

A CRISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: O PAPEL DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA NA GARANTIA DOS DIREITOS SOCIAIS.

Lindaray Pereira de Lima Aguiar¹

Edinaldo Benício de Sá Júnior²

RESUMO

O presente trabalho propõe-se a discutir a relação da Administração Pública e a prestação do serviço de Transporte Público. Para tanto, argumenta-se sobre a silente atuação do Estado, em detrimento do que está disposto no Art. 30 da Constituição Federal de 1988, bem como, sua inativa participação na construção de centros urbanos acessíveis para a efetivação da Lei 10.098/2000. Disserta-se acerca da sustentabilidade, fator importante para as futuras gerações, atentando-se na preservação do meio ambiente e bem-estar do cidadão. Observa-se que, sendo o transporte um direito social, importa que a Administração, banhada de suas atribuições, ofereça-o com dignidade adotando tarifas gratuitas.

Palavras-chave: Transporte Público. Administração Pública. Silêncio Administrativo. Direito Administrativo. Acessibilidade. Meio Ambiente. Tarifa-Zero. Natal.

ABSTRACT

THE CRISIS IN THE URBAN PUBLIC TRANSPORT SYSTEM: THE FUNCTION OF PUBLIC ADMINISTRATION IN THE GUARANTEE OF SOCIAL RIGHTS.

The presented work aims at discussing about the relation between the Public Administration and service provision of Public Transport. Therefore, it argues about the silent action of the government, to the detriment of what is defined in Art. 30 of the Federal Constitution of 1988, as well as its participation in the construction of accessible city centers to the realization of Law 10.098/2000. It discourses about the sustainability, an important element for the future generations, contemplating the environment preservation and citizen welfare. It observes that, since transport is a social right, it is importante for the Administration, with all its attributions, to provide it with dignity, adopting free fare.

Key words: Public transport. Public administration. Administrative silence. Administrative Law. Accessibility. Environment. Free fare. Natal.

¹ Acadêmica do curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte – UNI-RN. E-mail: aguiarsilvaa@gmail.com

² Mestre em Direito pela UFRN, Coordenador da Pós-Graduação em Direito do Centro Universitário do RN - UNI-RN, Professor de Direito da Graduação do Centro Universitário do RN - UNI-RN. E-mail: beniciodesa@outlook.com.

INTRODUÇÃO

Com as mudanças diárias da vida cotidiana, faz-se oportuno observar o modo como a Administração Pública tem tratado os diversos serviços prestados, sobretudo aqueles inerentes às suas prerrogativas. Contudo, o presente trabalho trata da relação entre a Administração Pública e o Serviço de Transporte Público Coletivo.

Este artigo foi escrito com o fulcro de evidenciar o permanente problema enfrentado por cidadãos que, diariamente se utilizam dos transportes públicos urbanos, cujas dificuldades comprometem o direito de ir e vir, a qualidade de vida, compromissos diversos, não bastando atingir avidamente até aqueles que não se servem desse tipo de serviço. Visto que, as questões apontadas atingem toda a população.

Como relatado, as falhas descritas na prestação deste serviço culminam em congestionamentos, falta de acessibilidade, tanto nos ônibus quanto nos projetos arquitetônicos, índices assustadores de poluição do ar e sonora, bem como, reduzir a inserção social de alguns cidadãos à vida em comunidade. Neste passo, observa-se de forma holística que o bem-estar do cidadão está comprometido diante de tanto embaraço.

A posição silente do Poder Público, no que tange a ideal prestação do mencionado serviço, transfere ao usuário transtornos irreparáveis. O Estado como agente organizador e balizador das várias relações sociais, neste mérito, é completamente responsável por oferecer dignamente meios que propiciem aos seus administrados direitos tangentes na Constituição Federal de 1988.

Contudo, verifica-se que a Administração não tem viabilizado recursos para que a população tenha respeitado seu direito de ir e vir, tal como, acessos possíveis a deficientes físicos e idosos. Os ingressos em vias públicas, terminais, estações, calçadas e até mesmo aos próprios veículos coletivos são precários, tornando a vida destas classes de pessoas difícil, no que concerne a mobilidade.

Em tempo, não há como deixar de relatar o desenvolvimento trazido por meios de transportes coletivos seguros e confortáveis. O investimento nesta atividade fomenta a economia em todos os setores da sociedade. Hodiernamente, com o crescimento populacional, ocasionando uma extensão das grandes metrópoles todos precisam de algum meio de transporte para chegar aos seus destinos.

Importa esclarecer que há, em âmbito federal, leis que amparam e dão diretrizes acerca da padronização de espaços, construções, transportes, móveis e equipamentos urbanos, os quais viabilizam a inserção de parte da população com mobilidade reduzida. Desse modo, faz-se necessário que o Estado empenhe esforços em realizar o que está disposto na legislação vigente.

Fatores como sustentabilidade e meio ambiente protagonizaram o conteúdo deste artigo, no que concerne à responsabilidade do Estado em vislumbrar o bem-estar das atuais e futuras gerações concorrendo para que os transportes públicos sejam prioridade em detrimento do transporte particular.

Para tanto, o investimento em frotas de ônibus mais confortáveis, acessíveis e sustentáveis, em manutenção e aparelhamento das vias públicas, propiciando a criação de corredores de ônibus, tal como, a conscientização da população, no tocante a sua parcela de responsabilidade na utilização de veículos coletivos, são essenciais para efetivar um trabalho consciente de preservação do meio ambiente.

Deste modo, haverá uma redução satisfatória dos gases nocivos à saúde, proporcionando qualidade de vida às pessoas, cuja moradia e trabalho se localizam próximos aos grandes centros urbanos. É sabido que a poluição atmosférica e sonora acarreta grandes prejuízos na saúde do indivíduo.

Não obstante, nota-se também o transtorno causado pelos constantes aumentos nas tarifas sem que haja nenhuma melhoria no serviço. Tal aumento provocou uma emblemática manifestação popular em 2013, oportunidade em que o povo reivindicou tarifas mais justas, ou zero e melhores condições nos meios de transportes empregados no país.

A modalidade de tarifa zero nos transportes coletivos já é aplicada em algumas cidades do Brasil e em tantas outras do mundo, objetiva-se analisar a implantação de tarifas gratuitas pelo Poder Público, com fulcro de facilitar o deslocamento do usuário de transporte coletivo.

Nesta conjuntura, avalia-se os benefícios colhidos pelas cidades com a gestão de um novo modelo de transportes públicos, empregando um Fundo de Transporte. Assim ter-se-ia um serviço gratuito, com total acessibilidade, o qual atendesse a todos os níveis da sociedade, com o intuito principal de trazer inclusão social e desenvolvimento sustentável a Cidade de Natal.

1. TRANSPORTE PÚBLICO X ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

São gigantes os desafios para se gerir uma grande cidade, principalmente no que tange a mobilidade urbana e sua manutenção. O serviço de transporte urbano é um “tendão de Aquiles” para grande parte dos Municípios brasileiros, cujos gestores, silentes e muitas vezes alheios, não o priorizam, de modo que, a maioria da população arca com o prejuízo.

O sistema de transporte público urbano deve ser viabilizado de acordo com o crescimento populacional³. Por isso, diversos setores da sociedade se envolvem com a qualidade e bom funcionamento desta atividade essencial e fundamental, contemplada na Constituição Federal de 1988 e tendo como mantenedor os Municípios⁴.

Importante frisar que este serviço, por ter a intervenção do poder estatal, requer um pouco mais de complexidade para o bom funcionamento. E, componentes como participação do usuário, infraestrutura, custos reduzidos, e a execução urbana da cidade devem ser observados para trazer soluções produtivas e adequadas à excelência no transporte de passageiros⁵.

Vale ressaltar que, o ônibus nas cidades brasileiras, é o principal meio de transporte. Esta modalidade representa 29,1% das viagens feitas nos municípios brasileiros com mais de 60 mil habitantes, segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Embora algumas cidades se utilizem de metrô, trens ou transportes alternativos, pelo menos 1 (um) bilhão de passageiros por mês se locomovem através dos ônibus⁶.

Todavia, entende-se que o serviço público de transporte não pode ser tratado como “mercadoria”, o usuário dispõe de leis estabelecidas que o amparam, o interesse é coletivo e não pode beneficiar apenas um pequeno grupo de empresas⁷. Os cidadãos exigem um sistema melhor e mais aparelhado, apenas reivindicando direitos inerentes a competência da Administração Pública⁸.

³ PIANUCCI, Marcela Navarro. **Análise de acessibilidade do Sistema de Transporte Público Urbano. Estudo de caso na cidade São Carlos-SP**. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. 2011.

⁴ BRASIL. Constituição (1988). Artigo 30, Inciso V.

⁵ VALENTE, Amir Mattar ET AL. **Qualidade e produtividade nos transportes**. São Paulo. 2008. p. 32.

⁶ Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Disponível em: www.antp.org.br/sistinfo. Acesso em 12 de setembro de 2015.

⁷ Guia de Direitos. Transporte Público coletivo. Disponível em:

http://www.guiadedireitos.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1248&Itemid=292. Acesso em 11 de setembro de 2015.

⁸ MARINELA, Fernanda. **Direito Administrativo**. 5. Ed. Niterói. 2011. p. 28.

Servir-se desse meio de locomoção em horário de grande movimentação de veículos é desgastante, por exemplo, na grande Natal. Fere, em todos os âmbitos, o princípio da dignidade da pessoa humana⁹. Não há horários cumpridos e o tempo de espera nas paradas é intolerante. Isso independe se o itinerário segue para o lugar mais nobre da cidade ou para periferia. Nesse caso, indistintamente todos perdem¹⁰.

Não bastasse os transtornos citados, as viagens são longas, o que chega a ser desproporcional, uma vez que Natal é uma cidade de extensões pequenas. Os ônibus são velhos e desconfortáveis, alguns chegam a ter mais de 7 (sete) anos de uso. Além disso, 50% (cinquenta por cento) dos motoristas escalados nas frotas da cidade ocupam uma dupla função: motorista e cobrador, deixando a viagem ainda mais lenta e exaustiva, concorrendo para o desgaste tanto do motorista quanto do passageiro¹¹.

Contudo, os problemas dos usuários não se resumem às viagens, se estendem às paradas sem abrigos. Em grande parte do tempo, o usuário após sua jornada de trabalho ou estudo fica à espera em locais sem assento ou qualquer tipo de proteção¹². Ainda lidam com a falta de urbanidade e destreza dos funcionários que operam as linhas urbanas¹³.

Em Natal, cerca de 530.000 (quinhentas e trinta mil) pessoas utilizam os ônibus coletivos convencionais todos os dias, mais de 30.000 (trinta mil)¹⁴ se servem do transporte alternativo, outras 8.000 (oito mil) dos trens urbanos¹⁵. Ou seja, quase 600.000 (seiscentas mil) pessoas disputam todos os dias dessas três opções para se locomoverem.

Todos os dias cidadãos vão trabalhar, estudar, fazem pagamentos, compras, vão ao cinema, ao teatro e se utilizam do transporte coletivo, fomentando economicamente todas as áreas da sociedade. Com a ineficiência desta atividade, a população e o próprio Estado arcam com insondáveis prejuízos.

Visivelmente, em cadeia, todos perdem pela precariedade na prestação deste serviço tão essencial para o desenvolvimento econômico e ambiental de uma cidade. E, na capital do Rio

⁹ BRASIL. Constituição (1988). Artigo 1º, Inciso III.

¹⁰ BARBOSA, Rafael. **Pouca informação e muitos atrasos**. Tribuna do Norte. 2013

¹¹ Prefeitura Municipal da Cidade de Natal. Disponível em: <<http://www.natal.rn.gov.br/>>. Acesso em 12 de setembro de 2015.

¹² Assessoria Fernando Mineiro. Prefeitura abandona paradas de ônibus de Natal. Disponível em: <<http://natal.pt.org.br/2015/06/23/prefeitura-abandona-paradas-de-onibus-de-natal/>>. Acesso em 10 de setembro de 2015.

¹³ Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Disponível em: <www.antp.org.br/sistinfo>. Acessado em 12 de setembro de 2015.

¹⁴ Ibidem

¹⁵ Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). <<http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/natal>>. Acesso em 12 de setembro de 2015.

grande do Norte vem sendo negligenciado ano após ano. Embora a cidade cresça, não há viabilização para a solução desta problemática que corrompe até o cumprimento das leis¹⁶.

A infraestrutura urbana não colabora, há poucos corredores para ônibus, a cidade foi projetada para locomoção apenas de carros particulares, a prioridade para o transporte público e para o pedestre é quase nula¹⁷. Com a negligência e sucateamento dos ônibus e trens, o cidadão se sente obrigado a optar por andar em transportes individuais, assim tornando quase inviável a locomoção pela cidade em horários de pico¹⁸.

A população parece que está à deriva com tanto descaso, ainda se acrescenta aos problemas supramencionados a total insegurança nos trajetos, corriqueiramente ocorrem assaltos com uso de armas de fogo, furtos e até homicídios e tentativas de homicídios no interior dos ônibus¹⁹.

Neste diapasão, faz-se necessário lembrar que a Administração Pública, munida de suas prerrogativas deve zelar pela vida dos seus administrados e desse modo utilizar de sua supremacia para oferecer ao cidadão melhores serviços, mantendo o bem-estar, a segurança, o conforto, preservando a dignidade do cidadão e contribuindo para o desenvolvimento da cidade²⁰.

Consoante a necessidade da população por serviços de qualidade, em Natal tem acontecido Audiências Públicas dando diretrizes para Licitação de Transportes Públicos do Município de Natal, com fulcro de auxiliar na mais sensata condução dos trabalhos necessários para o ato²¹.

Nesse interim, iniciou-se o colhimento de dados supervenientes a situação atual dos transportes na região metropolitana de Natal, objetivando informar a população como solucionar, através de licitação pública, os problemas com frotas envelhecidas, superposição de

¹⁶ Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte. **Pleno retifica suspensão de artigo que submetia licitação do transporte a aprovação pela CMN**. Disponível em: <<http://www.tjrn.jus.br/index.php/comunicacao/noticias/4937-pleno-ratifica-suspensao-de-artigo-que-submetia-licitacao-do-transporte-a-aprovacao-pela-cmn>>. Acesso em 10 de setembro de 2015.

¹⁷ TORQUATO, Bernardo J.C. SILVA, Marcela M.G. da. **Transporte e clima urbano em Nata/RN**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. Ano 34. 2011.

¹⁸ BICALHO, Marcos Pimentel. **Os desafios da mobilidade Urbana**. Revista dos Transportes Públicos - ANTP. Ano 29. 2007.

¹⁹ Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social (SESED/RN). **Sesed cria Fórum Permanente para melhorar a segurança no transporte público**. Disponível em: <<http://www.defesasocial.rn.gov.br/Conteudo.asp?TRAN=ITEM&TARG=76801&ACT=&PAGE=&PARM=&LBL=Materia>>. Acesso em 01 de setembro de 2015.

²⁰ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 31. ed. São Paulo, 2013. p. 70.

²¹ NATAL. Regimento Interno das Audiências de Diretrizes para Licitação de Transporte do Município de Natal, de 12 de janeiro de 2015.

itinerários, dispersão da frota, nível de serviço ruim (lotação) entre outros existentes no serviço de transporte coletivo²².

Vale ressaltar que, como se trata de uma concessão de prestação de serviço e o valor é elevado a Lei nº 8.666/1993 obriga a utilização da modalidade concorrência, a qual quaisquer candidatos interessados que preencham as condições estabelecidas podem acorrer, ainda sendo precedida de ampla publicidade²³. As Audiências Públicas para o ato licitatório acontecerão em todas as regiões da Capital Potiguar. Todavia, o Edital Licitatório, embora previsto para este ano letivo, ainda não foi lançado²⁴.

Neste passo, verifica-se que, o transporte coletivo público depende de uma série de princípios básicos para um adequado funcionamento; o governo e o cidadão devem desempenhar diferentes funções para a fluidez normal deste serviço. De modo que, as empresas e o Estado sejam responsáveis por garantir na efetividade do serviço aos usuários: Obrigatoriedade, continuidade, eficiência, regularidade, previsibilidade, segurança, conforto, acessibilidade, cortesia, universalidade e controle²⁵.

Neste diapasão, a Administração Pública pode fazer a concessão do serviço público, conforme prediz Di Pietro, através de contrato administrativo e, por sua vez, o concessionário executa um serviço público em seu próprio nome, assumindo todos os riscos, sendo-lhe assegurado, através do pagamento de tarifa pelo usuário, sua remuneração²⁶.

Não obstante, as concessões devem ser fiscalizadas e controladas pelo poder público, assim como, as tarifas cobradas ao usuário para manutenção do serviço devem passar pelo crivo da Administração Pública, a qual deve permear todas as relações advindas das prestações deste e de outros tipos de serviço público²⁷.

Todavia, percebe-se que o Estado tem sido omissos e negligentes culminando em prejuízos também ao meio ambiente, desenvolvimento sustentável, bem como, na ampliação de políticas públicas para inclusão social dos portadores de necessidades especiais, objetos tratados ainda neste compêndio.

²² Prefeitura da Municipal do Natal. Licitação de Transportes Coletivos de Natal. 2015

²³ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo. 31. ed. São Paulo, 2013. p. 569-570.

²⁴ NATAL. Regimento Interno das Audiências de Diretrizes para Licitação de Transporte do Município de Natal, de 12 de janeiro de 2015

²⁵ VALENTE, Amir Mattar ET AL. **Qualidade e produtividade nos transportes**. São Paulo, 2008. p. 23.

²⁶ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 27. Ed. São Paulo. Atlas. 2014. p. 301.

²⁷ FILHO, José dos Santos Carvalho. **Manual de Direito Administrativo**. 27 ed. São Paulo. Atlas. 2014. p. 381.

2. ACESSIBILIDADE: UM PROBLEMA INDIVIDUAL QUE PERTENCE A TODOS.

Quando se pensa em acessibilidade, inevitavelmente, pensa-se em mobilidade urbana, inclusão social, direitos iguais a todos os cidadãos, políticas públicas que integrem pessoas especiais ou com algum tipo de insuficiência mental, motora, ou seja pela idade avançada que debilita sistemas essenciais a locomoção.

Pensa-se numa sociedade justa a ponto de prestar serviços iguais e humanizados a toda a população, seja ela, autossuficiente para ir e vir, seja necessitada de algum tipo de equipamento para sua completa locomoção.

Afinal, a Constituição Federal de 1988 trata todos igualmente perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, abstraindo desse contexto o tão celebrado princípio da isonomia (Art. 5º, “Caput”, CF/88). Não obstante, a liberdade de locomoção é direito fundamental das pessoas residentes no Brasil²⁸, concorrendo para o estabelecimento do acesso de todas as pessoas a todos os meios da sociedade.

Deste modo, verifica-se que a acessibilidade objetiva a inserção dos deficientes com segurança e autonomia, aos espaços, móveis e equipamentos urbanos, as construções e transportes, aos sistemas e meios de comunicação, para que todos os serviços sendo públicos ou particulares sejam utilizados pelas pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida²⁹.

De fato, não há como se falar em acessibilidade sem mencionar mobilidade urbana. Não havendo planejamento das áreas urbanas é impossível se cumprir o plano de acessibilidade universal, cujo objetivo é ampliar os acessos a todas as pessoas indistintamente em todos os espaços possíveis³⁰.

A Lei nº 10.098/2000 prevê a adoção do desenho universal nas mudanças dos projetos urbanos, o qual visa atender as distintas necessidades da população, com necessidades especiais ou não, integrando todos os usuários, evitando assim áreas criadas apenas para pessoas com deficiência³¹.

²⁸ BRASIL. Constituição (1988). Artigo 5º, Inciso XV.

²⁹ BRASIL. Lei Nº 10.098, de 19 dezembro de 2000.

³⁰ Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília. 2015. p. 178.

³¹ BRASIL. Lei Nº 10.098, de 19 dezembro de 2000.

O Plano de Mobilidade Urbana, disponível através da Lei 12.587/2012³², requer medidas, as quais eliminem barreiras arquitetônicas que impeçam ou dificultem o acesso à cidade; bem como, eliminar barreiras urbanísticas que impedem o cidadão de circular e utilizar o espaço e o mobiliário urbano; como também, eliminar nos transportes barreiras que se caracterizam pela falta de adaptação em qualquer sistema de transporte. Essas medidas devem valer tanto para sistemas que já existem quanto para novos projetos³³.

Não obstante, o acesso dessa classe que inclui os idosos com baixa mobilidade está disciplinado em leis bem recentes, as quais dão diretrizes de como esses cidadãos podem se locomover com segurança e suas prioridades nos trajetos dos transportes coletivos. No Brasil, poucas cidades têm como prioridade a acessibilidade, começando pelas edificações urbanas, calçadas, isso envolve as vias públicas, paradas, terminais rodoviários, estações, aeroportos entre outros equipamentos necessários para a rede de transporte urbano³⁴.

Entretanto todos os bens, produtos e serviços da sociedade, continuamente devem estar disponíveis aos portadores de necessidades especiais, pois esse grupo social é um dos únicos impedido de exercer fisicamente seus direitos mais básicos. O transporte público urbano pode tirar da segregação social a maior parte deste grupo, oportunizando a formação intelectual, a inserção no mercado de trabalho, o acesso ao lazer, cultura, ou seja, transformando a vida de pessoas que já tem tantas limitações³⁵.

É sabido que, as leis as quais amparam a acessibilidade estão no papel, faltando apenas, a gestão pública torná-las reais. O Decreto nº 5.296 de 2 dezembro de 2004, que regulamenta a promoção da acessibilidade instituiu que em 10 anos todos os transportes coletivos rodoviários estivessem totalmente acessíveis³⁶. Entretanto, em dezembro de 2014 esse prazo venceu e a maioria das cidades brasileiras não se adequou ao mencionado decreto, ou sequer estabeleceu prazos para a parametrização dos veículos acessíveis.

Desse modo, faz-se necessário que o poder público não só cumpra as leis, como também otimize as políticas públicas, para inserção dessa camada da população. Tem-se como exemplo Curitiba, a capital que tem o transporte público coletivo mais eficiente do país e, até

³² BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

³³ Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília. 2015. p. 126.

³⁴ BRASIL. Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

³⁵ Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Disponível em: <www.antp.org.br/sistinfo>. Acessado em 14 de setembro de 2015.

³⁶ BRASIL. Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Artigo 38, § 3º.

junho de 2015 tinha em sua frota 92,66% com acessibilidade total, com equipamentos e acessórios que garantem uma melhor qualidade de locomoção aos passageiros especiais³⁷.

Os ônibus são munidos de sinais luminosos indicando a abertura das portas, ajudando os deficientes auditivos, plaquetas em braile fixadas nos bancos especiais indicando o itinerário do veículo para os deficientes visuais, bem como, a frota é renovada a cada 4 (quatro) anos, diminuindo os transtornos de veículos com panes durante o itinerário³⁸.

Destarte, ainda com o intuito de oferecer conforto e satisfação a esse nicho de passageiros, a Urbanização de Curitiba S.A (URBS), empresa que controla os transportes públicos em Curitiba, determina que, na renovação da frota todos os equipamentos estejam nos veículos.

Por conseguinte, os ônibus dispõem de elevadores para cadeirantes, espaço para as cadeiras no interior dos ônibus, adesivos com a logomarca da cadeira na frente e atrás do transporte indicando que são acessíveis e os bancos preferenciais totalizam 20% (vinte por cento) dos assentos, adequadamente sinalizados³⁹.

Na Cidade de Natal, os veículos equipados com acessórios para acessibilidade desaparecem das frotas, os danos causados pelas vias danificadas, pelos alagamentos em períodos de chuva danificam os elevadores causando transtornos imensuráveis aos cadeirantes. Além de tudo, os usuários depredam os sinalizadores existentes nos veículos, tal como não respeitam os assentos destinados aos passageiros especiais⁴⁰.

Todavia, não só nos veículos, mas também nas ruas, meios de comunicação, nas escolas deve ser instaurada uma política maciça de educação aos usuários de transportes coletivos, da mesma forma que, a observância em manter os ônibus sempre disponíveis para a inserção dos portadores de necessidades especiais⁴¹.

Lado a lado, com vistas a amenizar o preconceito e incutir na rotina dos cidadãos como tratar esses indivíduos, o gestor municipal e os concessionários devem criar meios como:

³⁷ Prefeitura de Curitiba. **Acessibilidade no Transporte Coletivo**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/>>. Acessado em 14 de setembro de 2015.

³⁸ Urbanização de Curitiba S.A – URBS. Disponível em <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/acessibilidade>. Acesso em 14 de setembro de 2015.

³⁹ Ibidem

⁴⁰ Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU). Setor de Comunicação. 2015.

⁴¹ NATAL. Lei nº 149 de 18 de maio de 2015.

cartilhas, propagandas, programas escolares que elucidem a importância dessas pessoas em nossa sociedade.

Como se não bastasse todas as limitações enfrentadas pelos idosos, uma lei municipal passou a vigorar em agosto de 2015⁴², obrigando os maiores de 65 anos a preencherem formulários de controle de acesso, os quais pediam nome, número de identidade e data de nascimento dos usuários.

Dessa forma, o constrangimento ao idoso que tinha que esperar o preenchimento desse formulário para sua gratuidade ser liberada era enorme. Sendo desproporcional um cidadão que tem esse direito adquirido em sede constitucional⁴³ ter que comprovar reiteradas vezes que já dispõe dele.

Os usuários tiveram vários transtornos com essa medida. Não obstante, passageiros insatisfeitos acionaram a Defensoria do Estado do Rio Grande do Norte, a qual ingressou com uma Ação Civil Pública (Ação Civil Pública Nº 0835606-37.2015.8.20.5001)⁴⁴, cujo objeto pedia a suspensão do cadastro dos idosos, alegando ser a exigência ilegal e constrangedora aos referidos usuários.

Desse modo, em sede liminar, a Justiça do Estado do Rio Grande do Norte determinou a suspensão do cadastro, destacando que a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – STTU e o Sindicato das empresas de Transporte Coletivo – SETURN se abstivessem de exigir o preenchimento dos formulários, e que desse modo fosse apresentada somente a carteira de identidade do idoso, assim sendo liberado o acesso⁴⁵.

Como se vê, parece distante o ideal de acesso universal, digno de todas as classes na Capital Potiguar. Os gestores públicos se abstém de investir e tornar palpável algo tão necessário para aqueles que já tem uma vida sobremodo difícil. É papel do poder público incluir os excluídos tornando-os parte essencial para a vida em comunidade, porque é na diversidade que reside a maior riqueza humana.

⁴² NATAL. Lei Municipal 423. Suspensa pela Juíza de Direito Francimar Dias Araújo da Silva da 2ª Vara da Fazenda Pública da Comarca de Natal.

⁴³ BRASIL. Constituição Federal de 1988. Artigo 230, § 2º.

⁴⁴ RIO GRANDE DO NORTE. Tribunal de Justiça. Ação Civil Pública nº 0835606-37.2015.8.20.5001 impetrada pela Defensoria Pública do Estado do Rio Grande do Norte.

⁴⁵ Tribunal de Justiça do RN. Disponível em <http://www.tjrn.jus.br/index.php/comunicacao/noticias/9350-justica-suspende-cadastro-de-idosos-nos-onibus-de-natal>. Acesso em 15 de setembro de 2015.

3. MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE: PENSANDO NAS GERAÇÕES FUTURAS

Como já abordado, os transportes públicos coletivos devem ser priorizados em detrimento do transporte individual⁴⁶, uma vez que, o aumento desenfreado da frota de veículos motorizados tem afetado diametralmente a sustentabilidade, que é a capacidade que gerações futuras tem de suprir suas necessidades sem que sejam afetados pelo desenvolvimento das necessidades atuais⁴⁷, a mobilidade urbana, bem como, a qualidade de vida de todos os cidadãos⁴⁸.

A falta de investimentos no transporte coletivo, desordena quaisquer planos de mobilidade e sustentabilidade, com esse sistema enfraquecido e sem credibilidade frente aos usuários⁴⁹. Percebe-se que o cidadão optará pelos meios individuais de locomoção, o que por inferência trará um excesso de poluição, congestionamentos e óbices diversos.

Desse modo, tem-se mais veículos nas ruas, mais retenções no trânsito, perda da qualidade do ar, aquecimento global, qualidade de vida comprometida nas grandes cidades, além do aumento nos níveis de ruídos, gasto de tempo, degradação do espaço público, acidentes e estresse⁵⁰.

Os meios de transportes individuais são um desafio para a gestão pública, pois além de todos os transtornos já mencionados, ainda consomem bastante espaço público e para estacionar, um alto consumo de combustíveis fósseis contribuindo, em grande escala, para uma péssima qualidade de vida⁵¹.

Assim, algumas cidades têm aplicado medidas para diminuir gargalos nos grandes centros urbanos, como rodízio aplicado nas placas, pedágios urbanos de acesso aos grandes centros e restrições de estacionamento. Essas medidas não têm aprovação de grande parte da população, visto que formadores de opinião são contrários⁵².

⁴⁶ BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Artigo 6º, VI.

⁴⁷ FINKELSTEIN, Cláudio. **Direito ambiental no Século XXI: Efetividade e Desafios**. Rio de Janeiro. 2012. p. 107.

⁴⁸ Ministério do Meio ambiente. **Mobilidade Sustentável**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis>>. Acesso em 18 de setembro de 2015.

⁴⁹ Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Disponível em: <<http://www.antp.org.br>>. Acesso em 18 de setembro de 2015.

⁵⁰ Ministério do Meio ambiente. **Mobilidade Sustentável**. Disponível em <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis>>. Acesso em 18 de setembro de 2015.

⁵¹ Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade Urbana**. Brasil. 2015. p.95.

⁵² BICALHO, Marcos Pimentel. Os desafios da mobilidade Urbana. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. Ano 29. 2007.

Segundo a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), a aplicação dessas políticas faz-se necessária pelo menos em horários em que o sistema viário é mais utilizado, assim sendo, imperativo que de algum modo os usuários desse meio de locomoção paguem os custos que geram em detrimento da mobilidade e acessibilidade urbana, à medida que prejudicam o meio social e ambiental⁵³.

Nesse interim, vale informar que, segundo dados do Sistema de Informação de Mobilidade Urbana (ANTP, 2015), os veículos individuais são responsáveis por 59% da emissão de gases poluentes locais e 59% de poluentes com impacto no efeito estufa, e ainda utilizam 71% da energia gasta nos transportes urbanos no Brasil. Enquanto que, os transportes coletivos consomem 24% de energia utilizada nos transportes urbanos, emitindo 22% de gases poluentes locais e 36% dos que causam impacto no efeito estufa⁵⁴.

Em vista disso, vê-se que, os transportes de passageiros causam um menor impacto ao meio ambiente⁵⁵, aproximando as cidades que priorizam os veículos coletivos de um ideal de centros sustentáveis, com critérios vicinais aos dos empregados nos projetos de mobilidade urbana legislados no país⁵⁶.

Neste contexto, deve-se caminhar, para o efetivo cumprimento das leis, mantendo políticas públicas que viabilizam o favorecimento da modalidade transporte coletivo em consonância com o ideal de países desenvolvidos, os quais privilegiam os meios de veículos coletivos⁵⁷.

Por conseguinte, faz-se essencial que a população receba com insistência informações, das quais intensifiquem a ideia, da qual, o transporte coletivo assegura uma melhor qualidade de vida, maior sustentabilidade e circulação tranquila nos grandes centros, otimizando os acessos e colaborando para uma vida mais dinâmica e digna aos cidadãos⁵⁸.

Não se pode negar, que é tamanha a dificuldade de se efetivar os meios coletivos como prioridade à população, visto que, é amplamente propagado em peças publicitárias e demais

⁵³Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Disponível em: <http://www.antp.org.br/website/biblioteca/search.asp>. Acesso em 19 de setembro de 2015.

⁵⁴ Sistema de Informação de Mobilidade Urbana. **Relatório Geral 2013**. ANTP. 2015. pp. 3-16

⁵⁵ Agenda 21 brasileira. **Resultado da consulta Nacional**. Comissão de Políticas de Desenvolvimento Sustentável e da Agenda 21 Nacional. 2. ed. Brasília. 2004. p. 100.

⁵⁶ AMADO, Frederico Augusto Di Trindade. **Direito ambiental esquematizado**. 5ª ed. São Paulo. MÉTODO, 2014. p. 511.

⁵⁷ Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade Urbana**. Brasil. 2015. p.97.

⁵⁸Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Disponível em: <http://www.antp.org.br>. Acesso em 19 de setembro de 2015.

meios de comunicação que o homem deve ter um carro para seu conforto, autonomia e privacidade, além de trazer status social⁵⁹.

Todavia, tanto na Capital Potiguar quanto em outras partes do Brasil, a coletividade caminha na contramão do intuito de se ter um bom status social. Com o grande número de carros nas vias perde-se tempo, paciência e dinheiro em congestionamentos intermináveis, os quais degradam o meio ambiente, colaborando para o aquecimento global e problemas de saúde causados pela péssima qualidade do ar⁶⁰.

Elementos importantes devem ser observados quanto a priorização dos meios coletivos de transporte⁶¹, visto que, grande parte tem como fonte de energia o óleo diesel. Assim, a promoção de combustíveis renováveis, pode alcançar o transporte público facultando a diminuição de gases poluentes⁶².

Nesta perspectiva, faz-se importante frisar a projeção e implantação por parte de todos os entes da Administração Pública, uma gestão de estímulos para utilização de fontes mais limpas de energia para o transporte público urbano como o etanol, biodiesel, veículos híbridos, eletricidade⁶³.

Outras soluções na gestão de mobilidade são as faixas exclusivas e os corredores para ônibus, cuja implantação resulta em economia de tempo para o usuário e redução na poluição atmosférica e nos congestionamentos⁶⁴. A renovação da frota, associada a uma melhor condição operacional dos ônibus, no que tange a manutenção e revisões periódicas também reduzem as emissões de gases⁶⁵.

Um fator importante a ser observado é a adoção de medidas de mitigação e adaptação às mudanças climáticas, incentivando, de outro modo, a consolidação de uma economia de baixo consumo de carbono nos transportes urbanos coletivos⁶⁶, assim auxiliando na emissão de menos gases na atmosfera. Essa medida deve estar em conformidade com o desenvolvimento

⁵⁹ Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA). A bicicleta e as cidades. 2. ed. São Paulo. 2010. p.12.

⁶⁰ Ibidem

⁶¹ Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade Urbana**. Brasil. 2015. p.93.

⁶² Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT). **Aquecimento Global**. Disponível em: <<http://www.ipt.br/noticia/402.htm>>. Acesso em 08 de setembro de 2015.

⁶³ Agenda 21 brasileira. **Resultado da consulta Nacional**. Comissão de Políticas de Desenvolvimento Sustentável e da Agenda 21 Nacional. 2. ed. Brasília. 2004. p. 62.

⁶⁴ Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade Urbana**. Brasil. 2015. p.97.

⁶⁵ Ministério do Meio Ambiente. **Inventário Nacional de emissões atmosféricas por veículos automotores rodoviários**. Brasília. 2013. p. 19.

⁶⁶ BRASIL. Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009. Artigo 11, Parágrafo Único.

sustentável, seja no aumento das frotas, ou até mesmo na construção de vias urbanas e mudanças na infraestrutura⁶⁷.

Para tanto, não basta apenas proporcionar políticas que reduzam a emissão, faz-se essencial a viabilização de pesquisas científicas por parte dos municípios, as quais identifiquem os maiores agentes poluentes, suas consequências no ar, nas águas e no solo. Não deixando de fomentar as ações humanas e empresariais que diminuam a poluição, seja reduzindo ou até mesmo isentando-os de impostos⁶⁸.

Vê-se que, hodiernamente o remédio para uma cidade sustentável ser erigida não é efetivamente a construção de mais vias urbanas, túneis, viadutos, elevados ou as conhecidas saídas “inteligentes” para os congestionamentos. Isto faria com que os cidadãos adquirissem mais veículos e o que, aparentemente, seria solução se tornaria um caótico ciclo vicioso⁶⁹.

Portanto, o investimento em transporte coletivo e ciclovias, reduzindo gradativamente a circulação de veículos para uso individual nas ruas, proporciona uma qualidade de vida, no que concerne a uma boa qualidade do ar, lugares amplos para circulação, espaços favoráveis para o passeio e lazer dos indivíduos⁷⁰.

Desse modo, a Administração Pública, utilizando estratégias atrativas e inteligentes como tarifas mais baixas ou “zero”, conforto nos ônibus, total acessibilidade e sustentabilidade, rapidez e segurança aliados a uma boa infraestrutura nas vias urbanas, torne possível a migração da população do transporte individual para o coletivo sem que haja maiores impactos nesta transição⁷¹.

Com efeito, caso o poder público não direcione sua gestão para tornar mais sustentável o acesso dos cidadãos a bens e serviços⁷² através dos meios de locomoção em massa, alterando padrões de comportamento do setor, requerendo investimentos em tecnologias menos poluentes reduzindo os impactos ambientais associados à mobilidade urbana, em pouco tempo, as cidades serão um lugar adverso e insalubre para se viver⁷³.

⁶⁷ AMADO, Frederico Augusto Di Trindade. **Direito Ambiental Esquematizado**. 5 ed. São Paulo, 2014. p. 856

⁶⁸ Ibidem

⁶⁹ BICALHO, Marcos Pimentel. Os desafios da mobilidade Urbana. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**. Ano 29. 2007.

⁷⁰ IEMA, Instituto de Energia e Meio Ambiente. **A bicicleta e as cidades**. 2. ed. São Paulo. 2010. p.12.

⁷¹ Ministérios das Cidades. **Ministro defende integração de esforços para melhorar qualidade do transporte público**. Disponível em: <www.cidades.gov.br>. Acessado em 20 de setembro de 2015.

⁷² MARINELA, Fernanda. **Direito Administrativo**. 5. Ed. Niterói. Impetus. 2011. p. 28.

⁷³ Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade Urbana**. Brasil. 2015. p.94.

4. PASSE LIVRE: UMA REALIDADE POSSÍVEL.

Tendo como propósito discorrer sobre a aplicação da tarifa gratuita, torna-se imprescindível relatar os protestos que permearam o país em meados de 2013. Protestos estes que emergiram em todos os estados da federação, tendo origem em Natal⁷⁴. Indivíduos de todas as camadas sociais tomaram às ruas em consonância com a insatisfação geral contra o aumento das passagens rodoviárias. Posto que, se o transporte público é precário, não há que se falar em aumento no valor da passagem⁷⁵.

O movimento ganhou destaque e motivou outras frentes a se posicionarem com seus diversos reclames. Por meses os cidadãos saíram aos grandes centros pedindo mais educação, saúde, segurança, empregos, menos corrupção. Como se escreviam nos cartazes “não era só por R\$ 0,20”, porém por uma infinidade de precariedades nos serviços essenciais e fundamentais oferecidos pela Administração Pública⁷⁶.

Recentemente a Constituição Federal de 1988 introduziu o transporte como direito social através da Emenda Constitucional nº 90⁷⁷ inserida no artigo 6º da Carta Política de 1988. Por conseguinte, o transporte, já fundamental na vida dos brasileiros, entra no rol de serviços prestados à população brasileira tão essenciais quanto a educação, saúde, alimento, moradia, trabalho, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e a infância e assistência aos desamparados⁷⁸.

Estimando a grande evolução que norteia os direitos sociais, vale esclarecer que, eles têm como cerne proporcionar, aos menos favorecidos, serviços que garantam com dignidade o mínimo de qualidade de vida, primando pela igualdade real. Visto que, também se destinam a beneficiar os hipossuficientes, assegurando que o Poder Público garanta a todos uma vida mais tranquila⁷⁹.

Parte da população já tem direito ao transporte gratuito, os idosos com idade acima de sessenta e cinco anos⁸⁰ tem garantida a gratuidade nos transportes urbanos com previsão na

⁷⁴PAULINO, Robério. **A força e a rebeldia da revolta do busão em Natal**. Artigo Disponível em: <<http://www.correiocidadania.com>>. Acesso em 21 de setembro de 2015.

⁷⁵PIRES, Ailton Brasiliense. Transporte Público: qualidade, custo e tarifa zero. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**. Ano 35. 2013.

⁷⁶RIBEIRO, Renato Guimarães. et. al. **Tarifa zero uma reflexão sobre a proposta**. CEFET-MG. 2015

⁷⁷BRASIL. Constituição (1988). Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015.

⁷⁸BRASIL. Constituição (1988). Artigo 6º.

⁷⁹BULOS, Uadi Lâmega. **Curso de Direito Constitucional**. 8. Ed. São Paulo. 2014. p. 809.

⁸⁰BRASIL. Constituição (1988). Artigo 230, § 2º.

Constituição Federal de 1988. Em alguns estados da federação, estes indivíduos já alcançam gratuidade com idade a partir de sessenta anos. Os deficientes têm esse benefício adquirido através da Lei 8.899/94⁸¹, a qual também beneficia com o passe livre o acompanhante do portador de necessidades especiais em todas as viagens.

Os carteiros, policiais e servidores do Poder Judiciário possuem passe livre, cujo direito foi conquistado culturalmente ao longo dos anos⁸². Essa classe de trabalhadores ou passam a catraca com um cartão gratuito ou sobem pela porta traseira ou dianteira, conforme os critérios observados pela legislação municipal vigente.

Além dos citados beneficiados pelo passe livre, os estudantes pagam meia passagem em todo território nacional, de acordo com as respectivas leis estaduais ou municipais disponíveis. Entretanto, vige em Natal uma lei autorizando o passe livre para estudantes da rede municipal de ensino, com horários predeterminados, segundo a aula do usuário, para a garantia da viagem gratuita⁸³.

Em vários lugares do Brasil e do mundo a tarifa zero em transportes públicos é uma realidade. Pensando na sustentabilidade, desenvolvimento econômico e nos cidadãos, gestores implantaram um sistema totalmente gratuito de veículos coletivos, funcionando em parte ou em toda a cidade⁸⁴.

Este serviço favorece usuários de várias classes sociais em especial pessoas de baixa renda e trabalhadores a se locomoverem tanto para suas atividades como para momentos de lazer, compras e também viabilizando um melhor acesso aos serviços públicos e demais bens disponíveis. Pode-se perceber que, as catracas nos transportes públicos servem como barreira física que limita os cidadãos menos favorecidos a ocuparem espaços públicos, pois torna inviável a mobilidade daqueles que não podem pagar pelo serviço⁸⁵.

Tem-se como exemplo a cidade de Maricá, no Rio de Janeiro, a primeira cidade do país com mais de 100.000 (cem mil) habitantes, a implantar a tarifa zero. Para tanto, o Prefeito criou a Empresa Pública de Transportes – EPT, autarquia municipal que opera as linhas que circulam 24 horas por dia. Toda e qualquer pessoa tem acesso ao serviço gratuito, não há

⁸¹ BRASIL. Lei nº 8.899, de 24 de fevereiro de 1994. Brasília.

⁸² PIRES, Ailton Brasiliense. Transporte Público: qualidade, custo e tarifa zero. **Revista dos Transportes Públicos** - ANTP. Ano 35. 2013.

⁸³ NATAL. Decreto nº 10.369 de 04 de agosto de 2014.

⁸⁴ RIBEIRO, Renato Guimarães. et. al. **Tarifa zero uma reflexão sobre a proposta**. CEFET-MG. 2015.

⁸⁵ Ibidem.

necessidade de nenhuma comprovação para se fazer uma viagem. Os ônibus passam por escolas, postos de saúde, hospitais, centros comerciais e pontos turísticos da cidade⁸⁶.

O modelo aplicado pela Prefeitura de Maricá tem sido amplamente divulgado como um marco na história do país, visto que, é completamente custeado pelo Município e concorre com o serviço de transporte pago. Não obstante, os gastos que a prefeitura tinha com vales-transportes são revertidos para a manutenção da autarquia proporcionando a população um serviço de qualidade e eficiência. Destarte, as viagens em transportes individuais diminuiram vertiginosamente⁸⁷.

É completamente possível, em Natal ou em qualquer cidade do país, um sistema de transporte coletivo gratuito, visto que, já há subsídios na própria legislação, os quais permitem essa inovação. Vê-se como exemplo a Lei do Vale-Transporte, cuja disposição redigi que trabalhadores da iniciativa privada tenham custeados pelo empregador, integralmente, as passagens referentes ao deslocamento de casa para o trabalho e vice-versa, podendo o empregador descontar uma parcela equivalente a 6% (seis por cento) do salário base do trabalhador⁸⁸.

Destarte, a Administração Pública no âmbito do Estado do Rio Grande do Norte, custeia, integralmente até 80 (oitenta) passagens de seus servidores, através do Auxílio-Transporte⁸⁹ e, por sua vez, os servidores tem uma parcela de 6% (seis por cento) descontada, tendo como base cálculo o soldo ou vencimento do agente público.

Na cidade do Natal, também há uma lei vigente, a qual prevê o Auxílio-Transporte, descontando a parcela de acordo com os vencimentos do servidor público municipal. Neste caso, os descontos variam de 4,9% (quatro vírgula nove por cento) a 6% (seis por centos) incidentes sobre o valores do vencimento básico⁹⁰.

Por isso, o gasto que as empresas privadas e a Administração Pública Direta e Indireta têm com o deslocamento dos seus colaboradores e servidores poderia ser investido na implementação do passe livre para toda a população, colaborando assim, para a redução de transportes individuais nas vias públicas e também para a diminuição dos congestionamentos, bem como, para a diminuição da poluição.

⁸⁶ Prefeitura Municipal de Maricá. Disponível em <<http://www.marica.rj.gov.br/>>. Acesso em 29 de setembro de 2015.

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ BRASIL Lei nº 4.718, de 16 de dezembro de 1985.

⁸⁹ RIO GRANDE DO NORTE. Lei nº 7.069 de 07 de outubro de 1997.

⁹⁰ NATAL. Lei Nº. 6.085, de 12 de abril de 2010.

O Poder Público viabilizando essa modalidade e investindo em frotas de ônibus equipadas com aparelhos para acessibilidade total, a longo prazo, daria aos cidadãos direitos fundamentais tangíveis, bem como, a possibilidade de ir e vir exercendo, com efeito, todos os direitos da população quando atingirem seus destinos sem necessariamente terem dinheiro para à viagem⁹¹.

Portanto, além da Administração Pública ser agente principal da solução para um transporte de qualidade, digno da população e totalmente gratuito, pode estudar e aderir as propostas da ONG Movimentos Passe Livre (MPL)⁹² e o Tarifa Zero⁹³, as quais propõem a criação de um Fundo de Transportes.

Para cooperar com a inclusão social, este fundo arrecadaria recursos de forma progressiva, sendo que aqueles que podem pagar mais pagariam mais, os que podem pagar menos assim o fariam e aqueles que não tem renda seriam dispensados de pagar. O verdadeiro intuito segue a inserção de todos no meio social⁹⁴.

Assim, proporcionalmente as contribuições seriam ajustadas, e sempre reavaliadas com o intuito exclusivo de garantir transportes públicos acessíveis, sustentáveis, de qualidade e totalmente gratuitos, igualmente disponível para todos os níveis sociais da coletividade brasileira. Vale demonstrar que, a política de Tarifa Zero pode ser capaz de viabilizar a redução de viagens em transportes individuais aumentando as feitas por transportes coletivos⁹⁵.

É importante entrar na esfera das necessidades mais básicas da população para entender que por mais módica que seja a tarifa, torna-se inalcançável para as pessoas hipossuficientes o acesso aos serviços públicos, a educação, saúde, lazer, esportes, atividades de um modo geral, ou até mesmo para buscar novas oportunidades de trabalho, resolver problemas cotidianos.

Nesta perspectiva, vale ressaltar que, priorizar este serviço, como já foi dito reiterada vezes, de modo crescente, trará desenvolvimento sustentável, econômico, benefícios para o meio ambiente e acessibilidade de todas as classes sociais aos mais diversos serviços e bens da sociedade.

⁹¹ Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Texto retirado da ONG Movimento Passe Livre.

⁹² Movimento Passe Livre (MPL). Disponível em <<http://www.mpl.org.br/>>. Acesso em 01 de outubro de 2015.

⁹³ Tarifa Zero. Disponível em <<http://tarifazero.org/>>. Acesso em 01 de outubro de 2015.

⁹⁴ Movimento Passe Livre (MPL). Disponível em <<http://www.mpl.org.br/>>. Acesso em 01 de outubro de 2015.

⁹⁵ RIBEIRO, Renato Guimarães. et. al. **Tarifa zero uma reflexão sobre a proposta**. CEFET-MG. 2015.

CONCLUSÃO

Consoante ao que foi proposto no artigo, pode-se concluir que, o sistema de transporte público urbano, tanto na capital do Rio Grande do Norte como em outros grandes centros metropolitanos do Brasil sofre com o silêncio administrativo que permeia diversas áreas da Administração Pública, enfrentando uma crise, no que tange as melhorias relacionadas a acessibilidade, meio ambiente e na implantação de tarifas gratuitas.

Neste sentido, vale ressaltar a condição imoral pela qual é tratado este serviço tão essencial ao desenvolvimento sustentável e econômico das novas civilizações. Os meios de transportes evoluíram bastante a partir da Revolução Industrial e tornaram possível a evolução dos grandes centros comerciais e industriais, inicialmente transportando carga e valores e posteriormente sendo utilizado também no transporte de pessoas.

Essa ferramenta reinventou novos caminhos, além de viabilizar grandes perspectivas para seus usuários. Presente no cotidiano da maior parte da população brasileira, o transporte coletivo complementa a rotina de trabalhadores, estudantes, turistas, tal como, as mais diversas classes de pessoas que buscam seus interesses através de algum meio de locomoção. E os ônibus são a maior frota de transporte coletivo do país, sem dúvida sendo o meio de transporte mais utilizado.

Desse modo, observa-se patente descaso por parte dos governantes, no que se refere a garantia de transporte coletivo de qualidade, proporcionando conforto e dignidade aos seus administrados contemplando os direitos sociais, do qual o transporte faz parte desde a recente Emenda Constitucional nº 90, a qual destaca a relevante importância desta atividade.

É inevitável não perceber os prejuízos causados pela má qualidade do transporte público oferecido, por exemplo, na Cidade de Natal. A promoção da licitação, na Capital Potiguar, se arrasta por anos e não tem seu efetivo cumprimento, empresários operam linhas e itinerários de maneira desrespeitosa tendo o Poder Público como conivente em sua inércia, deste modo, ferindo princípios garantidos em sede constitucional.

As grandes tecnologias e avanços da medicina proporcionaram aos indivíduos uma maior longevidade e autonomia, concorrendo para o ativismo das pessoas com idade avançada. Portanto, é nesta perspectiva que os gestores devem aplicar constantes investimentos em ônibus, estações, terminais e aparelhos públicos completamente acessíveis.

No entanto, alcançando não somente os idosos, bem como, os portadores de necessidades especiais e mobilidade reduzida, atendendo a tão postulada inclusão social e proporcionando a esta camada da sociedade o direito de ir e vir, a efetiva realização de suas atividades laborais e intelectuais, assim como, o acesso à cultura e lazer.

O usuário do transporte público tem como prioridade este meio, por não dispor de veículo próprio. No entanto, conta com a eficiência da Administração, no tocante à migração total de todas as classes sociais para utilização de veículos coletivos, tendo como objetivo implantar o modelo de cidades sustentáveis, as quais zelam pelo meio ambiente ambicionando uma melhor qualidade de vida das futuras gerações.

Se tais medidas não forem tomadas, as futuras gerações receberão metrópoles hostis e insalubres para viver, tornando as relações humanas nestes centros quase impraticáveis. Em vista disso, deve-se priorizar os transportes coletivos em detrimento dos veículos individuais, propiciando a preservação do meio ambiente e a diminuição de gases poluentes na camada atmosférica.

Neste contexto, percebe-se a importância dos transportes públicos urbanos para o crescimento, no que concerne a todas as atividades de uma cidade, bem como, na sustentabilidade dos grandes centros. Partindo dessa premissa, pode-se ver que a aplicação da tarifa zero para a modalidade de veículos coletivos propiciaria um rápido crescimento econômico, além de incluir todos os cidadãos ao meio social.

Desse modo, proporcionando a todos os cidadãos o acesso aos bens e serviços públicos, comungando da inserção de tecnologias de acessibilidade, promovendo o desenvolvimento sustentável através de políticas públicas, as quais tornem acolhedoras e imprescindíveis a escolha pelo transporte coletivo, somados aos planejamentos para estabelecer em âmbito nacional a tarifa-zero.

Não obstante, percebe-se que, a crise nos serviços de transportes públicos só será sanada com gestões políticas que priorizem o desenvolvimento sustentável, a inclusão social através da acessibilidade e das tarifas gratuitas em consonância com a associação do transporte ao rol dos direitos sociais.

REFERÊNCIAS

Agenda 21 brasileira. **Resultado da consulta Nacional**. Comissão de Políticas de Desenvolvimento Sustentável e da Agenda 21 Nacional. 2ª ed. Brasília, DF. 2004.

AMADO, Frederico Augusto Di Trindade. **Direito Ambiental Esquemático**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense. São Paulo: Método, 2014.

Assessoria Fernando Mineiro. Prefeitura abandona paradas de ônibus de Natal. Disponível em: <<http://natal.pt.org.br/2015/06/23/prefeitura-abandona-paradas-de-onibus-de-natal/>>. Acesso em 10 de setembro de 2015.

Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Disponível em: <www.antp.org.br/sistinfo>. Acesso em 12 de setembro de 2015.

BARBOSA, Rafael. **Pouca informação e muitos atrasos**. Jornal Tribuna do Norte, de 03 de setembro de 2013. Disponível em: <<http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/pouca-informacao-e-muitos-atrasos/260125>>. Acesso em 10 de setembro de 2015.

BICALHO, Marcos Pimentel. Os desafios da mobilidade Urbana. **Revista dos Transportes Públicos** – ANTP. Ano 29. 2007.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição Federal da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. Senado Federal. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em 10 de setembro de 2015.

BRASIL. Constituição (1988). Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm>. Acesso em 24 de setembro de 2015.

BRASIL. Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em 15 de setembro de 2015.

BRASIL. Lei do Vale-Transporte. Lei nº 4.718, de 16 de dezembro de 1985. Institui o Vale-Transporte e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7418.htm>. Acesso em 25 de setembro de 2015.

BRASIL. Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666cons.htm>. Acesso em 05 de setembro de 2015.

BRASIL. Lei nº 8.899, de 24 de fevereiro de 1994. Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8899.htm. Acesso em 29 de setembro de 2015.

BRASIL. Lei da Acessibilidade. Lei Nº 10.098, de 19 dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm>. Acesso e 29 de setembro de 2015.

BRASIL. Política Nacional sobre Mudança do Clima. Lei nº 12.187, DE 29 de dezembro de 2009. Institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima - PNMC e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12187.htm. Acesso em 23 de setembro de 2015.

BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em 25 de setembro de 2015.

BULOS, Uadi Lâmega. **Curso de Direito Constitucional**. 8ª Ed. Editora Saraiva. São Paulo. 2014.

Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Disponível em: <<http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/natal>>. Acesso em 12 de setembro de 2015.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 27ª ed. São Paulo. Editora Atlas. 2014.

FILHO, José dos Santos Carvalho. **Manual de Direito Administrativo**. 27ª ed. Editora Atlas. São Paulo. 2014.

FINKELSTEIN, Cláudio. NEGRINI FILHO, João. CAMPELLO, Livia Gaigher. OLIVEIRA, Vanessa Hasson. **Direito ambiental no Século XXI: Efetividade e Desafios**. (recurso eletrônico). Editora Clássica. Rio de Janeiro. 2012.

Guia de Direitos. **Transporte Público coletivo**. Disponível em: <http://www.guiadedireitos.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1248&Itemid=292>. Acesso em 11 de setembro de 2015.

Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA). **A bicicleta e as cidades**. 2ª ed. São Paulo. 2010.

Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT). **Aquecimento Global**. Disponível em: <<http://www.ipt.br/noticia/402.htm>>. Acesso em 08 de setembro de 2015.

MARINELA, Fernanda. **Direito Administrativo**. 5ª ed. Editora Impetus. Niterói. 2011.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 31. ed. Malheiros Editores. São Paulo. 2013.

Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB). **Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília. 2015.

Ministérios das Cidades. **Ministro defende integração de esforços para melhorar qualidade do transporte público**. Disponível em: <www.cidades.gov.br>. Acessado em 20 de setembro de 2015.

Ministério do Meio Ambiente. **Inventário Nacional de emissões atmosféricas por veículos automotores rodoviários**. Relatório Final. Brasília. 2013.

Ministério do Meio ambiente. **Mobilidade Sustentável**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis>>. Acessado em 18 de setembro de 2015.

Movimento Passe Livre (MPL). Disponível em <<http://www.mpl.org.br/>>. Acessado em 01 de outubro de 2015.

NATAL. Lei Complementar nº 149 de 18 de maio de 2015. Dispõe sobre a organização do Sistema Municipal de Serviços Públicos de Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros de Natal; delega a sua execução por meio de Concessão, Permissão e Autorização; cria o Fundo Municipal de Transportes Coletivos (FMTC); estabelece subsídios para o sistema e dá outras providências. Disponível em: <http://portal.natal.rn.gov.br/_anexos/publicacao/legislacao/LeiComplementar_20150618_149_.pdf>. Acesso em 8 de setembro de 2015.

NATAL. Lei Municipal nº 423, de 2015. Suspensa pela Juíza de Direito Francimar Dias Araújo da Silva da 2ª Vara da Fazenda Pública da Comarca de Natal.

NATAL. Lei Nº. 6.085, de 12 de abril de 2010. Institui o Auxílio Transporte, e dá outras providências. Natal, RN. Disponível em: http://www.natal.rn.gov.br/_anexos/publicacao/legislacao/LeiOrdinaria20100412_6085.pdf. Acesso em 30 de setembro de 2015.

NATAL. Decreto nº 10.369 de 04 de agosto de 2014. Regulamenta a Lei Municipal n.º 6.468, de 30 de junho de 2014. Natal, RN. Disponível em http://portal.natal.rn.gov.br/_anexos/publicacao/legislacao/Decreto_20140805_10369_.pdf. Acesso em 02 de outubro de 2015.

NATAL. Regimento Interno das Audiências de Diretrizes para Licitação de Transporte do Município de Natal, de 12 de janeiro de 2015. Disponível em: <<http://www.natal.rn.gov.br/>>. Acesso em 01 de setembro de 2015.

PAULINO, Robério. **A força e a rebeldia da revolta do busão em Natal**. Artigo Disponível em: <<http://www.correiodacidade.com>>. Acesso em 21 de setembro de 2015.

PIANUCCI, Marcela Navarro. **Análise de acessibilidade do Sistema de Transporte Público Urbano. Estudo de caso na cidade São Carlos-SP**. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, SP. 2011.

PIRES, Ailton Brasiliense. Transporte Público: qualidade, custo e tarifa zero. **Revista dos Transportes Públicos** - ANTP. Ano 35. 2013.

Prefeitura de Curitiba. **Acessibilidade no Transporte Coletivo**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/>>. Acessado em 14 de setembro de 2015.

Prefeitura Municipal de Maricá. Disponível em <<http://www.marica.rj.gov.br/>>. Acessado em 29 de setembro de 2015.

Prefeitura Municipal do Natal. Disponível em: <<http://www.natal.rn.gov.br/>>. Acessado em 12 de setembro de 2015.

Prefeitura da Municipal do Natal. **Licitação de Transportes Coletivos de Natal**. 2015. Disponível em: <<http://www.natal.rn.gov.br/>>. Acesso em 01 de setembro de 2015.

RIBEIRO, Renato Guimarães. SCHIAFFINO, Daniela Ponce de Leon. TOLEDO, Juliana Iara de Freitas Toledo. **Tarifa zero uma reflexão sobre a proposta**. CEFET-MG. Belo Horizonte, MG. 2015.

RIO GRANDE DO NORTE. Lei nº 7.069 de 07 de outubro de 1997. Institui os Auxílio-Transporte para os servidores do Estado e determina outras providências. Natal, RN. Disponível em: http://www.al.rn.gov.br/portal/_ups/legislacao/7.069.pdf. Acesso em 03 de outubro de 2015.

RIO GRANDE DO NORTE. Tribunal de Justiça. Ação Civil Pública nº 0835606-37.2015.8.20.5001. Juíza Francimar Dias Araújo da Silva. **Pesquisa de processo**, Liminar, de 25 de agosto de 2015. Disponível em: <<http://esaj.tjrn.jus.br/cpo/pg/open.do>>. Acesso em 27 de setembro de 2015.

Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social (SESED/RN). **Sesed cria Fórum Permanente para melhorar a segurança no transporte público**. Disponível em: <<http://www.defesasocial.rn.gov.br/Conteudo.asp?TRAN=ITEM&TARG=76801&ACT=&PAGE=&PARM=&LBL=Materia>>. Acessado em 01 de setembro de 2015.

Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU). Setor de Comunicação. Disponível em: <<http://www.natal.rn.gov.br/>>. Acesso em 05 de setembro de 2015.

Sistema de Informação de Mobilidade Urbana. **Relatório Geral 2013**. ANTP. 2015. pp. 3-16 Paulo. MÉTODO, 2014. p. 511.

Tarifa Zero. Disponível em <<http://tarifazero.org/>>. Acessado em 01 de outubro de 2015.

TORQUATO, Bernardo J.C. SILVA, Marcela M.G. da. **Transporte e clima urbano em Nata/RN**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. Ano 34. 2011.

Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte. **Pleno retifica suspensão de artigo que submetia licitação do transporte a aprovação pela CMN**. Disponível em: <<http://www.tjrn.jus.br/index.php/comunicacao/noticias/4937-pleno-ratifica-suspensao-de-artigo-que-submetia-licitacao-do-transporte-a-aprovacao-pela-cmn>>. Acessado em 10 de setembro de 2015.

Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte. **Justiça suspende cadastro de idosos nos ônibus de Natal.** Disponível em <http://www.tjrn.jus.br/index.php/comunicacao/noticias/9350-justica-suspende-cadastro-de-idosos-nos-onibus-de-natal>. Acessado em 15 de setembro de 2015

Urbanização de Curitiba S.A (URBS). Disponível em <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/acessibilidade>. Acessado em 14 de setembro de 2015

VALENTE, Amir Mattar. PASSAGLIA, Eunice. CRUZ, Jorge Alcides, MELLO, José Carlos. CARALHO, Nívio Antônio. MAYERLE, Sérgio. SANTOS, Silvio dos. **Qualidade e produtividade nos transportes.** São Paulo. 2008. p. 32.