

AUTOR: Alan de Paula Domingues*

ORIENTADOR: Prof. M. Sc. Jeferson Alves dos Santos**

INTRODUÇÃO

A Magna Carta brasileira, de 1988, no art. 21, inciso XII, alínea “d”, e no art. 30, inciso V, consagra a competência do Estado para com a implementação das políticas públicas de transporte coletivo metroferroviário. Tal objetivo implica em adequação, suficiência e disponibilidade de tempo e recursos, o que dificulta a atuação estatal, pela restrição orçamentária e o déficit de infraestrutura.

As Parcerias Público-Privadas (PPP's) originaram-se devido à crescente demanda por dispositivos incentivadores de investimento sem comprometimento dos escassos recursos públicos. Instituída, no Brasil, pela Lei n. 11.079, de 2004, a PPP constitui potencial alternativa para se alcançar tais preceitos sem que se comprometa a qualidade e eficiência na prestação de serviços públicos.

OBJETIVO

Objetivo geral

Analisar os principais reflexos da referida implementação, examinando-se, para tal, a contratação da metro-linha 4 (amarela) paulistana, de 29 de novembro de 2006.

Objetivo específico

◀ Analisar o motivo pelo qual a implementação das políticas públicas de transporte coletivo metroferroviário, por meio das PPP's, potencializa a infraestrutura no setor, enquanto, as do Estado mostram-se precárias e ineficientes.

METODOLOGIA

No presente trabalho, utilizou-se pesquisa bibliográfica, teórica, levantamentos documentais e doutrinários, sob abordagem qualitativa, por meio do método histórico e o hipotético dedutivo, elaborando hipóteses, a fim de solucionar uma problemática.

DESENVOLVIMENTO

O Brasil, em 1960, optou por um modelo de mobilização centrado no uso do automóvel e, conseqüentemente, iniciou-se um processo de priorização do transporte individual. Assim, o transporte público foi relegado a segundo plano, inclusive em relação a investimentos. (AFFONSO; ROCHA, 2003, p. 93-94). Conseqüentemente, em meados de 1990, as limitações legais para obtenção de recursos financeiros pelos estados e municípios acentuaram ainda mais a crise do setor.

A crescente demanda por mecanismos instigadores de investimentos, sem comprometimento dos escassos recursos públicos, propiciou a promoção dos investimentos privados em projetos públicos, o que consagrou as PPP's como novo modelo contratual que, por sua vez, marca a evolução do contratualismo administrativo clássico. Pois, nesse contexto de restrição orçamentária e déficit de infraestrutura, se o Estado optar por arcar sozinho com o financiamento, operação e manutenção destes projetos, acabaria por onerar, ainda mais, os cofres públicos, haja vista que, os recursos públicos disponíveis são menores do que o necessário para garantir ao povo os direitos constitucionalmente previstos e, conseqüentemente, iria prestar certas garantias

constitucionais em detrimento de outras, inviabilizando o caráter essencial ou fundamental das políticas públicas de transporte coletivo.

A primeira PPP assinada no Brasil, foi em 2006, na modalidade de concessão patrocinada, “[...] entre o Governo do Estado de São Paulo, na qualidade de poder concedente, e a sociedade de propósito específico, concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo, empresa denominada ViaQuatro” (MOREIRA et al., 2012, p. 41).

Isto posto, ressalta-se que o desenvolvimento na infraestrutura metroferroviária está no fato de o Estado concentrar esforços em atividades-fim, em detrimento das atividades-meio, pois, “[...] ao invés de um único sujeito aplicar todos os seus esforços para satisfazer as próprias necessidades, é muito mais eficiente dedicar-se a uma atividade específica e recorrer a terceiros para o restante” (JUSTEN FILHO, 2014, p. 16), isto é, ao parceiro privado.

CONCLUSÃO

Portanto, salienta-se que a instabilidade e o desenvolvimento estatal, embora constituam termos antagônicos, encontram-se estritamente vinculados à capacidade de o governo propiciar políticas públicas efetivas. Logo, a implementação das políticas públicas de transporte coletivo metroferroviário, por meio das PPP's, representa importante mecanismo para se alcançar tais preceitos, pois, não basta apenas propiciar atendimento à demanda imediatista, qual seja, o acesso ao transporte público, mas, torna-se imprescindível a atenção a fatores de adequação, suficiência e disponibilidade de tempo e recursos públicos, além da segurança e comodidade dos usuários.

REFERÊNCIAS

- AFFONSO, Emiliano S.; ROCHA, Ronaldo da. Recursos e financiamento para o transporte público. *Revista dos Transportes Públicos-ANTP*, São Paulo, p. 93-100, 2003. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/A63EE5DA-6D9F-485F-AE30-77453F808658.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2018.
- BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 04 out. 2017.
- _____. Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de Parceria Público-privada no âmbito da Administração Pública. *Diário Oficial da União*, 30 dez. 2004. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm>. Acesso em: 04 out. 2017.
- MOREIRA, Leandro Capergiani et al. As parcerias público-privadas no Estado de São Paulo: a contribuição ao processo de descentralização da administração pública. *Gestão e Regionalidade*, São Paulo, v. 84, n. 28, p.33-47, dez. 2012. Disponível em: <http://seer.uscs.edu.br/index.php/revista_gestao/article/view/1766/1332>. Acesso em: 27 jun. 2018.
- JUSTEN FILHO, Marçal. *Comentários à lei de licitações e contratos administrativos*. 16. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 1277.

* dmgs.alan@gmail.com. Acadêmico do 10º período da Faculdade de Direito do Instituto Machadense de Ensino Superior (IMES), mantido pela Fundação Machadense de Ensino Superior e Comunicação (FUMESC) - Machado/MG.

** jasalfenas@yahoo.com.br. Professor da Faculdade de Direito do IMES/ FUMESC - Machado/MG.