

REVISTA
**DIREITO SEM
FRONTEIRAS**

I. DOUTRINA NACIONAL

5

**A INSUSTENTABILIDADE DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE
COLETIVO NA CIDADE DE FOZ DO IGUAÇU**

**THE UNSUSTAINABILITY OF THE COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORT
SERVICE IN THE CITY OF FOZ DO IGUAÇU**

Vinicius Uhdre Grejanin¹
Marcos Vinicius Affornalli²

1 Graduado em Direito pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná - UNIOESTE. Advogado habitualmente nomeado curador especial para atuação em causas perante a 4ª Vara Cível da Comarca de Foz do Iguaçu, Estado do Paraná. E-mail: vinicius.grejanin.adv@gmail.com.

2 Graduado em Direito pela Universidade Estadual de Ponta Grossa. Mestre em Direito pela Universidade Gama Filho e Doutor em Direito pela Universidade Federal do Paraná. É professor adjunto da Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Experiência e atuação nas áreas de Direito Administrativo, Civil e Processual Civil. E-mail: affornalli@purenet.com.br.

Como citar este artigo:

GREJANIN, Vinicius Uhdre. AFFORNALLI, Marcos Vinicius. **A insustentabilidade do serviço público de transporte coletivo na cidade de Foz do Iguaçu**. Revista Direito Sem Fronteiras – Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Foz do Iguaçu. Edição Especial. 2017; v. 3 (1): 79-97.

RESUMO

Este estudo analisa as condições necessárias para que o serviço público de transporte coletivo seja sustentável, nas dimensões ética, social e jurídico-política, para, então, aferir se ele é ou não sustentável em Foz do Iguaçu. Para tanto, é abordado o conceito de serviço público e sua relação com os direitos fundamentais e com a dignidade da pessoa humana. Na sequência, é discorrido o conceito de sustentabilidade, perpassando suas dimensões, correlação com a participação popular e com a Lei nº 12.587/2012. Nos dois primeiros capítulos a pesquisa é desenvolvida mediante pesquisa em doutrinas, leis, e revisão bibliográfica sobre o tema. Mencionadas as condições para um serviço público sustentável, volta-se à crítica dele na cidade de Foz do Iguaçu, mediante metodologia estatística. Parte-se da premissa de que o serviço público é um instrumental disponível à Administração Pública para a satisfação concreta dos direitos fundamentais, os quais possuem fundamento na dignidade da pessoa humana. Sucessivamente, estabelece-se que o serviço público pode ser prestado mediante concessão e que sua essencialidade não decorre, apenas, das ideias de continuidade e imprescindibilidade. Em seguida, discorre-se sobre ser a sustentabilidade, princípio constitucional autoaplicável que visa o bem-estar duradouro da população, e sobre a Lei nº 12.587/2012, paradigma para o planejamento da mobilidade urbana sustentável. Verifica-se, ainda, a necessidade da participação popular para assegurar uma prestação eficiente, eficaz e universal, a fim de atender à dimensão social da sustentabilidade. Por fim, afere-se que o serviço público de transporte coletivo em Foz do Iguaçu é insustentável.

Palavras-chave: Serviço Público. Transporte coletivo. Sustentabilidade. Dignidade da pessoa humana. Participação popular.

ABSTRACT

This study analyzes the necessary conditions for the collective public transport service to be sustainable, in the ethical, social and legal-political dimensions, to check then whether or not it is sustainable in Foz do Iguaçu. Therefore, it approaches the concept of public service and its relation to the fundamental rights and the dignity of the human person. Following on, the concept of sustainability is discussed, running through its dimensions, correlation with the popular participation and with the Law nº 12.587/2012. In the first two chapters, the study is developed through research on doctrines, laws and bibliographic review about the theme. Mentioned the conditions for a sustainable public service, it goes back to its critiques in the city of Foz do Iguaçu, through statistical methodology. It starts from the premise that the public service is an instrumental available to Public Administration for a concrete fulfillment of fundamental rights, which are based on the dignity of the human person. Successively, it establishes that the public service may be provided by concession and that its essentiality does not derive solely from the ideas of continuity and indispensability. Subsequently, it discourses about being the sustainability a self-enforcing constitutional principle aimed at the enduring well-being of the population, and about the Law nº 12.587/2012, a paradigm for sustainable urban mobility planning. It also verifies the need for popular participation to ensure efficient, effective and universal provision in order to respond to the social dimension of sustainability. In conclusion, it is pointed out that the collective public transport service in Foz do Iguaçu is unsustainable.

Keywords: Public Service. Collective transport. Sustainability. Dignity of the human person. Popular participation.

INTRODUÇÃO

A discussão acerca da prestação do serviço público de transporte coletivo é matéria de relevância social, jurídica e política por eminência. Contudo, por muitas vezes, não é dada a devida atenção a essa questão por parte da Administração Pública, visto que apenas parcela da população usufrui esse serviço.

Não obstante ser um serviço público utilizado por apenas parte da população, a sua prestação afeta a todos, seja de maneira direta, quanto aos usuários do transporte público, seja de maneira indireta, aqueles que se utilizam da malha viária urbana para o seu deslocamento.

Portanto, afirma-se que a questão afeta à prestação de serviços públicos enceta o enfrentamento de questões políticas e jurídicas essenciais. Primeiramente, porque cabe analisar a forma pela qual o Município institui esse serviço. Segundo, por tratar-se, o serviço público, do instrumental por meio do qual o Estado satisfaz direitos fundamentais.

O serviço público de transporte coletivo, possui caráter essencial e é uma das formas pelas quais a mobilidade urbana é planejada em determinado município. Desse modo, deve ser projetado para aqueles que dele se utilizam.

A razão pela qual é necessário o enfrentamento da *questio* ora exposta é demonstrar a despreocupação do Poder Público com a efetiva e eficiente prestação do serviço público de transporte, o qual possui caráter essencial.

Nesse sentido, cabe forte censura quanto à forma pela qual é implantada, pois, via de regra, desrespeita direitos fundamentais, como a acessibilidade, eficiência e efetividade, tanto na questão da mobilidade urbana quanto na afeta à prestação do serviço de transporte coletivo. Em razão disso, evidencia-se o desrespeito à dignidade da pessoa humana.

Portanto, imperiosa a análise da sustentabilidade desse serviço público, especificamente no município de Foz do Iguaçu. Para isso, é imprescindível dissertar acerca da essencialidade do serviço público de transporte coletivo. Assim, no primeiro capítulo parte-se de uma pesquisa dedutiva, mediante análise da norma constitucional pertinente e, igualmente, da infraconstitucional. Cumprida essa etapa, serão realizadas as pertinentes explanações do conceito de serviço público.

Em seguida, no segundo capítulo, ainda mediante a metodologia dedutiva, é exposto o estudo realizado para a definição de sustentabilidade, partindo-se da visão de Juarez Freitas e sua compatibilização com a lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/2012; e com o serviço público de transporte coletivo. Tudo isso a fim de que seja possível a aferição da sustentabilidade no serviço público de transporte coletivo, sob a perspectiva do direito administrativo moderno.

Volta-se, então, para a análise da forma como referido serviço foi em Foz do Iguaçu, traçando-se as principais consequências da má prestação e gestão do serviço público de transporte coletivo. Para isso, será utilizada metodologia estatística, para a demonstração das consequências da gestão e prestação deficitárias do serviço público de transporte coletivo.

A técnica, nesse ponto, é a utilização de dados coletados pela Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu, através do Instituto de Transporte e Trânsito de Foz

do Iguaçu – FOZTRANS, quanto à quantidade de usuários do Transporte Coletivo em Foz do Iguaçu, e o levantamento junto ao Departamento de Trânsito do Paraná – DETRAN/PR de novos emplacamentos de veículos particulares no período correspondente.

Por fim, é apresentado um estudo sobre a necessidade de compatibilizar o serviço público de transporte em Foz do Iguaçu/PR com a sustentabilidade, com menção à lei nº 12.587/2012, e utilização, novamente, do método dedutivo.

1. O SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO E O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA

O transporte público coletivo é espécie do gênero serviço público, de modo que se faz necessária, para uma melhor compreensão sobre o tema, a explanação de elementos inerentes deste. Destarte, realiza-se a abordagem dos aspectos gerais do conceito de serviço público, sua essencialidade e sua correlação com o princípio da dignidade da pessoa humana.

Inexiste consenso doutrinário quanto ao conceito de serviço público. O conceito de serviço público, desde seu surgimento, sofreu alterações, tanto em relação aos elementos que o constituem, quanto à sua abrangência (DI PIETRO, 2011, p. 99), o que evidencia o empecilho encontrado para defini-lo, conforme apontam Di Pietro (2011, p. 99) e Carvalho Filho (2012, p. 319).

Não obstante a dificuldade acima salientada, Diógenes Gasparini (GASPARINI, 2011, p. 347) ressalta a necessidade de, primeiramente, verificar o sentido em que a locução é empregada. No sentido formal, atribui semelhante definição àquela fornecida por Carvalho Filho³. Quando for ela usada no sentido orgânico, ou subjetivo, tratar-se-á de “[...] um complexo de órgãos, agentes e recursos da Administração Pública, destinados à satisfação das necessidades dos administrados” (GASPARINI, 2001, p. 347).

Para Gasparini, serviço público em sentido material, ou objetivo, “[...] é uma função, uma tarefa, uma atividade da Administração Pública, destinada a satisfazer necessidades de interesse geral dos administrados” (GASPARINI, 2001, p. 347).

As diferentes acepções doutrinárias para a locução “serviço público” derivam da dificuldade de fornecer um conceito fechado e pronto, e são acentuadas conforme a variação que os serviços sofrem de acordo com alterações sociais, culturais e políticas (GASPARINI, 2001, p. 347). Nesse sentido, pode-se dizer que “discutir serviço público conduz a enfrentar questões políticas e jurídicas essenciais. Trata-se de definir a função do Estado, seus limites de atuação e o âmbito reservado à livre iniciativa dos particulares” (JUSTEN FILHO, 2012, p. 692-693).

Assim, essa dificuldade consiste na dependência entre o conceito e o momento histórico, político, social e cultural em que se está inserido. Dinorá Grotti, assevera que “[...] cada povo diz o que é serviço público em seu sistema jurídico. A qualificação de uma dada atividade como serviço público remete ao plano da concepção do Estado sobre seu papel” (GROTTI, 2003, p. 87).

³ Serviço público é “toda atividade prestada pelo Estado ou por seus delegados, basicamente sob regime de direito público, com vistas à satisfação de necessidades essenciais e secundárias da coletividade”. CARVALHO FILHO, José dos Santos. Op cit, p. 321.

Não obstante essa dificuldade, Marçal Justen Filho aduz que: “Serviço público é uma atividade pública administrativa de satisfação concreta de necessidades individuais ou transindividuais, materiais ou imateriais, vinculadas diretamente a um direito fundamental, insuscetíveis de satisfação adequada mediante os mecanismos da livre iniciativa privada, destinada a pessoas indeterminadas, qualificada legislativamente e executada sob regime de direito público” (JUSTEN FILHO, 2012, p.687) .

Por essa definição é possível afirmar ser o serviço público um dos meios pelos quais a Administração Pública satisfaz direitos fundamentais do cidadão, os quais servem à garantia da dignidade da pessoa humana. Ou seja, “[...] um instrumento de satisfação direta e imediata dos direitos fundamentais” (JUSTEN FILHO, 2012, p. 687). Para Marçal Justen Filho, o serviço público “[...] é o meio de assegurar a existência digna do ser humano” (JUSTEN FILHO, 2012, p. 687), o que evidencia sua correlação com o princípio da dignidade da pessoa humana.

No âmbito do transporte público coletivo, seria a forma pelo qual o Estado assegura o direito do cidadão à locomoção na urbe, garantindo-lhe direitos fundamentais, quais sejam: acessibilidade universal, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços públicos.

Perpassada a definição de serviço público, impende ressaltar o princípio da dignidade da pessoa humana, a fim de correlacioná-lo com os direitos fundamentais, cuja satisfação é intrinsecamente ligada à prestação do serviço público. Esse princípio foi insculpido na Constituição Federal como fundamento da República Federativa do Brasil (art. 1º, III da Magna Carta).

A fim de elucidar o significado do princípio da dignidade da pessoa humana, é imperativo estabelecer que, conquanto coisas possuam um preço, as pessoas são dotadas de dignidade. Isso é o cogitado no pensamento kantiano, que, na visão de Barroso, dita que o homem possui valor absoluto simplesmente por ser humano, o qual se denomina dignidade (BARROSO, 2010).

Impulsionado por Kant, mencionado autor delimita os elementos essenciais à dignidade da pessoa humana, sendo eles o valor intrínseco, a autonomia e o valor social da pessoa humana.

Esses elementos ditam a tratativa do ser humano como único, distinguindo-o das demais espécies animais. Dois postulados decorrem do primeiro elemento essencial da dignidade da pessoa humana, sendo que um deles é antiutilitarista e o outro antiautoritário.⁴

Quanto ao elemento da autonomia, Barroso (2010) afirma que o ser humano é livre para escolher. Esse livre arbítrio deve ser realizado nas esferas privada e pública. Contudo, para que esse direito seja garantido ao indivíduo, é imperioso assegurar-lhe o mínimo existencial. Do contrário, tratar-se-ia de desrespeito à igualdade possibilitar a alguém a manifestação, sendo que essa pessoa está desprovida de itens indispensáveis à sua existência física e psíquica. Barroso aduz, ainda, que a todos são asseguradas

4 O primeiro se manifesta no imperativo categórico kantiano do homem como um fim em si mesmo, e não como um meio para a realização de metas coletivas ou de projetos sociais de outros; o segundo, na ideia de que é o Estado que existe para o indivíduo, e não o contrário. É por ter o valor intrínseco da pessoa humana como conteúdo essencial que a dignidade não depende de concessão, não pode ser retirada e não é perdida mesmo diante da conduta individual indigna do seu titular. Ibid.

prestações e utilidades elementares, que podem ser atendidas pela oferta de serviços públicos (BARROSO, 2010).

Afinal, se o escopo do serviço público é a realização de direitos fundamentais, e a garantia do mínimo existencial é um direito inerente a todos, é possível afirmar que esse mínimo existencial pode ser suprido, também, com a oferta de serviço público.

Portanto, o ser humano deve assumir papel de protagonista, não de mero objeto de relação jurídica, visto ser dotado da capacidade de decidir e de escolher pelo valor social a ele inerente, e não por ser mero objeto utilizável em prol do Estado. No plano político, essa liberdade é realizada, também, em audiências públicas, que será visto mais adiante.

Importante salientar, ainda, que o princípio da dignidade da pessoa humana possibilita a existência e compreensão do sistema jurídico, ante seu caráter transcendental, e por ser logicamente anterior aos demais princípios.⁵

A respeito dessa anterioridade lógica ressalta-se que os direitos fundamentais se fundam no princípio da dignidade da pessoa humana. Isso porque a dignidade da pessoa humana é o que os direitos fundamentais visam proteger. Conforme destaca Marçal Justen Filho: “qualifica-se um direito como fundamental não por se encontrar consagrado na Constituição, mas ele se encontra consagrado na Constituição por ser indispensável à tutela da dignidade humana” (JUSTEN FILHO, 2012, p.142).

Portanto, se serviço público é o meio pelo qual o Estado satisfaz necessidades vinculadas diretamente a um direito fundamental, e esse direito fundamental está, obrigatoriamente, correlato à dignidade humana, claramente que o serviço público é o meio pelo qual o Estado assegura, direta e imediatamente, o respeito à dignidade humana.

Quanto à essencialidade, o serviço público de transporte coletivo é essencial, tal como dispõe o art. 30, inciso V (GASPARINI, 2001, p. 352) da Carta Magna. Possui essa característica porque supre uma necessidade inadiável, de modo que demanda maior atenção do Estado. Do que dispõe o parágrafo único do art. 11⁶ da Lei 7.783/1989, é possível chegar conceituar, ainda que genericamente, a essencialidade. Serviços essenciais, na visão de Diógenes Gasparini, são aqueles que, por sua natureza, são imprescindíveis (GASPARINI, 2001, p. 352).

A essencialidade gera a consequência à Administração Pública de eficiência, o que impõe ao responsável a preocupação “com o bom resultado prático da prestação que cabe oferecer aos usuários”, além do cuidado com eventuais desperdícios (GASPARINI, 2001, p. 355).

Isto é, não podem ser olvidados direitos e garantias fundamentais do usuário. O serviço público deve existir em função do usuário, de modo que a admissão desse na sua estrutura organizacional é imperativa (JUSTEN FILHO, 2012, p. 701-702). Ao ser admitido na estrutura organizacional, consolida-se o usuário como figura principal

5 [...] todo o sistema jurídico desenvolve-se a partir da intangibilidade da dignidade da pessoa humana; somente adquire sentido e se torna compreensível em virtude dele. Ele não apenas está acima dos demais princípios; está *antes* deles. A antecedência é referida não no sentido cronológico, mas lógico. JUSTEN FILHO, Marçal. Op. cit., p. 145

6 Art. 11. [...] Parágrafo único. São necessidades inadiáveis, da comunidade aquelas que, não atendidas, colocam em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população. BRASIL. Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/LEIS/L7783.htm>. Acesso em: 20 jun. 2015, s.p.

do serviço público, visto ser para ele e em função dele que o serviço público existe.

Essa conclusão é fruto do próprio conceito de serviço público (JUSTEN FILHO, 2012, p. 687). Isto é, que o serviço público é um dos meios pelos quais o Estado, ou Administração Pública, satisfaz os direitos fundamentais do cidadão, os quais servem à garantia da dignidade da pessoa humana.

Não obstante, nem sempre a satisfação do usuário é o desiderato. Tal situação é passível de ser vislumbrada no serviço público de transporte coletivo. Esse serviço público, que deveria ser fornecido para a satisfação dos direitos fundamentais do usuário, não o é. O que se vê, nesse plano, é que ele visa ao deslocamento urbano mediante remuneração, não sendo observados todos os parâmetros para o respeito à dignidade do usuário.

Ressalte-se, ainda, que a essencialidade está atrelada, basicamente, à satisfação do interesse individual do usuário. Contudo, deve ser superada essa visão simplista de serviço público essencial. Exsurge, na visão moderna insculpida na norma constitucional, que a essencialidade está ligada ao interesse da coletividade.

A dicção “essencialidade” foi inserida pelo Poder Constituinte originário para ser um conceito aberto e indeterminado, o qual é preenchido pelos intérpretes da norma de acordo com o momento histórico em que se vive. Assim sendo, de acordo com as exigências da população no tocante ao trânsito, à circulação e à mobilidade, a legislação infraconstitucional vem sendo criada de modo a solidificar a essencialidade.

Destarte, a reinterpretação da dicção “essencialidade” do serviço público é necessária para a formação de uma visão democrática e pluralista. Nesse sentido, inovador foi o trabalho proposto por Peter Häberle (2002), que dispunha, justamente, sobre a participação popular diária no processo de interpretação da norma constitucional. Deve o conceito de essencialidade ser interpretado e reinterpretado, garantindo-se a participação popular, a fim de que seja assegurada a sustentabilidade na prestação do serviço público.

Dessa forma, se o serviço público de transporte coletivo, do modo como é interpretado, implantado e executado, olvida direitos e garantias do usuário e da coletividade, assim como suprime a participação popular, uma mudança de paradigma se mostra necessária.

Essa mudança de paradigma começa, justamente, com a observância, no pensamento e gestão do serviço público, seja pela sociedade, pelo Estado, ou por aquele que lhes faça as vezes, de um princípio basilar já insculpido na Constituição Federal de 1988. Trata-se da sustentabilidade.

2. A SUSTENTABILIDADE NO ÂMBITO DO TRANSPORTE COLETIVO E A PARTICIPAÇÃO POPULAR

A palavra sustentabilidade, em sua origem, esteve atrelada à ideia de preservação ambiental. O Relatório Brundtland (Nosso Futuro Comum), por sua vez, introduziu o conceito de desenvolvimento sustentável, sendo ele o “[...] que encontra as necessidades atuais sem comprometer a habilidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades”. Não obstante o notável avanço, tais elementos são insuficientes (FREITAS, 2012, P. 46).

Juarez Freitas (2012, p. 41) aduz que a sustentabilidade vai além da preocupação com o meio ambiente, com questões sociais e econômicas. Ela possui natureza multidimensional, e deve ser entendida em sentido amplo, sob pena de ser realizada uma interpretação reducionista.

A multidimensionalidade amplia o entendimento de sustentabilidade. Reunindo todas as dimensões da sustentabilidade, a fim de apresentar um conceito enxuto, ela pode ser definida como “[...] princípio constitucional que determina promover o desenvolvimento social, econômico, ambiental, ético e jurídico-político, no intuito de assegurar as condições favoráveis para o bem-estar das gerações presentes e futuras” (FREITAS, 2012, p. 41).

Portanto, ao elaborar a releitura ampliada da sustentabilidade, Juarez Freitas incorporou as dimensões ética e jurídico-política a ela, antes baseada em um tripé (social, ambiental e econômico).

A dimensão ética é pressuposto da inserção de “[...] práticas conducentes ao bem-estar duradouro” (FREITAS, 2012, p. 57). Esse pensamento deve permear a Administração Pública. Isto é, que as políticas públicas sejam voltadas ao bem-estar duradouro. Se a sustentabilidade é princípio constitucionalmente vinculante, então a Administração Pública deve preocupar-se com o bem-estar duradouro da população a fim de resguardar a dignidade humana. Isso há de ocorrer, igualmente, no serviço público de transporte coletivo.

Quanto à dimensão jurídico-política da sustentabilidade, trata-se de reforçar a aplicabilidade imediata desse princípio constitucional vinculante. Portanto, a sustentabilidade acarreta à Administração Pública a obrigação de proteger o cidadão, modificando a visão do Direito e incorporando um tipo de desenvolvimento para o qual os esforços devem convergir (FREITAS, 2012, p. 67-71).

Quando se fala em serviço público de transporte coletivo, nessa dimensão da sustentabilidade, é imperativa a concentração de esforços para a proteção do usuário no presente e para o futuro. Assim sendo, ao incluir a sustentabilidade como forma de orientar a implantação e desenvolvimento do serviço público de transporte não são buscadas medidas pouco duradoras ou “jeitinhos” (GIDDENS apud FREITAS, 2012, p. 43) de curto prazo, mas, sim, métodos que protraiam no tempo.

Quanto ao viés social da sustentabilidade, é nele que estão abrangidos os direitos fundamentais sociais, o qual geraria uma maior equidade, na presente e futuras gerações e melhores condições ao surgimento e desenvolvimento das potencialidades humanas (FREITAS, 2012, p. 58-60).

Na visão de Freitas, a dimensão social da sustentabilidade, por ser correlata a direitos sociais, demanda “[...] programas relacionados à universalização, com eficiência e eficácia, sob pena de o modelo de governança (público e privada) ser autofágico e, numa palavra, insustentável” (FREITAS, 2012, p. 58-60). Isto é, para que a Administração Pública adote um modelo sustentável de governança, é obrigatória a preocupação com a eficácia, com a eficiência e com a universalização dos serviços públicos.

No tocante à dimensão econômica da sustentabilidade, a visão de custos reduzidos aos menores patamares em sacrifício dos direitos difusos não se coaduna com referido princípio (FREITAS, 2012, p. 58-60). Portanto, a busca pela eficiência e

economicidade não pode ser feita desenfreadamente objetivando os menores preços. Há de ser ponderada a relação entre custo e benefício. A economia exclusivamente de curto prazo olvida o critério axiológico da sustentabilidade.

A sustentabilidade não pode ser enxergada como oneração a ser evitada, pois se trata de vantagem, em busca da governança geradora de bom desenvolvimento.

Quanto à dimensão ambiental da sustentabilidade relaciona-se com o direito ao meio ambiente limpo e equilibrado, tal como disposto no art. 225 da Constituição Federal de 1988.

A fim de fazer incidir o princípio da sustentabilidade especificamente na mobilidade urbana, foi criada a Lei nº 12.587, de 03 de Janeiro de 2012, instituidora, em caráter oficial da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU. Essa lei inovou no tocante ao planejamento de políticas públicas de mobilidade urbana a longo prazo.

Ela instituiu, em seu artigo 5º, princípios fundamentais, dentre os quais avultam o da acessibilidade universal; do desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais; da equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; e da eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, os quais se coadunam ao conceito de serviço público e de sustentabilidade.

Com aludida lei, introduziu-se uma política de mobilidade urbana voltada ao usuário. Agregada ao conceito de sustentabilidade, em suas dimensões ética e social, ela enseja a garantia de um serviço público de transporte coletivo cujo enfoque é o bem-estar do usuário.

Para a melhoria no planejamento da mobilidade urbana, e para que seja voltada ao usuário, há a necessidade de substituição do modelo atual de mobilidade urbana, adotando-se “[...] melhorias expressivas do transporte público, serviço essencial e contínuo” (FREITAS, 2012, p. 90).

Tais melhorias no transporte público acarretariam a melhora da qualidade de vida dos usuários do serviço público de transporte coletivo. Apesar das importantes melhorias que a PNMU ensejou, não se pode olvidar que uma lei não é suficiente para as melhoras almejadas.

Outra importante inovação da PNMU foi em relação à participação popular, a qual é, também, forma de assegurar a sustentabilidade.

A Constituição Federal de 1988 garante a participação popular, conforme enunciam seu art. 1º, II, e seu parágrafo único. Pelo que consta em mencionados dispositivos constitucionais, é possível aferir que o cidadão possui o direito de atuar, opinar e interferir na gestão pública, que envolve, também, a prestação dos serviços públicos. As audiências públicas inserem-se, nesse contexto, como possibilidade de intervenção cidadã.

Mencionada norma constitucional insculpe a possibilidade de compatibilização da democracia representativa com a participação direta que, na visão de Claudia Feres Faria (2000, s. p.), oferece “[...] uma oportunidade ímpar de compatibilizar o ideal da participação com os problemas colocados à sociedade moderna pela complexidade e pelo pluralismo”.

Destarte, ao mesmo tempo em que foi consagrada a possibilidade de participação direta da população, tal participação é indispensável para consolidar que

“[...] decisões coletivas sobre o exercício do poder” (FARIA, 2000, s.p.) são possíveis “[...] nas sociedades complexas e mais, necessária para a legitimidade dos governos democráticos” (FARIA, 2000, s.p.).

Para Jürgen Habermas (1995), a respeito da democracia deliberativa, apenas haverá a possibilidade de serem formulados de maneira adequada os direitos individuais, e implementados pelo Estado, quando houver participação no processo de deliberação desses direitos daqueles que serão afetados.

Com isso, mostra-se latente a importância da participação do cidadão na gestão pública. Essa participação pode ocorrer de diversas formas. Uma dessas formas é a audiência pública, a qual é exercício da cidadania no planejamento e gestão de bens e serviços públicos.

Conforme previamente explicitado, um dos conteúdos essenciais da dignidade humana é a autonomia, assim entendida como a possibilidade atribuída a cada um de fazer escolhas. Essas escolhas não se limitam ao plano privado, estando presentes no plano público.

Isso porque, ao consagrar a dignidade da pessoa humana como fundamento da República Federativa do Brasil, assegura-se a todos, indistintamente, os direitos fundamentais, que são fundamentais por serem necessários para afirmar a dignidade da pessoa humana e, por conseguinte, assegurar o mínimo existencial digno (JUSTEN FILHO, 2012, p. 143).

É um dos meios pelos quais o Estado garante esses direitos fundamentais, é mediante a prestação de um serviço público (JUSTEN FILHO, 2012, p. 687). Nota-se que esse serviço público é pensado e gerido em prol do cidadão, afigurado na pessoa do usuário do serviço.

Decerto, pois, que não pode ser olvidada a participação desse cidadão, a fim de que esse serviço prestado pelo Estado satisfaça, de modo real, as necessidades dos usuários, assegurando, portanto, a dignidade humana.

Desse modo, ao ser garantida a participação popular nas decisões que envolvam a prestação do serviço público, é resguardado o regime democrático e, indiretamente, salvaguardada a dignidade humana. Não apenas a dignidade humana, como, outrossim, o bem-estar, o qual está vinculado ao conceito de sustentabilidade, na dimensão ética.

O conceito de sustentabilidade abrange a inclusão social a ser realizada de maneira igualitária e durável, com vista ao bem-estar. Para que seja realizada a inclusão social, deve ser permitida a participação cidadã. Isso porque a audiência pública permite a consecução de dados da real visão das áreas mais carentes da realização desse serviço.

Ao saber das necessidades mais prementes de cada área, a Administração Pública terá conhecimento dos lugares que demandam maior aplicação de recursos, o que ensejaria melhoras na prestação do serviço público. Assim, haveria uma transformação positiva, visto que os dados fornecidos na Audiência Pública, serviriam de base para uma prestação mais eficiente e assertiva do serviço público, fato que acarreta o bem-estar da população.

Com a garantia do bem-estar concretiza-se a dimensão ética da sustentabilidade, eis ser primada na inserção de “[...] práticas conducentes ao bem-

estar duradouro” (FREITAS, 2012, p. 57).

Com relação à dimensão social da sustentabilidade, um dos meios pelos quais o direito social ao transporte é garantido é mediante a prestação do serviço público de transporte coletivo. Por estar vinculado a um direito fundamental, é imprescindível que propicie qualidade de vida aos usuários. Para que o serviço público de transporte coletivo seja universal, eficaz e eficiente, é cogente à Administração Pública conhecer as reais necessidades da população (FREITAS, 2012, p. 58-60). Uma das formas possíveis para o conhecimento das necessidades dos usuários é mediante a realização de audiências públicas.

Assim sendo, para que a prestação do serviço público de transporte coletivo seja eficaz, eficiente e universal é necessário o conhecimento das reais necessidades da população. Afirma-se, por conseguinte, que a realização da audiência pública é forma de garantia da dimensão social da sustentabilidade. Com isso o cidadão seria consolidado como principal destinatário da política urbana, passando a participar ativamente da gestão, planejamento e avaliação, no tocante à mobilidade urbana.

Uma vez estabelecidas as premissas a fim de emitir um juízo de valor sobre a sustentabilidade relacionada ao serviço público de transporte coletivo, cujos elementos mais prementes são a) o respeito à dignidade humana; b) a satisfação de direitos fundamentais do cidadão; c) a satisfação do direito social do usuário; d) a busca pelo bem-estar duradouro; e e) a observância da universalidade, eficácia e eficiência na prestação do serviço público; cumpre verificar se o serviço público de transporte coletivo segue parâmetros de sustentabilidade em Foz do Iguaçu.

3. A INSUSTENTABILIDADE DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE FOZ DO IGUAÇU

O serviço público de transporte coletivo de Foz do Iguaçu é prestado de maneira indireta, na forma de concessão. Foi essa a modalidade adotada na licitação de 2010, quando apenas um concorrente se inscreveu (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 20-21). Desde então, a prestação desse serviço em Foz do Iguaçu vem, constantemente, recebendo críticas de seus usuários, ora em maior destaque, como serviço público deficitário, ora suplantado por outros problemas igualmente preocupantes (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 18). As reclamações colocam o transporte coletivo como “3º maior motivo das reclamações na cidade” (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 18). Foz do Iguaçu, além de possuir uma quantidade elevada de pessoas que dependem desse modal para o deslocamento urbano, é cidade turística.

A Secretaria do Turismo (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 4) aponta que o transporte público foi o quarto maior motivo de críticas por parte de turistas em 2010 (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 18). De 2011 a 2014, esse número aumentou (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 10). Não obstante o aumento do número de visitantes, o transporte público permaneceu como quarto maior motivo de críticas dos excursionistas (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 4).

Com os dados acima expostos, afirma-se que a situação desse serviço público merece atenção. O transporte coletivo deve ser prioridade da Administração Pública, sob pena de perpetrar-se verdadeira segregação social. Isso porque sujeitar-se-ão ao

serviço público de transporte coletivo quem não tem condições de possuir modal de transporte próprio.

Evita-se esse cenário de várias formas, começando pela participação popular. A participação popular é necessária à sustentabilidade a fim de que a Administração Pública tenha acesso às informações das necessidades dos administrados, com o fito de ver assegurada a eficiência e eficácia na prestação do serviço público, visando ao bem-estar da população e ao respeito da dignidade humana. Não obstante, isso não ocorreu em Foz do Iguaçu.

A forma como foi realizada a audiência pública no processo de licitação que ensejou a concessão do serviço público de transporte coletivo nessa cidade apenas tratou de cumprir uma formalidade legal. Isso porque o intuito não foi coletar informações para aprimorar do serviço, mas sim o cumprimento da exigência legal da realização da audiência.

Para Dallari, há dois tipos de participação: uma que visa apenas à prática de formalidades, e outra a real influência no processo decisório de políticas fundamentais.⁷ Dessa forma, o mero cumprimento da formalidade legal da audiência pública, sem a busca pela efetiva participação popular, acarreta reflexos à qualidade do serviço público prestado.

Ora, se a audiência pública é o meio pelo qual a Administração Pública passa a ter conhecimento das reais necessidades dos administrados, inexistindo interesse nessa busca, não será prestado serviço público de qualidade. Portanto ineficiente, ineficaz e não universal.

Assim sendo, o usuário, que deveria ser a figura principal no serviço público, é, muitas vezes, esquecido (BANDEIRA DE MELLO, , p. 671). O direito fundamental que deveria ser satisfeito com a prestação do serviço pelo Estado é mitigado em função da municipalidade preocupar-se mais em assegurar o interesse da Concessionária que o do cidadão. O usuário é tolhido em função de interesses políticos e econômicos das Concessionárias.

Uma das consequências do exposto é a insustentabilidade do serviço público. Se não são de conhecimento da municipalidade as reais necessidades dos administrados, conseqüentemente o serviço público de transporte coletivo não será direcionado para o suprimento delas. Não sendo esse seu desígnio, o serviço público será ineficiente e ineficaz, características não condizentes com o princípio da sustentabilidade.

Portanto, o desrespeito à gestão democrática e participação popular é um dos motivos que obstam a eficácia e eficiência do serviço público de transporte coletivo em Foz do Iguaçu. Isso faz com que ele não seja voltado ao bem-estar duradouro. Por isso, afirma-se que, nesse ponto, ele é alheio à Sustentabilidade, ela entendida nas dimensões social e ética.

Outra consequência da má prestação desse serviço público é a evasão da utilização desse modal de transporte. Para entender essa consequência, analisam-se alguns aspectos.

7 [...] ao falarmos em participação popular nas políticas públicas, devemos diferenciar a participação real da participação formal. A participação formal é a prática de formalidades que só afetam aspectos secundários do processo político. A participação real é aquela que influi de algum modo nas decisões políticas fundamentais. DALLARI, Pedro B. de Abreu apud ROCHA, José Cláudio. A participação popular na gestão pública no Brasil. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/19205/a-participacao-popular-na-gestao-publica-no-brasil>>. Acesso em: 12 dez. 2015, s.p.

Estima-se que o serviço público de transporte coletivo em Foz do Iguaçu atende a aproximadamente setenta mil passageiros por dia (FOZ DO IGUAÇU, 2015, s.p.). Não obstante seja o serviço público de transporte coletivo voltado à concretização do direito fundamental (JUSTEN FILHO, 2012, p. 687) à locomoção e mobilidade na urbe, e o processo de licitação tenha previsto meios (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 21-26) para essa efetivação, esses meios não foram colocados em prática.

Essa inércia ensejou a instauração de Comissão de Inquérito a fim de apurar as ações do Poder Executivo e do Consórcio Sorriso. Entre as denúncias e reclamações averiguadas podem ser mencionadas: a aquisição de veículos menores, o que contribui com o aumento da lotação; o aumento de aproximadamente 10% do número de passageiros por quilômetro, que conduz ao aumento do lucro da concessionária, mas contribui com o aumento da lotação; as sucessivas majorações tarifárias; a péssima condição dos ônibus; a difícil acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência e a ausência de ar condicionado nos veículos (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 21-26).

Nessa Comissão ficou constatado que o Consórcio Sorriso agiu conforme o contido no contrato de licitação apenas no primeiro dia. Isso porque o planejamento urbano elaborado pela empresa LOGITRANS⁸ não observou as reais necessidades dos administrados, fato que ensejou o caos no transporte coletivo (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 19). Intentaram-se, então, ajustes a fim de propiciar um serviço público de qualidade, resultando na forma como ele é prestado atualmente (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 21-26).

Os ajustes, todavia, olvidaram a participação popular. Assim sendo, houve violação ao princípio da sustentabilidade na dimensão jurídico-política, pois a adoção de “jeitinhos” (GIDDENS apud FREITAS, 2012, p. 43) de curto prazo e de medidas pouco duradouras não se coadunam com a sustentabilidade.

Além disso, o Consórcio não realizou a construção de mais três terminais, o que melhoraria o tempo de espera e a questão afeta à superlotação dos ônibus (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 21).

Na Comissão de Inquérito foram, ainda, entrevistados 150 (cento e cinquenta) usuários a respeito da qualidade do transporte coletivo (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 26-34). As entrevistas serviram de base para as sugestões de melhoria encaminhadas à Prefeitura e ao Consórcio Sorriso.

Arguidos sobre o conforto no ônibus, seu espaço interno, a pontualidade e a satisfação com a prestação desse serviço, 65,07%, 74,15%, 51,31%, 64,15%, respectivamente, dos usuários entrevistados atribuíram nota de 0 a 5, numa escala de 0 a 10, o que reflete as péssimas condições em que esse serviço público é prestado (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 26-34).

Portanto, mais da metade dos usuários desse serviço afirma que o ônibus não é confortável, não possui bom espaço interno, não é pontual e, portanto, não está satisfeita com o serviço público de transporte coletivo em Foz do Iguaçu.

Com relação à lotação dos ônibus, 66,44% é o percentual de usuários que não consegue banco para sentar no horário que utilizam o transporte coletivo, e 53,47%

8 A empresa LOGITRANS foi contratada para a realização do Plano Diretor do Transporte, a fim de indicar quais seriam as áreas mais deficitárias e carentes do serviço de transporte coletivo. Com base no estudo apresentado por ela, a licitação da concessão de mencionado serviço foi realizada. Para esse estudo, a Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu despendeu o valor de R\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil reais). FOZ DO IGUAÇU. Comissão de inquérito do transporte coletivo. Op. cit., p. 19.

aduz que os veículos costumam estar lotados (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 26-34). Relativamente ao valor cobrado pela prestação do serviço, 84,39% acham o valor cobrado elevado.

Destaque-se, ainda, que nem o FozTRANS⁹, cuja atribuição¹⁰ é a de planejar e fiscalizar o serviço público de transporte coletivo, nem a Prefeitura realizam o controle do aumento da tarifa (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 39-41). Isso porque não são dotados de profissionais capacitados para a conferência dos cálculos propostos pela Concessionária. Assim, não há controle por parte do Poder Público sobre o valor da tarifa (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 39-41).

Inobstante ser o valor cobrado motivo de reclamação dos usuários, na opinião dos entrevistados, “o valor não incomodaria tanto as pessoas se elas recebessem em troca um serviço de qualidade” (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 41).

Outro problema evidenciado pela Comissão de Inquérito foi a acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência aos veículos responsáveis pelo transporte coletivo. No contrato de licitação havia a previsão de que todos os automóveis operantes deveriam estar equipados com elevador para garantir a acessibilidade dos portadores de deficiência. Contudo, a Comissão estimou que 85% (oitenta e cinco por cento) da frota possuía mencionado equipamento (FOZ DO IGUAÇU, 2015, p. 45).

Essa inadequação contratual afronta o princípio da acessibilidade, insculpido no art. 4º, III da Lei nº 12.587/2012, pois não possibilita a todos os deslocamentos desejados. Igualmente, ao não ser permitida a acessibilidade, é ferido o princípio da sustentabilidade, quanto à dimensão social, ante a mácula ao pressuposto da universalidade.

Outro aspecto a ser destacado é a questão da ausência de ar condicionado nos ônibus, os quais deveriam ser dotados desse equipamento. A existência deles conduziria a um transporte público mais digno, primado pelo bem-estar. Ao somarem-se os fatores de altas temperaturas registradas em Foz do Iguaçu à superlotação dos ônibus verifica-se que a ausência de ar condicionado é elemento que contribui para a degradação da qualidade de vida dos usuários.

Portanto, os ônibus superlotados, o reduzido espaço interno, o elevado tempo no deslocamento urbano, a impontualidade, o valor tarifário elevado e a ausência de ar condicionado nos veículos são determinantes para a degradação da qualidade de vida.

Por isso afirma-se que a prestação do serviço público de transporte coletivo é uma das responsáveis pela segregação social. Aqueles que não possuem, de fato, condições para se locomover na urbe em outro modal de transporte são os que utilizam o transporte público. Submetem-se a essa situação por necessidade e não por vontade própria.

Quando tratado sobre a acepção do valor intrínseco de cada um quanto ao princípio da dignidade da pessoa humana, consolidou-se que um de seus postulados é o antiautoritarismo, segundo o qual “é o Estado que existe para o indivíduo, e não o contrário” (BARROSO, 2010, s.p.).

9 Autarquia municipal criada pela Lei nº 2.116 de 18 de dezembro de 1997.

10 Art. 2º A FozTRANS terá por finalidade planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário, observado o planejamento urbano municipal. Foz DO IGUAÇU. Lei nº. 2.116 de 18 de dezembro de 1997. Disponível em: <<http://www.pmf.pr.gov.br/Portal/VisualizaObj.aspx?IDObj=267>>. Acesso em: 12 nov. 2015.

Ao sujeitar os usuários a um serviço público nas condições retratadas há violação a esse pressuposto, visto que não é o Estado que está existindo para a satisfação dos direitos fundamentais do administrado, mas, sim, o administrado satisfazendo interesse econômico de pessoa interposta ao Estado, no caso a concessionária.

Um dos indícios e possíveis resultados da má prestação desse serviço público é a diminuição do número de usuários do transporte coletivo. Na existência de oportunidade, os administrados evadir-se-ão de utilizar esse modal de transporte.

Conforme números disponibilizados pelo FozTRANS, a quantidade de pessoas que se utilizam do transporte público diminui ano a ano. Ao passo que em 2010 foram transportados 17.774.645 (dezesete milhões setecentos e setenta e quatro mil seiscientos e quarenta e cinco) usuários, em 2013 o número anual de usuários foi de 16.188.732 (dezesesseis milhões cento e oitenta e oito mil setecentos e trinta e dois) (FOZ DO IGUAÇU, 2015, s. p.). Isso demonstra redução de aproximadamente 9% (nove por cento) nos anos de 2010 a 2013.

Em sentido oposto, o número de veículos emplacados nessa cidade aumentou consideravelmente. Dados colhidos junto ao DETRAN-PR demonstram que a frota de veículos de Foz do Iguaçu passou de 110.847 (cento e dez mil oitocentos e quarenta e sete), em 2010, para 146.966 (cento e quarenta e seis mil novecentos e sessenta e seis) em 2013.¹¹

Assim sendo, ao passo o número de usuários do transporte público coletivo reduziu em 9%, aproximadamente, estima-se que o número de veículos emplacados aumentou 32%.

Esse contínuo aumento do número de veículos individuais vai diretamente contra a finalidade da PNMU que, caso devidamente aplicada, seria capaz de ensejar a redução dos “[...] atuais incentivos à sobreutilização do transporte individual, que causa mais custos para a sociedade, e favorecer os modos que trazem mais benefícios sociais: o transporte coletivo” (IPEA, 2012, s.p.).

Se diretamente a má prestação do serviço público de transporte coletivo influencia a qualidade de vida dos usuários desse modal, indiretamente afeta a todos aqueles que se utilizam da malha viária urbana. O aumento da quantidade de veículos também acarreta consequências à mobilidade urbana, qual seja o congestionamento. Ele é motivo de degradação da qualidade de vida daqueles que vivem na urbe. Portanto, as consequências da má prestação desse serviço público influenciam os que se utilizam da malha viária urbana.

Diante desses dados, e tendo em vista que o serviço público caso se prestasse, de fato, à satisfação da dignidade da pessoa humana seria preferido e não preterido pela população, questiona-se, à luz da sustentabilidade, a prestação desse serviço.

Por transporte coletivo de qualidade deve ser entendido aquele que observa parâmetros que garantam qualidade de vida aos usuários, e que respeitem a dignidade humana.

Isto é, mediante Política de Mobilidade Urbana municipal fixada nos termos da PNMU e devidamente planejada (asseguradora da dimensão jurídico-política da sustentabilidade), observando-se a obrigatoriedade da participação popular (garantidora do conhecimento da Administração Pública das reais necessidades dos

¹¹ Dados colhidos junto ao DETRAN-PR – Departamento de Trânsito do Paraná, referente a solicitação de informações quanto à quantidade de veículos emplacados na cidade de Foz do Iguaçu. A esse pedido foi atribuído o protocolo de nº 13.825.669-3.

administrados, o que ensejaria o serviço público eficaz e eficiente), a necessidade de um transporte coletivo de qualidade que salvaguarde o princípio da dignidade humana (conducente ao bem-estar duradouro) poder-se-ia afirmar que o serviço público é sustentável.

Tais pressupostos não são observados no serviço público de transporte coletivo de Foz do Iguaçu. Destarte, conclui-se que o serviço público de transporte coletivo em Foz do Iguaçu, da forma como é gerido e prestado, é insustentável.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Levando-se em consideração os aspectos abordados, ou seja, a efetiva conexão e inter-relação entre os conceitos de serviço público, dignidade humana e sustentabilidade, bem como pela eficácia constitucional plena desse último, é possível, até o presente momento, entender que a forma como o serviço público de transporte coletivo em Foz do Iguaçu foi instituído e é gerido, é insustentável.

Isso porque olvida a direitos fundamentais do usuário, entre eles o da acessibilidade universal, eficiência, eficácia e efetividade na prestação do serviço de modo que é violada a dignidade da pessoa humana. É comum, no âmbito municipal, a superlotação dos transportes coletivos, situação incongruente com uma política pública voltada à sustentabilidade.

Nesse sentido, vale lembrar que o serviço público é o meio pelo qual o Estado satisfaz os direitos fundamentais da população. Entre os diferentes serviços públicos ofertados, encontra-se o de transporte coletivo que, no caso do município de Foz do Iguaçu, é prestado por um consórcio de empresas: o Consórcio Sorriso.

Não obstante não seja prestado diretamente pela municipalidade, a concessionária do serviço público não está eximida de observar essas premissas, visto que o transporte coletivo possui essencialidade constitucionalmente reconhecida e trata-se de direito social. Além da cogência na observância dos elementos já citados, a sustentabilidade, por se tratar de princípio constitucional plenamente vinculante e de aplicabilidade imediata, não pode ser olvidada.

Conforme abordado no decorrer da pesquisa, entre as dimensões da sustentabilidade avultam as seguintes: ética, jurídico-política e social. A primeira, seria pressuposto da inserção, no âmbito da Administração Pública, de práticas que visem ao bem-estar duradouro. O fato de existirem transportes públicos que desrespeitem, de maneira imediata, a dignidade da pessoa humana, é um forte demonstrativo da inobservância da sustentabilidade, na dimensão ética, na gestão desse serviço público.

A segunda é vista no sentido de reforçar a aplicabilidade imediata desse princípio constitucional vinculante. Se esse princípio é desrespeitado, tal como apontado na dimensão ética, o serviço público será insustentável.

Quanto à última, é nela que estão abrangidos os direitos fundamentais sociais. O serviço público de transporte coletivo é direito fundamental social, conforme art. 6º, *caput* da Constituição Federal de 1988. Serve, portanto, como garantia ao cidadão de que o serviço público será prestado de modo eficiente, eficaz e universal.

Do ponto de vista prático, alguns são os princípios e elementos para que o serviço público de transporte coletivo seja sustentável. Em primeiro lugar, deve

ele garantir a participação popular, mediante audiência pública, na implantação desse serviço público. Como pressuposto de validade, não deve ser apenas garantida a participação popular no sentido formal, mas, sim, no sentido material, a fim de que a Administração Pública tenha conhecimento das reais necessidades da população, propiciando um serviço público de melhor qualidade, eficiente e eficaz.

Deve, ainda, ser refletido a fim de visar ao bem-estar duradouro. Não basta que se amolde à necessidade de deslocamento de um ponto a outro da urbe. O serviço público de transporte coletivo deve guardar respeito a todos os direitos fundamentais do usuário, a fim de que seja garantido o bem-estar deles.

Em relação à análise dos elementos colhidos, verifica-se que o que de fato ocorreu quando da instituição do serviço público de transporte coletivo pelo “Consórcio Sorriso”, e a sua gestão, foi a inobservância do princípio constitucional da sustentabilidade ao serem adotadas políticas que visaram, tão somente, ao viés econômico. Os reflexos dessa inobservância são sentidos diuturnamente, seja pela aglomeração de transportes individuais, seja pelos entraves que a mobilidade urbana sofre em decorrência disso. Conforme exposto, a má prestação desse serviço público acarreta a evasão dos usuários de mencionado serviço público. Esse efeito é oposto ao esperado com a instituição da PNMU.

O serviço público de transporte coletivo instituído e gerido em consonância com a PNMU, com o efetivo planejamento, garantida a participação popular, que proteja o princípio da dignidade humana e conduza ao bem-estar duradouro é sustentável.

Não sendo esse o caso do serviço público de transporte coletivo prestado em Foz do Iguaçu, ante o evidente desrespeito ao princípio da dignidade da pessoa humana, bem como pelos reflexos que isso causou e vem causando na malha urbana viária é possível afirmar ser ele insustentável.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROSO, Luís Roberto. **A Dignidade da Pessoa Humana no Direito Constitucional Contemporâneo**: Natureza Jurídica, Conteúdos Mínimos e Critérios de Aplicação. Versão provisória para debate público. Mimeografado, dezembro de 2010. Disponível em: <http://www.luisrobertobarroso.com.br/wp-content/uploads/2010/12/Dignidade_texto-base_11dez2010.pdf>. Acesso em: 27 nov. 2015.

BINDÉ, André A. e OHLWEILER, Leonel Pires. A Sustentabilidade como Conceito Interpretativo: Questões Hermenêuticas sobre a efetividade no Direito Administrativo. **XXIII Congresso Nacional do CONPEDI**. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=cfa3cd042a8f3e4f>>.Data de acesso:02 jul. 2015.

BRASIL. **Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/LEIS/L7783.htm>. Acesso em: 20 jun. 2015.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 25. ed. rev., ampl. e atual. até a Lei nº 12.587, de 3-1-2012. São Paulo: Atlas, 2012.

DALLARI, Pedro B. de Abreu apud ROCHA, José Cláudio. **A participação popular na gestão pública no Brasil**. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/19205/a-participacao-popular-na-gestao-publica-no-brasil>>. Acesso em: 12 dez. 2015.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 24. Ed. - São Paulo: Atlas, 2011.

FARIA, Claudia Feres. **Democracia deliberativa**: Habermas, Cohen e Bohman. *Lua Nova [online]*. São Paulo, 2000. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-64452000000200004>. Acesso em: 12 mai. 2015.

FOZ DO IGUAÇU. **Secretaria de turismo**. Inventário técnico de estatísticas turísticas. Disponível em: <<http://www.pmfi.pr.gov.br/ArquivosDB?idMidia=92691>>. Acesso em: 29 dez 2015.

FOZ DO IGUAÇU. **Comissão de inquérito do transporte coletivo**. Portaria da Presidência 237/2013. Disponível em: <http://www.cmfi.pr.gov.br/noticias/409_1.pdf>. Acesso em: 29 dez. 2015.

FOZ DO IGUAÇU. **Vistoria transporte urbano**. Disponível em: <<http://www.pmfi.pr.gov.br/noticia/?idNoticia=39541>>. Acesso em: 12 dez. 2015.

FOZ DO IGUAÇU. **Lei nº. 2.116 de 18 de dezembro de 1997**. Disponível em: <<http://www.pmfi.pr.gov.br/Portal/VisualizaObj.aspx?IDObj=267>>. Acesso em: 12 nov. 2015.

FOZ DO IGUAÇU. **FOZTRANS**. Quantidade de passageiros transportados. Disponível em: <<http://www.pmfi.pr.gov.br/conteudo/?idMenu=573>>. Acesso em 18 nov. 2015.

FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. 2ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

GASPARINI, Diógenes. **Direito administrativo**. 16. ed. atualizada por Fabrício Motta. São Paulo: Saraiva, 2011.

GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti. **O Serviço Público e a Constituição Brasileira de 1988**. São Paulo: Malheiros, 2003.

HÄBERLE, Peter. **Hermenêutica Constitucional**: a sociedade aberta dos intérpretes da Constituição: contribuição para a interpretação pluralista e 'procedimental' da Constituição". Sergio Antonio Fabris Editor: Porto Alegre, 2002.

HABERMAS, Jürgen. **Três modelos de democracia**. Lua Nova [online], São Paulo, 1995. Disponível em:<www.scielo.br/pdf/ln/n36/a03n36.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2015

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de direito administrativo**. 8ª ed. rev., ampl. e

atual. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

LIMA, Thiago E. C. de e SALEME, Edson R.. Sustentabilidade no Programa de Política Nacional de Mobilidade Urbana, nos termos das normas vigentes. **XXIII Congresso Nacional do CONPEDI**. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=6a9a797ccb892a52>>. Data de acesso: 02 jul. 2015.

NAÇÕES UNIDAS. Comissão Brundtland - O Nosso Futuro Comum. **Relatório da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**. ONU, 1987. Disponível em <<http://nacoesunidas.org/acao/meio-ambiente/>>. Data de acesso: 02 jul. 2015.

Artigo recebido em: 15/05/2017

Artigo aceito em: 02/08/2017