

## Jacqueline de Souza Alves da Silva

---

**De:** Marcelo de Almeida Frota  
**Enviado em:** quarta-feira, 24 de novembro de 2021 08:30  
**Para:** Jacqueline de Souza Alves da Silva  
**Assunto:** ENC: Referência: Manifestação de apoio ao PL 3278/21  
**Anexos:** PL3278 - A única saída para vencer a crise do transporte público.pdf

---

**De:** Sen. Rodrigo Pacheco  
**Enviada em:** segunda-feira, 22 de novembro de 2021 12:52  
**Para:** Marcelo de Almeida Frota <MFROTA@senado.leg.br>  
**Assunto:** ENC: Referência: Manifestação de apoio ao PL 3278/21

---

**De:** Contato [<mailto:contato@antp.org.br>]  
**Enviada em:** segunda-feira, 22 de novembro de 2021 12:13  
**Para:** Contato <[contato@antp.org.br](mailto:contato@antp.org.br)>  
**Assunto:** Referência: Manifestação de apoio ao PL 3278/21

*Excelentíssimo Senador,*

*As entidades abaixo indicadas encaminham, anexo, sua manifestação de apoio ao **PL 3278/2021**, do Senador Antonio Anastasia, o qual propõe a reestruturação do transporte público coletivo no Brasil.*

*Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos – NTU*

*Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos – AnpTrilhos*

*Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus – FABUS*

*Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA*

*Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP*

*Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana*

*Atenciosamente,*

*Ailton Brasiliense Pires*

*Presidente da ANTP*

## PL3278/2021: A ÚNICA SAÍDA PARA VENCER A CRISE DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

O Projeto de Lei Nº 3278/2021, de autoria do Senador Antonio Anastasia (PSD/MG), foi construído com base no Programa de Reestruturação do Transporte Público Urbano e de Caráter Urbano. Esse Programa foi referendado pelos diversos agentes, públicos e privados, responsáveis por prover esse serviço público essencial (Art. 30, Inciso V, da CF), e é visto como a única saída para a crise que se abateu sobre o setor, agravada pelos efeitos da pandemia da COVID-19.

O transporte público coletivo em áreas urbanas já vinha enfrentando problemas desde 2013 na esteira da crise econômica que atingiu o país. No período de 2013 a 2019 o setor sofreu uma queda de demanda da ordem de 26% o que afetou o equilíbrio econômico-financeiro da maioria das redes de transportes das médias e grandes cidades. Essa situação foi duramente agravada pelas medidas de distanciamento social adotadas por estados e municípios durante a pandemia.

Nos primeiros meses da crise sanitária, em 2020, a demanda de passageiros chegou a cair 80% se comparada a média de 2019, e a partir daí teve leve recuperação chegando ao final daquele ano com uma queda de 40%, também em relação a 2019. Passados 19 meses desde o início da pandemia a demanda se encontra com uma queda em torno de 30%, mostrando que a recuperação será muito lenta.

Durante todo esse período, por imposição dos órgãos gestores públicos estaduais e municipais, a oferta de serviço se manteve sempre acima da demanda (da ordem de 25% maior que a demanda) provocando um grande desequilíbrio econômico-financeiro na totalidade das redes de transporte onde a receita tarifária é a única fonte para cobrir os custos operacionais.

Até o mês de junho/2021 esse desequilíbrio econômico-financeiro acumulado durante a pandemia atingiu a cifra de R\$16,7 bilhões de reais só no sistema ônibus, responsável por 87% do mercado.

O resultado dessa situação alarmante não poderia ser pior. No período da pandemia contabilizamos 21 empresas que suspenderam ou encerraram as atividades, 7 contratos suspensos ou rescindidos, 6 intervenções na operação pelo poder público e 15 empresas em recuperação judicial, além da perda de 87 mil postos de trabalho que corresponde a mais de 20% da força de trabalho ativa no final de 2019.

Além disso, foram registradas no mesmo período 327 paralizações do serviço pelos empregados em 98 sistemas de transporte, decorrentes na sua grande maioria de dificuldades enfrentadas pelas empresas para quitação de obrigações trabalhistas.

A cidade do Rio de Janeiro, segunda maior metrópole do país, foi uma das que mais sofreram com essa crise. Desde 2015, 13 empresas encerraram as atividades. Hoje, das 29 empresas em operação, 11 estão em recuperação judicial. Além das empresas, 4 consórcios operacionais também entraram em recuperação judicial e um deles se encontra sob intervenção da prefeitura. Em resumo, 87% do sistema ônibus do município do Rio de Janeiro está em recuperação judicial.

É triste ver um sistema de transporte público tão degradado, invadido por vans ilegais, pouco tempo depois de receber pesados investimentos realizados para as Olimpíadas de 2016.

Diante desse cenário caótico, o Projeto de Lei 3278/2021 busca resgatar componentes fundamentais para a recuperação e o desenvolvimento dos transportes públicos coletivos urbanos como a melhoria da qualidade e produtividade dos serviços, o financiamento do custeio para garantir a sustentabilidade da atividade econômica, o financiamento dos investimentos em infraestrutura que é fundamental para os ganhos de qualidade e produtividade e, por último, a parte de regulação e contratos focada no aumento da transparência e da segurança jurídica e na maior participação da União no papel de indutora e guardiã da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

No Campo da Qualidade e Produtividade a proposta legislativa incentiva a racionalização e a inovação das redes de transporte ao atribuir à União, aos Estados e ao Distrito Federal o papel de liderança na implantação de estrutura de governança interfederativa nas RIDE'S e Regiões Metropolitanas com fixação de prazo de dois anos para a implementação. Define ainda os serviços básico, complementar e sob demanda com componentes das redes de transporte público coletivo.

Especial atenção é dedicada à capacitação de pessoal, tanto na área de gestão pública como no nível operacional das empresas prestadoras de serviço, com a atribuição dessa iniciativa aos estados e municípios.

A União é chamada a ter um papel mais relevante na execução da política pública setorial recebendo atribuições importantes como a gestão do Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana, a definição e monitoramento de padrões de eficiência e qualidade dos sistemas de transporte, além do apoio e fomento à implantação de projetos de transporte público.

A transparência e a participação dos usuários e da sociedade na implementação da política pública e nos planos setoriais está atendida ao longo da proposta ao garantir a publicidade de todas as informações relevantes, a realização de pesquisa de satisfação dos usuários, um sistema de informações acessível e a definição de padrões de atendimento ao público incluindo mecanismos de participação, informação e reclamação.

A busca de maior qualidade e produtividade está diretamente ligada a uma gestão eficiente da demanda e da oferta dos serviços onde o escalonamento das atividades urbanas assume papel relevante e por isso foi incluído na proposta como diretriz geral da política urbana.

O pilar do financiamento voltado para o custeio visa a inclusão social da parcela da sociedade que hoje não tem acesso ao transporte público por falta de condições financeiras, ao propor uma tarifa pública, subsidiada com recursos de fontes extra tarifárias, independente da tarifa técnica de remuneração dos prestadores de serviço. A separação das duas tarifas permitirá um olhar político e social para a tarifa pública ao mesmo tempo em que garantirá a sustentabilidade econômica das empresas operadoras que terão a garantia da justa remuneração pelos serviços prestados.

O nível de subvenção será definido por cada ente responsável pela gestão do sistema de transporte e, para tanto, a proposta legislativa referenda algumas fontes de recursos que poderão ser implementadas para não sobrecarregar os orçamentos públicos.

Assim, caberá ao ente gestor definir o nível de qualidade dos serviços e o valor da tarifa pública, de acordo com a disponibilidade orçamentária.

Quanto ao Financiamento dos investimentos na infraestrutura, fundamentais para a melhoria da qualidade e da produtividade dos serviços, a proposta legislativa busca uma destinação mais robusta dos recursos do Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes (FNIT) para aplicação nas áreas urbanas e incentiva a implementação das Parcerias Público Privadas (PPP's) nos empreendimentos do setor ao abrir a possibilidade de contratações nas modalidades de concessão patrocinada ou administrativa.

No domínio da Regulação e dos Contratos, o foco é a transparência nas relações público-privado e o aumento da segurança jurídica no ambiente setorial, favorecendo a atração de novos investimentos.

O detalhamento dos princípios, objetivos e componentes da regulação busca reduzir ao máximo as áreas de conflito entre as partes contratantes, orientando para a mais completa normatização dos temas que fazem parte da relação contratual.

No campo dos contratos, a proposta define as modalidades de contratação, estabelece as cláusulas contratuais obrigatórias, define os requisitos a serem atendidos, trata dos riscos associados e do modelo de remuneração dos prestadores de serviço, além de criar a possibilidade de revisão e adaptação dos contratos em vigor ao novo texto legal.

As entidades que apoiam esta proposta ampla entendem que ela abarca os principais problemas estruturais do setor, mas que pode receber contribuições para o seu aprimoramento, para que se permita vislumbrar novos tempos para os transportes públicos urbanos no Brasil.

Novembro/2021

**Assinam:**

Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos – NTU

Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos – AnpTrilhos

Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus – FABUS

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA

Associação Nacional de Transportes Pùblicos – ANTP

Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana



SENADO FEDERAL  
Secretaria-Geral da Mesa

DESPACHO Nº 78/2021 – ATRSGM/SGM

Juntem-se à página oficial de tramitação das proposições legislativas as cópias eletrônicas de manifestações externas, conforme listagem a seguir exposta:

1. PL 1013/2020 – Documentos SIGAD nº 00100.130485/2021-70;
2. PL 2564/2020 – Documentos SIGAD nºs 00100.123234/2021-39; 00100.123234/2021-39; 00100.123624/2021-17; 00100.124556/2021-03; 00100.125662/2021-04; 00100.056784/2021-35
3. PL 3278/2021 – Documento SIGAD nº 00100.1236052021-82;
4. PEC 110/2019 – Documentos SIGAD nºs 00100.123511/2021-11; 00100.125953/2021-94;
5. PL 1153/2019 – Documento SIGAD nº 00100.124299/2021-00;
6. PL 5228/2019 – Documento SIGAD nº 00100.125166/2021-42;
7. PL 6394/2019 – Documento SIGAD nº 00100.125689/2021-99;
8. PLC 151/2015 – Documento SIGAD nº 00100.125158/2021-04;
9. PL 5595/2020 – Documento SIGAD nº 00100.042007/2021-11;
10. VET 13/2021 – Documento SIGAD nº 00100.043831/2021-81;
11. PL 6330/2019 – Documento SIGAD nº 00100.032421/2021-12;
12. PLP 39/2020 – Documento SIGAD nº 00100.056105/2021-28;
13. PL 5829/2019 – Documento SIGAD nº 00100.035960/2021-03;
14. PEC 17/2019 – Documento SIGAD nº 00100.097927/2021-69;
15. MPV 1034/2021 – Documento SIGAD nº 00100.061318/2021-71;
1. PLC 27/2018 – Documento SIGAD nº 00100.072302/2021-94;



16. PL 2634/2021 – Documentos SIGAD nºs 00100.112012/2021-91; 00100.115948/2021-73; 00100.112523/2021-11;
17. PL 2058/2021 – Documento SIGAD nº 00100.111223/2021-14;
18. PL 1417/2021 – Documento SIGAD nº 00100.111749/2021-96;
19. PL 1374/2021 – Documento SIGAD nº 00100.111751/2021-65;
20. PL 6545/2019 – Documento SIGAD nº 00100.111746/2021-52;
21. PLP 46/2021 – Documento SIGAD nº 00100.112151/2021-14;
22. MPV 1065/2021 – Documentos SIGAD nºs 00100.112777/2021-21; 00100.115472/2021-71; 00100.115571/2021-52; 00100.115658/2021-20
23. PLC 61/2013 – Documento SIGAD nº 00100.115652/2021-52;
24. PL 1731/2021 – Documento SIGAD nº 00100.115103/2021-88;
25. PL 3740/2019 – Documento SIGAD nº 00100.113487/2021-02;
26. PL 1357/2021 – Documento SIGAD nº 00100.113516/2021-28;

Encaminhem-se a cada comissão as cópias eletrônicas de manifestações externas, conforme listagem a seguir exposta:

2. CI – Documento SIGAD nº 00100.125574/2021-02;
3. CCJ – Documento SIGAD nº 00100.095932/2020-56;
4. CRE – Documento SIGAD nº 00100.027581/2021-31;
5. CAE – Documento SIGAD nº 00100.041019/2021-11;
6. CAS – Documento SIGAD nº 00100.041033/2021-14;
7. CAE – Documento SIGAD nº 00100.041736/2021-42;
8. CRA – Documento SIGAD nº 00100.037028/2021-15;
9. CSP – Documento SIGAD nº 00100.058153/2021-51;
10. CI – Documento SIGAD nº 00100.105403/2021-59;
11. CCJ – Documento SIGAD nº 00100.107547/2021-40;
12. CAE – Documento SIGAD nº 00100.108611/2021-18;
13. CAE – Documento SIGAD nº 00100.111756/2021-98;



14. CAE – Documento SIGAD nº 00100.111745/2021-16;
15. CCT – Documento SIGAD nº 00100.112764/2021-51;
16. CCJ – Documento SIGAD nº 00100.115478/2021-48;
17. CCJ – Documento SIGAD nº 00100.115647/2021-40;
18. CCT – Documento SIGAD nº 00100.112588/2021-58;

Secretaria-Geral da Mesa, 14 de dezembro de 2021.

*(assinado digitalmente)*  
**JOSÉ ROBERTO LEITE DE MATOS**  
Secretário-Geral da Mesa Adjunto

