Revista Ônibus, 25 anos entregando a melhor comunicação do setor

Vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo 2024 na categoria Comunicação Setorial



Motivos para anunciar na Revista Ônibus

- Uma revista premiada
- Abrangência nacional
- Mailing qualificado 10k
- 100% digital

Anuncie: comercial@revistaonibus.com.br

Revista Ônibus



FRANCISCO CHRISTOVAM
é diretor-presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), bem como membro do Conselho Diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia.

EM DEFESA DO MARCO LEGAL DOS TRANSPORTES

O debate sobre a criação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano teve início em 2020, durante a pandemia, momento em que operadores e gestores do setor enfrentaram drástica queda na demanda e nas receitas, comprometendo a viabilidade da prestação desse serviço público nas cidades brasileiras.

Após várias reuniões envolvendo técnicos, dirigentes e especialistas das empresas operadoras e de órgãos de governo, em 22 de setembro de 2021, o ex-senador Antonio Anastasia apresentou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 3278/2021, com o objetivo de atualizar a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012).

Em 2022, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), vinculada ao Ministério das Cidades, submeteu ao Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, criado pelo Decreto nº 10.803, de 17 de setembro de 2021, uma minuta do Marco Legal. Após diversas discussões, foi elaborado um texto abrangente e muito bem estruturado.

Esse documento, bastante completo, contempla capítulos sobre organização e produção dos serviços, qualidade e produtividade do setor, planejamento, financiamento de custos e investimentos, regulação e gestão contratual, além de prever transparência, publicidade e controle social da prestação dos serviços. Em síntese, constitui-se numa nova base legal para disciplinar a relação entre o poder concedente e a iniciativa privada que opera o transporte coletivo de passageiros.

(A) Marcelo Camargo/Agência Brasil

O documento produzido pelo Fórum foi submetido, no início de 2023, a consulta pública, recebendo 870 contribuições de profissionais, movimentos sociais, entidades civis e órgãos governamentais. Após a consolidação das propostas e sugestões, a SEMOB promoveu audiências públicas para refinar o texto final.

Em fevereiro de 2024, Denis Andia, secretário nacional de Mobilidade Urbana, entregou ao senador Veneziano Vital do Rêgo, relator do PL nº 3278/2021 na Comissão de Infraestrutura do Senado, uma proposta resultante dos trabalhos do Fórum Consultivo. O parecer do relator, em formato de substitutivo, foi aprovado na comissão, em 3 de dezembro de 2024.

Após aprovação no Senado, o projeto seguiu para a Câmara dos Deputados em 20 de dezembro do mesmo ano, tramitando inicialmente na Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU). O deputado José Benito Priante Júnior, relator, realizou reuniões para coletar sugestões e, em 12 de dezembro de 2025, o PL foi aprovado na CDU.

Ao final de 2025, após cinco anos de intensos debates, o deputado José Priante protocolou requerimento de urgência, subscrito por 277 parlamentares, visando à apreciação direta em plenário, sem tramitação em demais comissões. O pedido foi reforçado por outros líderes partidários, totalizando o apoio de mais de 390 deputados. Em 9 de fevereiro de 2026, o regime de urgência (REQ nº 5.788/2025) foi aprovado por 304 dos 418 deputados presentes na sessão legislativa extraordinária nº 003/2026.

Esse histórico é extremamente importante para demonstrar que não se pode alegar pressa na tramitação da proposta, tampouco ausência de análise criteriosa por todos os agentes, públicos ou privados, envolvidos na produção dos serviços de transporte, pois o projeto foi amplamente debatido, ao longo de mais de cinco anos.

Infelizmente, por desconhecimento ou má-fé, algumas pessoas, incluindo parlamentares, distorceram pontos importantes do projeto, tirando-os do contexto e propagando interpretações equivocadas e informações falsas em redes sociais.

Alegar que o artigo 30 do PL nº 3278/2021 criou ou criará novos impostos para custear o transporte coletivo é de uma irresponsabilidade impressionante. Esse artigo nada mais faz do que dar nova redação para o artigo 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, que já estabelecia competência legal para os titulares dos serviços — poder concedente —, para adotar medidas disciplinadoras do transporte coletivo urbano de passageiros, incluindo a *"aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei"*, nos termos do inciso III da referida Lei.

Por precaução, excesso de zelo e para não comprometer a tramitação do PL nº 3278/2021, o Dep. José Priante apresentou novo relatório perante a Secretaria Geral da Mesa (SGM), retirando o artigo 30 do Projeto de Lei. A retirada desse artigo não compromete, "in totum", a eficácia do novo Marco Legal; mas, pelo menos, tira da pauta o argumento falacioso sobre a criação de novos tributos.

Em ano eleitoral, comportamentos antiéticos e utilização de "fake news" podem ocorrer. Mas comprometer a aprovação de lei tão relevante, que permitirá a prestação de serviço público da importância do transporte coletivo urbano de passageiros, dentro de novo contexto jurídico-legal, em condições muito mais modernas e apropriadas, prejudicando o interesse público, é absolutamente inaceitável.

É hora de concentrar esforços na aprovação do novo Marco Legal, ignorando "lacrações", que não contribuem para a melhoria da qualidade de vida das pessoas que vivem nas cidades, principalmente, para a população de baixa renda que depende do transporte coletivo para a sua subsistência e mobilidade.