

O transporte público na nova Constituição

ROGÉRIO BELDA 12 SET 1988

Os trabalhos da Constituinte estão se aproximando rapidamente do final e as grandes definições relativas ao transporte público de passageiros estão delineadas nos artigos aprovados. De modo que hoje já se tem os contornos institucionais do setor, definidos pela nova Constituição.

A garantia de livre locomoção no território nacional aparece logo no primeiro capítulo (art. 5). Deste direito decorre a obrigação dos governos de assegurar a existência de vias públicas e a continuidade dos serviços de transporte coletivo. Pela primeira vez é explicitamente mencionado o caráter essencial dos transportes coletivos (art. 31). É garantida também a gratuidade para as pessoas com mais de 65 anos (art. 234) e a existência de normas de fabricação de veículos de transporte coletivo, de modo a permitir o acesso a deficientes físicos (art. 231).

A responsabilidade quanto à prestação de serviços de transporte de passageiros aparece como sendo dos Estados e municípios, basicamente. Compete à União apenas a obrigação de operar, direta ou indiretamente "mediante autorização, concessão ou permissão" serviços interestaduais e internacionais de transporte ferroviário e rodoviário. Além disso, o governo federal continua a ter a função normativa sobre todo serviço de transporte coletivo nas cidades, pois o texto indica que é atribuição da União instituir as diretrizes para o desenvolvimento do transporte urbano (art. 21). Situação curiosa. Agora que a Constituição explicita esta atribuição, a EBTU perde seus últimos recursos. Espero que sobreviva porque foi a partir da existência desta empresa federal que, mal ou bem, o Brasil passou a ter uma política nacional de transportes urbanos.

A atuação federal no campo dos transportes não tem sido exclusiva, sendo tradicionalmente partilhada com os níveis estadual e municipal de governo. Entretanto, na nova

Constituição, a capacidade de legislar sobre trânsito e transporte é de exclusiva competência da União (art. 22). Haverá, portanto, necessidade de lei complementar indicando qual será a competência supletiva dos Estados e municípios.

Conforme prevê a nova Carta, os serviços de transporte coletivo serão de responsabilidade dos municípios e, residualmente, caberá aos Estados a responsabilidade quanto ao transporte intermunicipal de passageiros, tal como é atualmente (art. 31). Este artigo necessitará interpretação jurídica, pois apresenta, no meu entender, uma contradição com a capacidade atribuída aos Estados, de organizar as funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas (art. 25). Não é possível organizar o transporte público metropolitano como serviço de interesse comum sem alterar os transportes coletivos dos municípios que compõem a região metropolitana.

Deve ser mencionado ainda um importante aspecto ligado ao transporte, referente ao regime de concessão e permissão de serviços públicos, que é tratado no capítulo da ordem econômica: é proposto que a prestação destes serviços seja feita sempre através de licitação.

No artigo que trata deste assunto é prevista a elaboração de lei complementar que definirá as condições destes contratos de permissão de linhas de ônibus e de outros serviços similares, assim como os direitos dos usuários e a política tarifária que permita a remuneração dos serviços prestados.

Portanto, os pontos mais importantes relacionados ao transporte de passageiros dependem da elaboração de legislação complementar. Mas o que consta no texto aprovado é um grande avanço em relação às constituições anteriores — já que nestas o tema do transporte público de passageiros simplesmente não aparecia.