

Marco Legal do Transporte Coletivo é importante, mas precisa ser corrigido para reverter a crise do transporte nas cidades e caminhar para a Tarifa Zero

No começo de 2025, o **Setorial Nacional de Logística, Transportes e Mobilidade Urbana do Partido dos Trabalhadores (PT)**, constituiu um Grupo de Trabalho para analisar projetos que tramitam no Congresso Nacional apresentando soluções para a crise estrutural que vive o transporte coletivo e a mobilidade urbana nas cidades brasileiras. Deste trabalho resultou uma análise do Projeto de Lei 3.278 de 2021 e da Proposta de Emenda Constitucional 25 de 2023.

De forma estrutural, as políticas públicas de mobilidade nunca tiveram a necessária atenção do poder público nas cidades brasileiras. Por um lado, o transporte coletivo sempre foi bastante desregulamentado, com as gestões locais transferindo toda a responsabilidade sobre o serviço para as empresas privadas, por outro lado outras ações de mobilidade ativa, para pedestres ou ciclistas, sempre foram relegadas em detrimento a uma prioridade política e cultural para o transporte individual.

Esta situação também se desenrolou num cenário de predomínio de políticas sociais e fiscais neoliberais que forçaram a redução do tamanho do poder público no papel de planejador e orientador destas políticas. Resultando em pouco ou quase nenhum investimento para o avanço das infraestruturas, e quanto a prestação do serviço, a determinação de que cada usuário deveria arcar com os custos integrais de seu deslocamento.

A reversão deste cenário passa, obrigatoriamente, pela ampliação da capacidade de controle do poder público sobre a condução da política de mobilidade, além da capacidade de investimentos no setor. Também se faz necessário um arcabouço institucional que instaure um ambiente de governança integrada entre os entes municipais, estaduais e a União na execução das políticas de transportes. É com esta orientação que este setorial avaliou os projetos em questão, conforme se observará na sequência.

Sobre o projeto

A base do texto atual do projeto foi elaborada pela equipe técnica da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, a partir de estudos contratados de diagnóstico e propostas para o setor e de discussões conduzidas no Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana.

O resultado foi um texto bastante pragmático e avançado no confronto aos problemas históricos que o setor apresenta, mas com algumas contradições resultantes da negociação com as forças econômicas do setor, que inclusive já atacaram o texto em sua tramitação no Senado.

De forma resumida o projeto detalha aspectos gerais da governança do transporte coletivo no país, abordando diretrizes básicas de planejamento, contratação, governança, financiamento e operação das infraestruturas e serviços do transporte coletivo, seja no transporte rodoviário, ferroviário ou aquaviário. O projeto se propõe a ser um detalhamento da Política Nacional de Mobilidade Urbana, realizando um recorte para o tema do transporte público coletivo.

Na avaliação do setorial de transportes do PT, o projeto acerta em orientar regras para os municípios e estados cumprirem no planejamento, contratação, financiamento e operação do transporte coletivo, aumento a capacidade de controle e planejamento do poder público em temas centrais da política, como por exemplo o controle dos recursos, dos dados e da bilhetagem.

Não se trata apenas de passar a subsidiar o serviço, como algumas cidades já o fazem, mas de uma mudança na forma do custeio e da remuneração do serviço público, buscando pagar o serviço pelo seu custo real, vinculado ao alcance de metas de qualidade. Isso deve garantir a cobertura, frequência e universalidade do transporte como um direito, superando o cenário atual de atendimento a linhas e locais rentáveis e abandono das periferias e horários de menor atratividade econômica. Porém é preciso corrigir alguns problemas que surgiram durante sua tramitação no Congresso:

- **Principais problemas a serem corrigidos no projeto:**

- Quanto a Remoção do Artigo 30º:

Durante a tramitação do projeto na Câmara, o Artigo 30º do projeto foi indevidamente removido. Este artigo é essencial para o sucesso do projeto, pois organiza receitas que são essenciais para reduzir as tarifas cobradas dos usuários, até alcançarmos à Tarifa Zero.

Apesar de sensível, o artigo está em conformidade com o disposto na Lei 12.587/2012, que regula que as receitas vindas do transporte individual devem ser aplicadas no transporte coletivo gerando benefícios extremamente justos à sociedade, inclusive a quem não usa ônibus ou trens, pela melhoria geral da circulação, da qualidade de vida e do meio ambiente nas cidades.

O projeto organiza receitas existentes e outras que podem ser criadas, a critério dos municípios eventualmente interessados. Além disso, se considerar o impacto que deve ser identificado na tarifa, o instrumento não resultará na criação de novas cobranças à sociedade, mas, no limite, se tratará da substituição do valor cobrado na tarifa, que passará a ser cobrado de forma mais justa.

O texto do Artigo pode ser ajustado, para deixar claro a discricionariedade do município na criação da tarifa, mas ele precisa ser reintroduzido no texto, nos moldes do Destaque 3 (DTQ 3) apresentado pelo Partido dos Trabalhadores.

- Quanto a ausência de instrumentos específicos de participação:

Apesar do texto apresentar importantes avanços em direitos dos usuários e reforçar definições de participação popular já previstos na Lei 12.587/2012, durante a elaboração do texto e agora no Congresso foram apresentados instrumentos modernos e específicos de participação popular, como a regulamentação de processos de consultas e audiências públicas. **Neste sentido, é importante a aprovação da Emenda 5 (EMP 5) apresentada pelo Partido Socialismo e Liberdade, com a introdução destes instrumentos no Art. 18º.**

- Quanto a correção do ataque às gratuidades presente no Art. 27 § 3º e § 4º:

O projeto do Marco Legal do Transporte Público promove uma transformação no modelo de remuneração do transporte nas cidades que estes parágrafos contradizem frontalmente. Superando o atual modelo onde a remuneração dos empresários é baseada no número de passageiros transportados, o que leva à problemas de lotação, baixa frequência e restrições a gratuidades, o texto propõe uma remuneração baseada em elementos reais do custo do serviço e o alcance de metas de qualidade. Neste modelo, o custeio do serviço e as fontes de recursos pagarão os custos reais da prestação dos serviços, independentemente do número de passageiros gratuitos ou pagantes transportados.

Ou seja, o custeio do serviço já está resolvido de forma mais correta no caput do Art. 27, e o texto dos parágrafos 3 e 4 contradizem o próprio caput e podem abrir interpretações equivocadas que inevitavelmente levarão a erros, ataques e restrições a gratuidades existentes ou novas. Fontes de receitas não devem ser criadas para cobrir gratuidades, mas sim para cobrir custos do serviço que é calculado para atender o padrão de serviço necessário à demanda. Na mesma linha, o Artigo 43º do projeto de lei também precisa ser revisto, pois as cidades não precisam se adequar a esta redação equivocada, mas sim a toda a mudança de modelo de gestão e remuneração do transporte estabelecida.

O texto dos parágrafos 3 e 4 do Art. 27º pode ser retirado sem gerar nenhuma omissão ao texto, ao contrário, corrigirá uma contradição criada pelo texto equivocado.

- Remoção no Senado do detalhamento da divisão das atividades do contrato:

Outro elemento importante que estava previsto no projeto e foi retirado em sua tramitação no Senado foi o modelo de contratação com a separação das atividades do serviço de transporte. O modelo já está sendo adotado e estudado por grandes cidades brasileiras como o Rio de Janeiro e São José dos Campos, e é bastante comum em cidades pequenas, apesar da falta de dados.

A proposta deste novo modelo também é importante para buscar aumentar a capacidade de controle público sobre o serviço, vide o sucesso que tem sido identificado em cidades que o adotaram. Portanto é importante que a legislação federal abrace e regule essa possibilidade, como estava previsto no texto original que chegou ao Senado, dando regramentos de unidade do planejamento, mesmo com a divisão das atividades.

É necessário que o texto dos Artigos 6º, inciso V, e 31º, parágrafos 3º e 4º sejam reformulados conforme a redação original do projeto que foi enviado ao Senado pelo Ministério das Cidades.

Diante do exposto, o **Setorial Nacional de Logística, Transportes e Mobilidade Urbana do Partido dos Trabalhadores (PT)** espera contribuir com os nobres deputados para o aprimoramento da proposta do Ministério das Cidades na construção de uma legislação mais efetiva e moderna e na melhoria das políticas de transporte público coletivo nas cidades brasileiras.