Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana ANTP FNP

PROPOSTA TEMÁTICA PRELIMINAR
(Reunião Extraordinária de 10/09/2015)

I. **Código Brasileiro de Transporte Coletivo Urbano**: implantar via legislativa, um marco regulatório nacional para o setor, a exemplo do que foi feito para o sistema de trânsito. Grande parte dos Municípios brasileiros não conta com estruturas adequadas, permanentes e qualificadas para regular, gerir e fiscalizar o transporte coletivo urbano. Além disso, especialmente no âmbito municipal, existem dificuldades para o exercício pleno de tais funções frente à limitação de recursos específicos para tal finalidade. Também existem controvérsias e lacunas administrativas e legais, que demandam urgente equacionamento através de instrumento apropriado. O marco regulatório, ora proposto, poderá contemplar, entre outros aspectos, os seguintes:

a) institucionalização da **autoridade de transporte coletivo urbano**, especialmente, no âmbito municipal, com atribuição das funções de regulação, gestão e fiscalização das concessões do setor, através de estruturas permanentes, profissionalizadas e qualificadas.
b) definição da **solução institucional** para o desempenho dos diversos papéis no setor, seja via secretarias, autarquias, empresas (públicas ou de economia mista), agências reguladoras (inclusive municipais, se for o caso) e outras alternativas.
c) previsão dos modelos de **arrecadação e fontes de recursos**, estabelecendo a necessidade (ou não) de fundo público específico para o setor, formas de operação da bilhetagem (pública, privada ou mista), responsabilidades na implantação e custeio da infraestrutura e da operação de tal sistema.
d) especificação das **interfaces federativas**, contemplando os sistemas de governança e regulação, os arranjos institucionais aplicáveis (convênios, consórcios e outros) e as competências específicas de cada ente federativo no setor.
e) definição dos **indicadores dos serviços**, com a fixação de metas e de acompanhamento dos atributos de serviço adequado (estabelecidos pela Lei das Concessões), desempenho e qualidade.
f) viabilização da **participação e controle social** através de conselhos, abertura de dados (operacionais, financeiros e outros), estabelecimento de fundo público e/ou independente (centralização das operações financeiras) e outros aspectos.

II. **Financiamento do Transporte Coletivo Urbano**: os desafios financeiros do setor, além dos dispêndios com as operadoras de transporte, abrangem outras dimensões de responsabilidade dos Municípios e de outros entes federativos, que devem ser objeto de equacionamento via instrumentos legais e regulatórios. Esses devem contribuir com a atenuação da pressão sobre as finanças municipais e também sobre a tarifa dos usuários. Entre as questões a serem equacionadas estão as seguintes:
a) política de financiamento (reembolsável, a fundo perdido, receitas tarifárias e outros) da implantação, manutenção e conservação da infraestrutura de transporte, contemplando, por exemplo, as vias públicas, canaletas, terminais, estações, pontos, bilhetagem, monitoramento, etc.
b) custeio das isenções e gratuidades, inclusive, com segregação da origem do benefício e respectiva responsabilidade para o equacionamento financeiro. Ou seja, o ente federativo responsável pela concessão do benefício é responsável pelo pagamento do mesmo.

c) promoção de inovações e sustentabilidade, com recursos a fundo perdido (ou incentivos fiscais e/ou tributários), via constituição de um fundo setorial de mobilidade (âmbito federal) e de outros mecanismos que viabilizem atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica, bem como projetos de sustentabilidade (econômica, social e ambiental) de interesse do setor.
d) Institucionalização e regulação de fontes complementares para financiamento do setor como, por exemplo, taxa de mobilidade urbana, uso comercial de ativos imobiliários da infraestrutura, atividades comerciais (publicidade e similares), além das iniciativas já em curso (Reitup, Cide, Vale-Transporte, etc ...).

III. **Oneração municipal ocasionada pelo REITUP**: o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo (PLC 310/2009 / PL 1927/2003) prevê benefícios fiscais para as operadoras e, assim, poderá contribuir com a redução das tarifas. Por outro lado, sua aprovação na modelagem atual imporá dispêndios adicionais para os Municípios. Assim, é necessário avaliar os seus impactos e identificar possíveis mecanismos compensatórios, sob o risco, de comprometer ainda mais as finanças municipais. Entre os fatores de oneração financeira municipal, estão: isenção ISS, isenção ICMS, subsídio (ou restituição) às operadoras, custos do bilhete único (integração física e tarifária), laudo impacto via estrutura técnica municipal, contratação auditoria independente e manutenção de sistema de controle operacional (GPS).

IV. **Novos Aplicativos de Mobilidade**: definir uma política sobre os aplicativos e outras soluções para a mobilidade urbana, que apresentam novos serviços para a população e impactam os modelos regulados pelos Municípios para o transporte de pessoas. Entre essas novas soluções estão, por exemplo, as caronas solidárias, plataformas para pedidos de taxi e correlatos.

V. **Interfaces Metropolitanas**: a mobilidade nas regiões metropolitanas, cada vez mais, exigem soluções integradas e que envolvem diferentes entes federativos. De outro lado, os instrumentos legais e regulatórios ainda demandam avanços para fazer frente aos desafios envolvidos. Especialmente, no tocante ao transporte coletivo intermunicipal de características urbanas, são necessários novos arranjos institucionais, legais e financeiros específicos.

VI. **Multas de Trânsito**: pacificar (ou garantir) através de regulação apropriada a possibilidade de usar os recursos oriundos das multas de trânsito para o pagamento de despesas com pessoal da municipalidade (Administração direta ou indireta), bem como para outras ações de interesse da mobilidade (como o transporte coletivo).

VII. **Planos de Mobilidade**: ampliar o prazo para entrega dos Planos de Mobilidade, tendo em vista as dificuldades que muitos Municípios encontraram para tal providência. Assim, é necessária a devida articulação com relação ao tema, que é objeto do Projeto de Lei 7898/2014.

VIII. **Manutenção da Desoneração do Transporte Coletivo**: evitar nova oneração da contribuição patronal no setor de transporte público tendo em vista os seus impactos tarifários. A questão está contemplada no Projeto de Lei 863/2015 (recentemente aprovado pelo Senado) em vias de sanção Presidencial. Caso sancionada tal medida, será necessário estudar e propor novas medidas compensatórias para a desoneração em questão.

IX. **Zonas Diferenciadas de Mobilidade**: incentivar e promover, através de instrumentos adequados, ações relacionadas a:

a) compatibilização e/ou priorização do transporte coletivo nas vias urbanas.
b) redução de velocidade no trânsito em zonas/regiões urbanas específicas (acalmadas).
c) soluções de eletromobilidade, integrações modais, redução de emissões (gases, particulados e ruídos), entre outras possibilidades.

X. **Licenciamento de Ciclomotores**: transferir para os Estados, a atual responsabilidade dos órgãos municipais de trânsito de licenciar ciclomotores estabelecida no CTB, tendo em vista as limitações das estruturas municipais para desempenhar tal função. Assim, é necessária a devida articulação com relação ao tema, que é objeto do Projeto nº 4.595/2009.