

## **Inovações para o modelo de prestação do serviço de transporte público coletivo.**

Aguiar Gonzaga Vieira da Costa<sup>1</sup>; Glaucia Maia de Oliveira<sup>1</sup>; Luana Landim Araujo<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Ministério das Cidades – Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, SGAN Quadra 906, Módulo “F”, Bloco “A”, Edifício Celso Furtado, tel.: (61) 2034-4703, [www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br)

### **SINOPSE**

Este artigo visa debater a proposta do Marco Legal do Transporte Público Coletivo que tem como objetivo promover mudanças estruturais na regulação, gestão e operação dos serviços de transporte público coletivo, partindo de uma visão do transporte como um direito, um serviço público de caráter essencial, organizado e financiado pelo estado.

### **PALAVRAS-CHAVES**

Mobilidade urbana, marco legal, transporte público, operação, tarifas.

### **INTRODUÇÃO**

São diversas as transformações enfrentadas pela Mobilidade Urbana nos últimos anos, que vão desde o crescimento acentuado na produção e comercialização de veículos para o transporte individual, sejam carros ou motos, a inserção no mercado do transporte por aplicativo, que resultaram no aumento da frota em circulação e na intensidade de uso dos veículos, além da perda crescente de demanda do transporte público coletivo.

Neste sentido, foi desencadeada uma crise no setor, principalmente no que tange o financiamento da operação do transporte público devido ao modelo baseado no pagamento de tarifas pelos usuários. O aumento do custo dos insumos e das tarifas causa perda de demanda que, por sua vez, causa aumento da tarifa, criando um círculo de degradação das condições de prestação dos serviços.

Com o advento da pandemia de COVID 19 em 2020 a crise foi potencializada e deixou transparecer de forma clara que o modelo de sustentabilidade financeira adotada nos sistemas TPC – baseado majoritariamente na tarifa pública paga pelo usuário – é bastante suscetível às alterações de mercado (novos players, crises e etc). A necessidade de renovação do setor, que vinha acumulando perdas de passageiros nos últimos anos e perdendo competitividade para o transporte por aplicativo, por exemplo tornou-se mais eminente. Em 2020 e 2021 diversas entidades representativas das empresas de transporte de passageiros (NTU, ANTP, ANP trilhos, CNT), de prefeituras (FNP, Forum de Secretários de Transporte) e dos usuários (Idec) solicitaram auxílio do governo ao setor para fazer frente a um prejuízo acumulado de mais de R\$ 11 bilhões, segundo a estimativas das entidades empresariais.

Em 2020, previu-se a concessão de auxílio emergencial de R\$ 4 bilhões ao setor, através do o PL 3364/20, que tramitou no CN entre julho e novembro. Ao longo desse período a então Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano (SMDRU) do extinto Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) realizou diversas articulações com o então Ministério da Economia pra regulamentar a lei possibilitando que o pagamento e operação do auxílio também melhorassem os contratos vigentes. O PL, no entanto, teve veto integral do presidente (por razões apresentadas pelo MEconomia relativas à operação do orçamento) e teve o veto confirmado pelo Congresso Nacional em março de 2021.

Após o movimento gerado pelo debate do auxílio emergencial, começou a ganhar força um debate paralelo de uma saída de médio prazo visando melhorar a segurança jurídica e o modelo de remuneração dos serviços de transporte público coletivo. Foram recebidas

muitas contribuições das entidades de transporte, entidades de usuários e institutos de pesquisa sobre um novo “marco legal para o transporte público coletivo urbano”, que visavam promover alterações em diversas legislações vigentes, possibilitando o pagamento, pela União, de subsídios diretos ao setor (sobretudo durante estados de calamidade e emergência) e prevendo algumas alterações de gestão (financiamento de gratuidades pelo Poder Público, possibilidade de sistemas complementares de transporte, regulamentação de sistema nacional de informações, dentre outras).

As propostas recebidas ensejaram uma articulação do Ministério para avaliar as necessidades de regulação e simplificação da legislação atual para melhorar o modelo de negócios praticado atualmente e ampliar a qualidade dos serviços para os usuários. Para isso, foram realizadas diversas reuniões com entidades representantes do setor, com o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana e com outros órgãos do governo envolvidos com o tema. As entidades consolidaram suas propostas sobretudo buscando a redução dos prejuízos acumulados através do financiamento de gratuidades (como a concedida aos idosos) pela União. Porém, chegou-se ao consenso que seriam necessárias mudanças mais estruturantes em termos de regulação para o setor.

Assim, o debate com os representantes do setor culminou em duas medidas: A primeira foi Auxílio Emergencial à Gratuidade das Pessoas Idosas é um aporte de assistência financeira para auxiliar o custeio da gratuidade dos idosos no transporte público coletivo urbano. A medida foi instituída pela Emenda Constitucional nº 123, de 14 de julho de 2022. A segunda, voltada para mudanças de médio e longo prazo é a proposta do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, objeto de estudo deste artigo.

## **DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS**

São muitas as temáticas e inovações presentes na proposta de Marco Legal para o serviço de transporte público coletivo, impossíveis de serem abordadas integralmente em um artigo. Assim, os itens a seguir tratam de um recorte de alguns tópicos que foram considerados importantes nesta legislação, sem o objetivo de esgotar a análise que possa ser realizada.

### **1. MODERNIZAÇÃO DO MODELO OPERACIONAL**

A importância do transporte público e sua função no desenvolvimento socioeconômico requer a atuação do Estado para garantir sua universalidade. Em ambientes de menor regulamentação, regulado pelas forças de mercado, o equilíbrio natural entre oferta e demanda resultaria na falta de serviços adequados especialmente nas linhas/regiões de baixa demanda. Por outro lado, haveria super concorrência em linhas carregadas e baixa ou nenhuma oferta em outras.

Contratos com 15 ou 20 anos renováveis por igual período, são muito longos e engessam os sistemas, dificultando eventuais aprimoramentos necessários durante sua vigência. Por outro lado, a amortização e a depreciação de ativos em prazos curtos podem levar à elevação dos valores a serem pagos pelo sistema aos concessionários e inviabilizar eventuais aprimoramentos de frota, como é o caso da frota de ônibus elétricos. A existência de contratos longos também é uma barreira para a concorrência entre operadores, pois as licitações nas cidades que têm sistemas de transporte público seriam muito esporádicas, desestimulando a migração de empresas ou sua expansão para novos mercados, favorecendo arranjos para a continuidade das empresas que estão em operação.

Neste contexto, no intuito de modernizar o processo de contratação dos serviços, estão presentes as seguintes diretrizes no texto da proposta do marco legal:

*“Art.34. A contratação dos serviços de transporte público coletivo deverá observar as seguintes diretrizes:*

*(...)*

*X - separação, sempre que viável, entre os contratos de provisão de frota de ônibus e ativos e operação dos serviços;*

*XI - formas de flexibilização da organização dos serviços pelo contratado com vistas ao cumprimento das metas e padrões de qualidade e desempenho a serem atingidos;*

*XII - contratação independente, pelo titular, da gestão financeira, exceto se a gestão da entidade for diretamente realizada por entidade que integra a administração do titular (...)”*

Apesar da ocorrência de licitação ser exigência legal para a delegação dos serviços, na prática, na grande maioria das cidades não existe uma concorrência verdadeira. Muitas prefeituras têm dificuldades para elaborar licitação e contrato, estabelecendo prazos muito longos de concessão, com fórmula paramétrica de reajuste tarifário além de constantes reivindicação de reequilíbrio econômico e financeiro do contrato por parte dos operadores.

O modelo de separação de atividades, dentre outras coisas, tenta direcionar que a atividade predominante dos operadores seja realmente a prestação do serviço de transporte público e não a compra e a revenda de frotas de ônibus.

Outra premissa é que a venda de créditos, a arrecadação e a gestão financeira devem ser geridas pelo poder público. A administração local poderia até terceirizá-la, como opção estratégica de controle e inclusão de novos agentes, mas deve ser a responsável final pelos recursos, uma vez que é o responsável pela remuneração dos operadores.

Principalmente nas grandes cidades há uma barreira para a entrada de novos concorrentes, que é a falta de espaço para a construção de garagens para grandes frotas de ônibus. O fornecimento desta infraestrutura pela gestão local e a sua retirada do processo de concorrência é um dos elementos que pode favorecer novos entrantes em futuros processos licitatórios.

O atual modelo de concessão do serviço concentra em um mesmo contrato o risco de capital, a gestão de venda de créditos, o risco da operação com qualidade e a gestão de infraestrutura, o que contribui para inibição da entrada de novas empresas. Desta forma, a partir das alterações propostas neste tema, a ideia é que as licitações possam ser redesenhadas no Brasil para incorporar inovações que estão tendo sucesso em outros países, obviamente adequadas para nossa realidade. É possível trabalhar para a criação de nichos de excelência que permitam a entrada de novas empresas para o fornecimento de insumos e serviços (provedores de frota, sistemas de bilhetagem, controle financeiro, operação, baterias e eletricidade etc.). É possível ao investidor ter renda fixa pelo aluguel dos ativos e, sem ter investimento em frota, o contrato de operação pode ser mais curto, e ter a sua previsão de renovação ou de substituição facilitada, em caso de operação inadequada. Ou seja, seria possível a clara separação entre a figura do operador e do “dono do ativo”.

Porém, os custos de gestão do sistema para a incorporação destas inovações devem ser avaliados, pois podem sofrer aumentos. Além disso estas soluções exigem maior estruturação do poder público para planejar, licitar, implantar e fiscalizar contratos.

## **2. NOVOS MODELOS DE SERVIÇOS**

A concentração de demanda no horário de pico, que é uma realidade em quase todas as cidades, sempre se mostrou como uma das grandes dificuldades do setor. O escalonamento

de início e encerramento de atividades comerciais, industriais e de serviços pode contribuir para diminuir a pressão sobre o sistema de transporte público. Além disso, contratos mais flexíveis com possibilidades da prestação de diferentes tipos de serviço poderiam contribuir para customização da operação de acordo com a realidade local

Além disso, o estabelecimento de padrões de qualidade no transporte público é fundamental e pode contribuir para a melhoria dos serviços, por meio de sua vinculação à remuneração, ao cumprimento de padrões estabelecidos e melhoria contínua. A ideia também é que a adoção de novas tecnologias e novos modelos de serviço pode ser previsto nos contratos de concessão.

Para isso, entre as definições do Marco Legal, está prevista a definição de rede de transporte público coletivo, incluindo diferentes tipos de serviço.

*“Art. 6º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:  
(...)*

*IV - rede de transporte público coletivo: conjunto único, integrado, acessível e intermodal de serviços e sistemas de transporte público coletivo organizado, planejado, gerenciado e fiscalizado pelo poder público composto por:*

*a) serviços básicos de transporte público coletivo: serviços de transporte de alta, média e baixa capacidades, universal, abertos ao público, com tarifas e itinerários fixos;*

*b) serviços complementares de transporte público coletivo: serviços seletivos ou auxiliares, universal, abertos ao público, para o atendimento de público específico ou de áreas de difícil acesso, com tarifas e itinerários fixos, não concorrentes com os serviços básicos; e*

*c) serviços acessórios de transporte público coletivo: serviços executivos ou sob demanda, delegados pelo poder público, com tarifas e itinerários variáveis.”*

O setor tem observado o desenvolvimento de inovações tecnológicas relativas aos veículos, sejam carros, vans ou ônibus (automação e conectividade), fonte de energia (eletrificação) e diferentes formas de uso, principalmente de carros (compartilhamento). Há o surgimento de novos modos de transporte, como patinetes elétricos (scooters), bicicletas e motocicletas elétricas. Há também inovações na forma de ofertar e operar diferentes serviços de transporte, por meio do uso de aplicativos (apps) normalmente associados aos telefones celulares, que afetam principalmente no transporte público, conhecidos internacionalmente como Mobilidade como um Serviço (Mobility as a Service – MASS).

Assim este Projeto de Lei incentiva o debate para um sistema de transporte urbano mais flexível, contendo diferentes modos e serviços agrupados em uma rede única.

Contratos rígidos e muito longos entre o poder concedente e as empresas operadoras dificultam eventuais aprimoramentos nos serviços. Mas é importante buscar o equilíbrio, pois, maior flexibilidade para a criação ou supressão de serviços, sem a devida fiscalização e controle, pode levar à eliminação de linhas deficitárias, mas com importância social, e a priorização de manutenção e melhoria dos serviços mais lucrativos em determinada área. Novas alternativas devem ser consideradas com a flexibilização e criação de serviços para diferentes tipos de viagens e níveis de renda. Os novos serviços seriam parte da rede, não concorrenciais e o superávit deve ser usado para custear a rede básica.

O aumento da tarifa de transporte público para o usuário e o surgimento de serviços por aplicativos, com tarifas mais baixas que o transporte público regular, sem direitos trabalhistas e obrigações de oferta mínima são pressões atuais que aumentam o risco de desestruturação dos sistemas e, conseqüentemente, da retomada da operação informal ou clandestina.

A maior parte das perdas de demanda no transporte público são decorrentes das viagens mais curtas, contribui para isso a existência de uma rede de transporte com tarifa única, encarecendo proporcionalmente este tipo de viagem.

A concorrência com veículos de aplicativo, que muitas vezes, quando usado por mais de um passageiro, tendem a ser mais baratos do que a tarifa de transporte público, acaba não sendo justa pois não incorre em nenhum direito trabalhista, gratuidade, redução tarifária, frota reserva e outras características inerentes às redes de transporte público. Além disso, enquanto no transporte público o usuário espera o ônibus, devido à uma regularidade determinada, no transporte por aplicativo o veículo espera ser acionado pelo usuário, que paga uma tarifa móvel conforme o horário em que precisa.

A mobilidade urbana deve ser compreendida como um sistema com vários modos e serviços de transporte e a base de sua concepção deve ser a complementariedade. A chegada de serviços por aplicativos foi um exemplo de que as inovações deveriam ter sido planejadas como viés de inclusão e regulação, e não como concorrência.

Assim, os concessionários de transporte público passariam a poder implantar serviço sob demanda, que pode ser interessante para áreas com pouca demanda que não justifiquem a operação de um ônibus convencional, desde que respeitadas as obrigações contratuais. A cidade teria uma rede pública básica, integrada e subsidiada e serviços diferenciados para atrair novos passageiros, cujo superávit subsidie todos os serviços ofertados.

### **3. FONTES DE FINANCIAMENTO**

Um dos grandes avanços apontados na Lei nº 12.587/12, que instituiu as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi a separação entre o valor pago à título de remuneração ao operador do valor pago pelo usuário.

É consenso no setor de transporte público coletivo que o atual modelo de financiamento dos custos de operação, baseado predominantemente no pagamento de tarifa por parte dos usuários, é contestável, representando um dos principais gargalos para o desenvolvimento dos sistemas.

Do ponto de vista operacional, o atual modelo se torna cada vez mais insustentável considerando que grande parte dos usuários possuem benefícios ou isenções tarifárias, este fato aliado à ausência de fontes de recursos extratarifários, que traz como consequência o aumento do valor da tarifa dos usuários pagantes, a perda de demanda e a redução da qualidade do serviço prestado. Cabe destacar que, hoje, a maior parte das linhas de uma rede de transporte público, mesmo aquelas operadas por ônibus, são deficitárias, ao contrário do que acontecia décadas atrás. Porém, o caminho a ser seguido é que os usuários indiretos paguem pela disponibilização do serviço de transporte público e não o aumento das tarifas pagas pelos usuários.

Além disso, recentemente, o uso de uma grande soma de recursos federais para investimento em infraestrutura se mostrou insuficiente e ineficiente para provocar uma maior atratividade para o transporte público. Desde 2006 houve uma retomada de investimentos do governo federal, que tem viabilizado a implantação de infraestrutura de corredores exclusivos de ônibus e metrô, seja por meio de repasses de recursos não reembolsáveis, empréstimos ou avalizando operações internacionais de financiamento, nesse último caso, principalmente para governos estaduais. Porém, cabe destacar que, diferentemente de outros países, a valorização imobiliária das obras implantadas pelos governos é capturada pelo mercado imobiliário o que acaba, em alguns casos, influenciando a priorização dos investimentos.

A implementação de instrumentos econômicos de gestão de demanda, baseados na cobrança pelo uso do automóvel, devem ter destinação efetiva para a melhoria do transporte público. É necessário arranjo legal que garanta essa vinculação apesar da desconfiança generalizada da população sobre a aplicação de novas fontes de recursos e da resistência ao desincentivo ao uso do carro.

De forma inovadora o texto proposto para o Marco Legal busca deixar clara as possibilidades de financiamento dos serviços de transporte público coletivo dividindo em financiamento da infraestrutura e financiamento da operação. Tentando orientar para que se busque o equilíbrio entre esses dois tipos de recursos.

<b>Financiamento da infraestrutura</b>	<b>Financiamento da operação</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instrumentos urbanísticos e tributários de captura da valorização imobiliária;</li> <li>- Contrapartidas por ônus decorrente dos impactos de novos empreendimentos imobiliários;</li> <li>- Orçamentos públicos;</li> <li>- Benefícios e incentivos tributários;</li> <li>- Financiamento e recursos provenientes do mercado de capitais;</li> <li>- Investimento privado dos operadores;</li> <li>- Contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços;</li> <li>- Recursos oriundos de bancos de desenvolvimento e instituições de fomento, da comercialização de créditos de carbono, de outras compensações ambientais e de fundos e programas dedicados à sustentabilidade e adaptação às mudanças climáticas;</li> <li>- Outros recursos previstos em lei.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Receitas de custeio e demais aportes de recursos orçamentários;</li> <li>- Receitas tarifárias;</li> <li>- Receitas extratarifárias;</li> <li>- Contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços;</li> <li>- Subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte;</li> <li>- outras fontes que venham a ser instituídas pelo poder público delegante.</li> </ul>

Tabela 1 – Tipos de financiamento para o serviço de transporte público coletivo

Para as novas infraestruturas a serem implementadas, principalmente de alta e média capacidade, é necessário que o planejamento considere, já em sua fase inicial, as duas formas de financiamento mostradas acima, tomando como exemplo os projetos de sistemas de transporte sobre trilhos, que normalmente já têm concepção completa e o desenho do financiamento elaborado antes da sua implementação.

Porém, a previsão de outorga em valores únicos ou divididos ao longo da vigência do contrato deve ser abandonada, pois os valores têm que ser reembolsados ao operador e acabam por aumentar os custos para o usuário. Além disso, a inclusão de obras de infraestrutura nas concessões, sem previsão de subsídios públicos ou receitas extratarifárias, também deve ser evitada, para que os custos também não recaiam nos usuários pagantes do serviço.

#### **4. ATRIBUIÇÕES DA UNIÃO**

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu a competência dos estados e municípios. A União, a partir daí, adquiriu uma menor responsabilidade sobre esses serviços públicos, na época, diminuiu consideravelmente a estrutura federal que administrava a política setorial. Com exceção de investimentos pontuais a participação da União no setor esteve aquém do

esperado ao longo desse período.

Com o intuito de promover uma maior atuação da União no setor. O Projeto de Lei do Marco Legal do Transporte Público altera a Política Nacional de Mobilidade Urbana acrescentando novas atribuições para União com intuito de disciplinar diversas ações no âmbito do Governo Federal.

Além do financiamento da infraestrutura, as atribuições da União são destacadas em quatro pontos a serem regulamentados na Política Nacional de Mobilidade Urbana: Planejamento, regulação, coleta de informações e discussão com os demais setores.

Primeiramente, sobre a criação de uma agência executiva, é proposto o seguinte texto:

*Art. 16-A. Lei específica disporá sobre a criação de agência executiva técnica, com autonomia administrativa, orçamentária e financeira, no âmbito da União, para o planejamento, execução, monitoramento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.*

Em conformidade com o que acontece em outras políticas nacionais, considerando o aumento proposto para regulação do setor e a necessidade de uma maior fiscalização, é proposta a criação de uma agência executiva técnica na área de mobilidade urbana.

Trata-se de uma grande inovação dentre as atribuições da União para o qual seria necessário a estruturação de um novo órgão, porém, essa iniciativa está bem correlacionada com a ideia de fortalecimento da gestão local.

Um outro ponto a ser analisado neste artigo trata da inclusão da necessidade de elaboração de um Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

*“Art. 16. São atribuições da União:*

*(...)*

*XII - elaborar o Plano Nacional de Mobilidade Urbana;”*

No atual texto da Política Nacional de Mobilidade Urbana o planejamento é tratado apenas em âmbito municipal. Diferentemente de outras políticas setoriais urbanas, como no caso de saneamento e habitação, que dão diretrizes para a elaboração dos respectivos planos nacionais.

Porém, são vários os fatores que dificultam a elaboração de um Plano Nacional de Mobilidade Urbana. Primeiramente há de ser respeitada a divisão de competências. Vale lembrar que os municípios são os responsáveis por planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, cabendo à União prestar assistência técnica e financeira para isto. Ou seja, é necessária uma grande articulação com os municípios para o alcance de objetivos e metas nacionais.

Outro grande desafio para a elaboração do plano nacional é que ainda não existe uma base de dados consolidada que possibilite aferir o diagnóstico atual da situação da mobilidade urbana do país, prejudicando a definição de indicadores que serviriam para monitorar a eficiência e eficácia das ações de um plano nacional. Mais uma vez, aqui se faz necessária uma grande articulação com os municípios para obtenção de dados sobre mobilidade urbana.

Por outro lado, este pode ser o início de um necessário planejamento nacional da temática, que oriente os critérios de investimento e auxilie na definição das prioridades de financiamento com recurso da União a estados e municípios, deixando claros os objetivos e

metas de suas intervenções. Este plano poderia servir ainda como um motivador para que o processo de planejamento seja melhorado em nível municipal.

Sobre a coleta e disponibilização de informações é proposto o seguinte acréscimo à Política Nacional de Mobilidade Urbana:

*“Art. 16-C. Fica instituído o Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana. SIMU, com os objetivos de:*

*I - coletar e sistematizar dados relativos às condições do sistema nacional de mobilidade urbana;*

*II - disponibilizar estatísticas, indicadores, dados e outras informações relevantes para a caracterização do sistema nacional de mobilidade urbana do país;*

*III - permitir e facilitar o monitoramento e avaliação da eficiência e da eficácia da Política Nacional de Mobilidade Urbana.”*

A falta de um sistema robusto de informações que permita o conhecimento da realidade municipal e elaboração de análises mais aprofundadas por parte da equipe técnica do governo federal recorrentemente se mostra como um fator dificultador do planejamento, financiamento e verificação da efetividade de ações realizadas. Desta forma, a carência de informações dificulta a elaboração de uma metodologia objetiva de avaliação de projetos e priorização de investimentos, ainda mais em uma situação em que se faz necessária a priorização de recursos.

A existência de um sistema de informações adequado possibilitaria ao governo federal o estabelecimento de critérios de avaliação e metodologia de apuração de um índice que avalie a qualidade do transporte público coletivo, que seja comparável entre as cidades. Ou até, em uma próxima etapa, ser utilizado pelas cidades na avaliação dos serviços, gestão dos contratos e na remuneração dos operadores.

No âmbito local, é importante que este a coleta e disponibilidade de informações esteja a cargo da gestão pública e não dos operadores evitando a omissão intencional de dados para disfarçar a qualidade e a efetiva prestação do serviço.

Por fim, o último acréscimo faz referência a regulamentação do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana entre as atribuições da União:

*“Art. 16-D. Fica criado o Fórum Nacional de Mobilidade Urbana, colegiado de caráter consultivo e deliberativo com a participação da sociedade civil, com objetivo de:*

*I - contribuir para a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*

*II - avaliar os serviços de transporte público coletivo urbanos, intermunicipais e interestaduais de caráter urbano;*

*III - propor ações, programas, estudos e projetos; e*

*IV - promover o intercâmbio de informações sobre experiências nacionais e internacionais de mobilidade urbana.”*

É sempre importante o debate com todos os entes envolvidos no setor de mobilidade urbana, desta forma a proposta vem regulamentar de forma permanente uma iniciativa que começou em decorrência da pandemia de Covid-19.

O debate com entidades do setor é, portanto, elemento necessário à implementação da política nacional de mobilidade urbana, considerando que os sistemas e infraestruturas de mobilidade são gerenciados por entes locais e os serviços são concedidos, na maioria das vezes, à operadores privados. Cabe a União definir regras gerais para a política pública e fomentar a melhoria da qualidade dos serviços, considerando a realidade de implementação local e as condições dos operadores.

## **CONCLUSÃO**

O texto deste referido projeto de lei define o transporte público coletivo como direito social conforme previsto no Artigo 6º da Constituição Federal, que é dever do Estado, e é um serviço público de caráter essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico de toda a população e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas no território. Assim, todos os pontos elencados neste artigo, dentre outros, visam o alcance deste objetivo.

A premissa de toda a modernização, pretendida com esta proposta, é que o poder público, principalmente em âmbito municipal deve assumir o protagonismo no planejamento das redes, gestão dos operacional dos serviços, licitações e gerenciamento dos contratos. É necessário que as administrações municipais consigam implantar de medidas que levem ao aumento da participação do transporte público aliadas a implementação de ações que restrinjam a atratividade e eliminem o subsídio existente para uso do transporte individual. A existência de controle social e a realização periódica de auditorias independentes também são recomendadas para o avanço do setor.

As alterações pretendidas para o atual modelo são de difícil implementação e levarão um tempo considerável para serem efetivamente realizadas, desta forma, a proposta de um novo marco legal para o serviço de transporte público coletivo representa apenas o início do debate de diversos temas transformadores e inovadores no setor.

Cabe destacar que este artigo foi realizado considerando a proposta para o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano antes da realização das primeiras audiências públicas sobre a temática. Após isso, o texto será enviado ao legislativo onde poderá ser profundamente modificado. Porém, de qualquer forma, entende-se que os conceitos aqui apresentados representam avanços significativos na mudança estrutural do setor na busca de reverter o cenário atual que não se faz sustentável.

Desta forma, o trâmite natural desta nova legislação abre margem para que esta temática possa ser revisitada futuramente em um novo artigo que poderá tanto comentar o texto final do Marco Legal quanto comparar com a redação originalmente sugerida.

## **BIBLIOGRAFIA**

Marco Legal do Transporte Público Coletivo. Ministério das Cidades, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/marco-legal-do-transporte-publico-coletivo>, Acesso em: 12 de setembro de 2023.

Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/outras-acoes/forum-consultivo-de-mobilidade-urbana>, Acesso em: 13 de setembro de 2023.

COSTA, A. G. V; MARTORELLI, M. Política Nacional de Mobilidade Urbana: o que não temos e o que nos espera; publicado em Arena ANTP 2019 - Congresso de Mobilidade Urbana.