

Marco Regulatório trará mais recursos e qualidade para ônibus do ABC, diz especialista

O presidente Lula sancionou no dia 14 de junho a lei nº 15.432/2026 que cria o Marco Regulatório do Transporte, medida que estabelece que estados e municípios terão de se adequar a novas regras que trarão segurança jurídica, no pagamento das gratuidades, além de criar formato diferente de financiamento do setor. Para especialista ouvido pelo **RD**, apesar de não deixar claro o financiamento público para implantação da Tarifa Zero, o marco sinaliza a transparência de contratos entre empresas e poder público que, aproxima as cidades da gratuidade universal.

Fruto de amplo debate entre sociedade, governos e empresas, o Marco Regulatório deixou de lado alguns mecanismos de custeio das gratuidades. No centro do debate está o custo real da passagem, baseada na tarifa paga pelo usuário, que reflete em subsídios que governos fazem para manter controlado o valor. O Marco traz transparência nesse aspecto, além da integração de diferentes modais.

“O novo Marco reconhece que a sustentabilidade dos sistemas não pode depender exclusivamente da arrecadação das passagens, abrindo espaço para a utilização de subsídios públicos e de fontes complementares de financiamento. A legislação também fortalece o planejamento integrado da mobilidade urbana, ao estimular a cooperação entre municípios, estados e União e incentivar a formação de redes mais conectadas entre diferentes modos de transporte”, avalia a CNT (Confederação Nacional do Transporte).

O urbanista Ivan Alves Pereira, consultor na Polo Planejamento e professor na pós graduação dos cursos de arquitetura do Mackenzie, afirma que as entidades se organizavam para pedir veto do presidente Lula, até que ele vetou de fato, que é o reconhecimento de receita para pagar as gratuidades. “E isso podia inviabilizar a Tarifa Zero, porque municípios que têm só fundo de repasse não poderiam aplicar esse dinheiro no Tarifa Zero porque não têm receita. E aí tinha uma briga sobre como o setor tinha colocado a necessidade de pagamento das gratuidades dentro do Marco Regulatório, CNT e empresas de ônibus acabaram perdendo essa guerra em relação à sociedade civil”, explica .

Regionalidade

Para Pereira, o Marco Regulatório também vai estimular, como cita a CNT, a integração entre os esferas de governo e os diferentes modais. Sobre o ABC, o professor cita que uma região com essas características econômicas e geográficas poderá se beneficiar se o transporte for pensado de forma regional. “São cidades conturbadas e a gente não consegue controlar tudo isolado com cada município tendo seu regramento e dentro dos seus limites, então é um marco que acaba incentivando a integração tarifária municipal, intermunicipal e metroferroviária e que pode reduzir custos de baldeações e racionalizar linhas. Também traz regras mais claras sobre concessões pode facilitar a atração de investimento além de maior segurança jurídica”, aponta.

O professor do Mackenzie e especialista em transporte diz que, além da integração intermunicipal, a região poderá pensar internamente como estruturar suas linhas não apenas visando o acesso à Capital. “Existe essa circulação diária entre os municípios do ABC, mas quando se fala de transporte se pensa mais na ligação com a Capital, mas a gente tem de pensar mais no deslocamento interno, de integração tarifária, talvez de novas obras, renovação de frota e desenvolvimento do transporte para quem vive dentro da região e não debater apenas como levar o cidadão daqui para a Capital e vice e versa”, sugere.

Retrocesso

Ivan Alves Pereira sustenta que o Marco deixa a região mais próxima da Tarifa Zero e, neste aspecto, citou o caso de São Caetano, que aprovou esta semana a extinção do transporte universal gratuito, como um retrocesso.

Durante a sessão da Câmara de São Caetano, no dia 16 de junho, o líder do governo, César Oliva (PSD), para justificar o projeto de lei proposto pelo prefeito Tite Campanella (Republicanos), citou exemplos de cidades que tinham adotado a Tarifa Zero e voltaram atrás. O parlamentar concluiu que uma cidade não tem como arcar com o custo do transporte para quem não mora no município.

“Oito municípios voltaram atrás na política de Tarifa Zero enquanto 150 adotaram, mas por alguns motivos a atenção vai sempre para os que voltaram atrás. Em alguns casos tudo bem voltar atrás, porque a política precisa ser refeita melhor pensada, mas outros casos, e falando diretamente do caso de São Caetano, precisa olhar o macro, não olhar só para o debate do Tarifa Zero. A Câmara de São Caetano vem há um tempo tentando limitar essas políticas públicas, como o Restaurante Nosso Prato (extinto este mês por decisão da Prefeitura), e a questão do SUS (Sistema Único de Saúde) para atender só quem mora lá, ou seja, o debate é mais sobre como acontecem as políticas públicas no município, é preciso

considerar esse contexto”, diz o urbanista.

Sucesso do programa



A partir do dia 15 de julho São Caetano volta a cobrar R\$ 5 pela tarifa de ônibus. (Foto: Gabriela Gonçalves/PMSCS)

O urbanista Ivan Alves Pereira chama atenção para o argumento usado pelo governo e vereadores da base de sustentação do prefeito Tite Campanella (Republicanos) como desmonte de uma política que tem aprovação porque muita gente está usando.

“O problema do programa é ele ter atingido o sucesso?”, indaga. “Isso soa meio estranho, ou seja, vamos penalizar porque está dando certo e muita gente está usando. Existia claramente uma demanda reprimida por transporte no município que ficou clara com a Tarifa Zero. Muita gente passou a usar o transporte, e por que elas não usavam antes? A infraestrutura não está sendo debatida, mas a todo momento está se falando que o corte é só porque tem mais gente usando. Está se penalizando o sucesso da coisa e não se pensou em melhorar”, critica.

Usar o critério do lugar onde mora para justificar o custo do programa também é um erro, segundo Pereira. “É uma falácia que o não cidadão de fora se beneficia de uma arrecadação municipal, até porque a arrecadação vem de ISS (Imposto Sobre Serviços) ou pagos por indústrias e vem do consumo, então o IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) não é necessariamente a maior fonte de arrecadação do município. Quem paga ISS é quem trabalha ou quem consome no município, não necessariamente só quem mora. Achar que só quem mora paga imposto é um problema inicial de cara. Quem mora na cidade e trabalha na Capital, por exemplo,

deixa muito menos em São Caetano do que quem trabalha, estuda e vive a cidade, mas não mora nela. Essa discussão deixa de lado o caráter metropolitano, a gente tem que parar de tratar todos os municípios como corpos separados”, afirma o consultor.

Tarifa

O projeto aprovado em São Caetano também muda a forma de remuneração da empresa concessionária do transporte público. Hoje a Vipe (Viação Padre Eustáquio) é remunerada por quilômetro rodado e, com a nova lei, passará a ser remunerada por passageiro. A oposição aponta que, com as gratuidades seletivas que o governo quer implantar, pagar as gratuidades pode sair mais caro aos cofres municipais.

Para Pereira, a volta da cobrança da tarifa é o maior retrocesso. “Joga por terra toda a discussão do direito social, retrocesso do pagamento por quilômetro rodado, contra pagamento por passageiro. Os contratos mais modernos de concessão do mundo, até mesmo os do governo do Estado, são pagos por disponibilidade, por custo variável, normalmente por quilômetro rodado e esse passo para trás, ou seja, a gente não jogou fora só a política social e a política pública, jogou fora as modernizações que o contrato tinha, então são diversos retrocessos”, completa.

<https://www.reporterdiario.com.br/noticia/3847303/marco-regulatorio-trara-mais-recursos-e-qualidade-para-onibus-do-abc-diz-especialista/>

Veículo: Online -> Site -> Site Repórter Diário

Seção: Cidades