a concretização do processo licitatório em exíguo



prazo, é levar o Poder Executivo estadual a ter que promover vultuosas indenizações às permissionárias injustamente atingidas, posto que se estaria constituindo desapropriação indireta.

Os demais argumentos levantados pelo MP também não resistem a análise. Em que pesquisa se baseou a instituição para afirmar que os atuais serviços são de má qualidade? Pesquisas anualmente feitas pelo IBOPE dizem ao contrário e reconhecem o esforço das permissionárias na contínua melhoria dos serviços, cujos fatores impeditivos são de responsabilidade exclusiva do Poder Público. Querer resolver o problema da gratuidade através da licitação é tentar jogar nos ombros dos trabalhadores encargo que é da sociedade como um todo, através do governo, com os recursos arrecadados da população, como já entendeu o Tribunal de Justiça deste Estado. Querer ainda o MP resolver pela licitação o transporte de deficientes é ignorar que as Leis Federais n.ºs 10.048/00 e 10.098/00, que disciplinam a delicada questão em âmbito nacional, dependem ainda de regulamentação, tudo a merecer respeito da sociedade e das instituições públicas.

Louvido em mais de 40 anos de estudo e dedicação ao sistema de transporte do Brasil – tive o privilégio de ser o primeiro Diretor de Transportes Rodoviários do DNER, no período 1974/79 - nutro a expectativa, data vênua, de que aquela ação civil pública, do ponto de vista legal, não logrará êxito no Poder Judiciário. No campo da conveniência, ditada pelas políticas públicas do Rio de Janeiro e do País, também o acolhimento daquela ação teria nefastas conseqüências por desestimular investimentos privados em serviços públicos, em regime de concessão ou permissão.

Os argumentos levantados pelo Ministério Público partem da falta de melhor conhecimento da realidade do setor. As empresas de ônibus possuem história de perseverante

trabalho. Ao longo de décadas – alguns pioneiros chegavam até a abrir estradas, ruas e avenidas para passagem de coletivos – foi constituindo sistema de transporte público modular e que tem servido de referência para outros países, por recomendação de organismos internacionais. E tudo sem custar um só centavo aos cofres públicos! Também o MP não levou em conta o regime jurídico vigente até o advento da Constituição de 1988, que era o da permissão por prazo indeterminado, com a cláusula “enquanto bem servir”.

A partir da atual Constituição, Municípios, Estados e a União passaram a legislar para definir regras para o futuro. Mas, sempre respeitando os investimentos anteriores legalmente feitos pela iniciativa privada. O Governo Federal assim o fez em relação às linhas de ônibus interestaduais e internacionais (Artigo 94 do Decreto Federal n.º 952/1993) e empresas de energia elétrica (Artigo 19 da Lei Federal n.º 9074/1995). O Governo do Estado do Rio de Janeiro e a prefeitura da capital também seguiram o mesmo caminho, estipulando prazos e definindo prorrogações. Estas admitidas expressamente pelo artigo 175 da Constituição da República.

Adotar-se postura jurídica diferente e, no caso do Rio de Janeiro, submeter a licitações esses serviços, é voltar ao regime anterior da permissão sem prazo. Licitados os serviços, configurar-se-á desapropriação indireta, com elevados ônus para indenizações de garagens, frotas e encargos trabalhistas que iriam recair sobre o orçamento governamental já tão escasso. E os riscos com a descontinuidade desses serviços? E quem garantiria que os novos permissionários iriam prestar melhor serviço que os atuais, já que estes vêm procurando cumprir fielmente as obrigações estipuladas pelo poder concedente?

Além dos aspectos anteriores, a iniciativa do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro constitui

“balde de água fria” nas políticas públicas que procuram atrair capitais privados para antecipação de obras e serviços que os apertados orçamentos governamentais não permitem que sejam realizados em curto prazo. Ai está a proposta do orçamento da União para 2004, apresentada pelo governo do presidente Lula, em cuja apresentação as autoridades de Brasília destacam a imperiosa necessidade de atrair investidores privados para obras na infra-estrutura de transporte e de saneamento básico, dentre outros. No caso do Estado do Rio de Janeiro, é pública a extrema carência de recursos orçamentários para fazer face a grandes demandas em áreas como educação e saúde públicas, habitação popular, saneamento, segurança pública, e até para o simples custeio da máquina administrativa. Onde estariam as garantias para o capital privado empregar elevadas somas na grande expansão da rede de Metrô, em curto prazo, que as autoridades cariocas e fluminenses vêm anunciando em preparação dos jogos Pan Americanos e das Olimpíadas?

É clássico o conceito de que a empresa de ônibus nada mais é do que um patrimônio privado voltado à prestação de serviço público definido como de cunho essencial. É só adotar políticas públicas justas e que estimulem mais e mais investimentos da iniciativa privada, que estarão ganhando não apenas o usuário, mas a indústria, o emprego e a qualidade de vida da população. E o respeito aos contratos firmados entre o Poder Público e a iniciativa privada é atitude fundamental para o êxito dessa parceria, no superior interesse do Brasil.

**Superintendente da Fe-  
transpor – Federação das  
Empresas de Transportes de  
Passageiros do Estado do Rio  
de Janeiro e Diretor da Associação  
Comercial do Rio de Janeiro**