



TROCA SALUTAR DE EXPERIÊNCIAS



Evento reúne magistrados e empresários na discussão sobre a responsabilidade civil no transporte terrestre de passageiros

O transporte coletivo de passageiros é responsável por conduzir diariamente, somente no estado de São Paulo, milhões de pessoas. Trata-se de uma operação complexa, que envolve inúmeros atores: operadores do transporte, passageiros, poder concedente, frota e infraestrutura viária, entre tantos outros.

Por isso, é tão importante discutir e buscar soluções, de modo que o serviço prestado à sociedade ofereça cada vez melhor qualidade e esteja atento às necessidades da população.

Com foco na busca de soluções, a **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**

e o **Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP)** realizaram de 17 a 19 de maio, no Hotel Villa Rossa, em São Roque, São Paulo, a **23ª edição do Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros**.

A exemplo dos anos anteriores, o evento – já tradicional e consagrado no setor – reuniu ministros do Superior Tribunal de Justiça e do Supremo Tribunal Federal, desembargadores, juízes, advogados, professores, empresários, representantes de entidades do segmento e estudantes de direito.

Durante dois dias foram discutidos temas como: os Desafios regulatórios do setor, Ações de ressarcimento contra a Fazenda Pública, Tarifa de remuneração e preço público e Prescrição das ações indenizatórias, limites do dano moral reflexo e da pensão mensal.

Na abertura do conclave, o **presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz**, falou sobre a importância do Congresso e lembrou fatos importantes que marcaram a sua trajetória, como a parceria inicial e inédita do SETPESP com o Centro de Estudos e Pesquisas do 1º Tribunal de Alçada Civil de São Paulo e, posteriormente, com a Academia Paulista de Magistrados, com a Escola Paulista da Magistratura e a FETPESP.



TRANSPORTE ILEGAL: CONCORRÊNCIA RUINOSA

Segundo o **desembargador Paulo Dimas de Bellis Mascaretti, secretário de Justiça e da Defesa da Cidadania do Estado de São Paulo**, não está fácil ser empreendedor no País, mas é preciso ser otimista e ter esperança. “Cada um deve fazer a sua parte para enfrentar e vencer os desafios”, destacou em sua palestra sobre os **Desafios regulatórios do setor de transporte regular de passageiros**.

E olha que os desafios não são poucos! Para Paulo Dimas, dentre eles, destacam-se as questões de legislação, necessidade de uma fiscalização mais eficiente por parte do poder público e efetividade de punição. “Temos atualmente dois grandes males: o transporte clandestino e a proliferação dos aplicativos – uma nova concepção de transporte que promove o desequilíbrio das empresas regulares - que geram milhares de empregos - e que vai gerar judicialização”, destacou.

Nesse sentido, disse ser fundamental que o poder público exerça o seu poder fiscalizador, que deve ser aprimorado, e combata esses males. “O transporte ilegal é uma ilicitude criminal que merece sanção e maior repressão, pois se trata de uma concorrência ruínosa, que pode até afetar a subsistência das empresas.”

O desembargador reconheceu que o setor tem grandes dificuldades com a concorrência desleal e

ressaltou a necessidade de um amplo debate para o equilíbrio dessa situação.

Além disso, defendeu o aprimoramento do gerenciamento da operação, a intervenção do poder público para melhorar o sistema viário e a modernização do controle da evasão de receita, para evitar as fraudes.



CRISE DAS MAIS SÉRIAS

O ministro **Marco Aurélio Mello, do Supremo Tribunal Federal**, também não tem uma visão muito positiva sobre o momento pelo qual passa o País. “Vivemos uma crise moral, econômica e financeira das mais sérias, ante a estagnação do Brasil, e não há muita esperança, pois o momento revela a busca não do entendimento, mas sim de conflito.”



Segundo o ministro, na sociedade tudo depende de algo básico na vida, que é a segurança jurídica, dada pela Constituição Federal.

“A solução está na observância da legislação, que deve ser aplicada com vigor, e na presença indispensável do próprio estado, tornando efetivas as normas de regência. Só assim vamos ter dias melhores, pois, fora da lei, não há salvação”, ressaltou Marco Aurélio.

Para o ministro, o transporte ilegal deve ser objeto de sanção e atuação concreta feita pelo próprio estado. “Os meios de combate já existem e só avançaremos com a observância irrestrita à ordem jurídica”, salientou.

Finalizando a sua apresentação, Marco Aurélio reafirmou que “vivemos dias preocupantes, considerando o mercado desigual de oferta excessiva de mão de obra e poucos recursos, além da preocupação diante de uma crise econômico-financeira”.

QUESTÕES POLÊMICAS

Participaram do debate sobre as **Questões polêmicas e atuais das ações de ressarcimento contra a Fazenda Pública a ministra Regina Helena Costa (Superior Tribunal de Justiça); o desembargador Luís Paulo Aliende Ribeiro (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo) e o juiz do TRE/SP e advogado, José Horácio Halfeld R. Ribeiro.**

Em sua explanação, o desembargador Luiz Paulo desabafou que a contratação do perito contábil nas ações de litígios é um dos maiores dilemas para o magistrado, tendo em vista que é difícil para o juiz nomear uma pessoa honesta, confiável, com capacidade profissional.

“Por isso é importante que as empresas tenham a sua disposição um assistente técnico, bem treinado, pronto para apresentar um contraponto ao lado técnico, em caso de ineficiência do perito. Além disso, as empresas devem trabalhar melhor os seus assistidos, o que facilita o retorno desejado”, recomendou.



Já o juiz José Horácio disse que a insegurança jurídica é aflitiva. “Nós sabemos que tanto o empresário, como o advogado e o magistrado, na hora de solucionar os problemas, são colocados diante de um dilema que é investir em um país onde as leis não são respeitadas e as pessoas se aproveitam das lacunas para tirar vantagem”, pontuou.

Além disso, segundo o juiz, a legislação é um grande problema no Brasil, tendo em vista que há mais de cinco milhões de leis no País, o que dificulta o conhecimento de todas. “Por isso é importante conhecer o direito e a jurisprudência”, ressaltou.



A ministra Regina Helena esclareceu que o Supremo Tribunal de Justiça (STJ), entre as suas atribuições, tem a função – que parece ser a mais importante – de uniformizar a interpretação e aplicação da legislação ou do direito federal.

“Entretanto, essa missão do STJ, de extrema importância, não é realizada do jeito que gostaríamos em função do volume expressivo do julgamento de causas individuais que acaba comprometendo a tarefa de examinar a legislação federal, que é extremamente vasta, e de uniformizar, fixar, a interpretação e aplicação de todos os órgãos do Poder Judiciário, desabafou Regina.

PREJUÍZOS IRREPARÁVEIS

Para falar sobre a **Tarifa de remuneração e preço público nas concessões e permissões de transporte de passageiros e limites do controle jurisdicional** estiveram presentes o **ministro Ricardo Villas Bôas Cueva (Superior Tribunal de Justiça)** e o **desembargador Wanderley José Federighi (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)**, juntamente com o **presidente do SPUrbanuss e vice-presidente da FETPESP, Francisco A. N. Christovam.**

Em sua apresentação, Francisco Christovam, entre outros temas, abordou a questão das gratuidades

e de que modo isso afeta significativamente a remuneração das empresas. “Somente no ano passado, em São Paulo, foram destinados mais de três bilhões de reais de subsídio para cobrir as gratuidades (equivalentes a 48% do custo) que beneficiam o usuário e não as empresas.”

Christovam contou que a produção do serviço de transporte em São Paulo custa por ano 8,2 bilhões e que a arrecadação é de cerca de 5 bilhões. “Essa diferença é paga pela prefeitura como subsídio aos usuários”, ressaltou.

Segundo o presidente do SPUrbanuss, de maneira geral, o sistema de transporte sofre com o descum-

primento dos contratos (aditivos modificadores); vícios de iniciativas de diversas proposituras (gratuidade, regulações); engessamento dos órgãos gestores; exigências descabidas e onerosas; falta de investimento no setor; custos operacionais elevados; concorrência predatória dos aplicativos; rigidez contratual; queda na demanda de passageiros e descontinuidade administrativa com a mudança de governo de quatro em quatro anos.

Finalizando, Francisco enfatizou que “sem controle jurisdicional, muito bem estabelecido e respeitado, o setor terá prejuízos irreparáveis”.



ÔNIBUS, MOLA PROPULSORA DO PROGRESSO

Na ocasião, o desembargador Wanderley José Federighi citou a orientação normativa número 22 da Advocacia-Geral da União (AGU) que diz que o reequilíbrio econômico-financeiro pode ser concedido a qualquer tempo, independentemente de previsão contratual, desde que verificadas as circunstâncias elencadas na Lei que regula as licitações. “O reequilíbrio deve ocorrer sempre que haja oneração do contrato”, enfatizou.

Com relação aos limites do controle jurisdicional, *afirmou ser admissível, entretanto deve ocorrer sempre* sob o prisma da legalidade na conduta das partes. “O controle deve ser cauteloso para evitar prejuízo às empresas coletivas e a todas as partes interessadas”, ressaltou, lembrando que as empresas de ônibus são a mola propulsora do progresso no País.



Já o ministro Ricardo Villas Bôas Cueva trouxe alguns acordos recentes voltados para o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e destacou que a segurança jurídica existe como uma decorrência natural da estabilidade das relações e que é um dos elementos essenciais no estado de direito.

Segundo Villas Bôas, o contrato administrativo tem uma peculiaridade: todas as cláusulas são mutáveis, com exceção da equação econômico-financeira. “O contratado tem algumas garantias, como a intangibilidade da equação econômico-financeira, que decorre diretamente dos princípios constitucionais da irretroatividade, isonomia e do interesse público.”

“O controle jurisdicional, no que tange à política tarifária, não pode interferir em questões de natureza político-econômica inseridas no mérito administrativo, tendo em vista que falta a necessária expertise técnica”, enfatizou o ministro.



TEMAS CONTROVERSOS

O último dia de debates foi marcado pelo painel **Temas controversos na responsabilidade civil no transporte de passageiros**. Participaram como debatedores os **ministros Alexandre de Moraes (Supremo Tribunal Federal) e Luis Felipe Salomão (Superior Tribunal de Justiça)**.

O ministro Salomão ressaltou a importância de eventos como esse Congresso que propicia o diálogo – tão necessário e construtivo – entre o Judiciário e o setor de transportes. “Eles nos possibilitam conhecer a realidade e o funcionamento do segmento, o que é muito importante para melhoria da nossa atividade judicante”, destacou.

De acordo com Salomão, há mais de 80 milhões de processos em tramitação, ocasionando uma grande saturação do Judiciário. Para amenizar esse problema, um microsistema de legislações vem permitindo a adoção de soluções extrajudiciais e cada vez mais estão sendo usados os recursos da mediação e da arbitragem. “Há uma mudança de mentalidade para que o Judiciário não seja o único canal para resolver o conflito”, esclareceu.

Salomão aconselhou, ainda, os operadores do transporte coletivo a adotarem a figura do *ombudsman* (profissional contratado pela empresa para receber críticas e sugestões dos usuários), de modo que ele atue mais efetivamente em eventuais conflitos, para evitar que prosperem.



OPERAÇÃO DE GUERRA

Em sua explanação, o ministro Alexandre de Moraes destacou que o transporte de passageiros é feito predominantemente sobre pneus, ou seja, 1/3 das viagens em São Paulo é realizada em ônibus.

“A mobilidade urbana é toda, ou em sua grande parte, fincada no transporte sobre pneus, que não tem prioridade do Poder Público, apesar de transportar mais de cinco milhões de pessoas por dia”, ressaltou. “A prioridade no Brasil sempre foi, e continua sendo, o transporte individual.”


Outro agravante para o setor, na concepção de Alexandre, é a proliferação de novas modalidades de transporte por aplicativos, que necessitam de normatização, para propiciar uma concorrência justa com o transporte regular, que tem contratos engessados, são normatizados e respondem por responsabilidade objetiva.

Além disso, acrescenta, as novas modalidades de transporte, ao invés de melhorarem a mobilidade, podem gerar um conflito, piorando a própria segurança jurídica,

os investimentos do setor e até a população. “Não é justo para o setor privado, que presta um serviço público, tenha mais obrigações do que os que oferecem serviços pelos aplicativos.”

Para Alexandre, esse é um momento importante para que a questão seja discutida dentro de um planejamento de mobilidade urbana. “Caso contrário, vamos ter sistemas mais privilegiados do que o regular, do ponto de vista econômico, e sem amarras do Poder Público.

Finalizando, enfatizou que há uma desigualdade entre a relação do Poder Público e as empresas operadoras no que se refere à priorização do transporte de passageiros. “Trata-se, portanto, de uma operação de guerra e de uma relação de amor dos empresários pelo transporte público.”

Encerrando o conclave, o **presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz**, destacou a excelência das palestras e a magnitude do conclave, que certamente vai proporcionar as ferramentas necessárias, no campo jurídico, para o enfrentamento dos diversos problemas que o setor de transporte de passageiros enfrenta no dia a dia. 



23º CONGRESSO

MELHORES MOMENTOS



