

São Paulo, 8 de dezembro de 2020

**À Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais- SAG da Casa Civil**

**Ao Ilmo. Sr. Pedro Capeluppi, Secretário Adjunto de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia**

**Ao Ilmo. Sr. Rogério Marinho, Ministro do Desenvolvimento Regional**

**Ao Ilmo. Sr. Tiago Pontes Queiroz, Secretário Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano**

**Ref. Contribuições do Idec para a execução do Auxílio Emergencial aos Transportes Coletivos**

Prezados senhores e prezadas senhoras,

O **Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor** acompanha com atenção as iniciativas que envolvem os direitos do consumidor e dos cidadãos em mobilidade urbana nas cidades. Frente à grave crise que o Brasil enfrenta em função da disseminação do Covid-19 e da redução do uso de transporte coletivo nas cidades, acompanhamos em profundidade o debate no Congresso Nacional sobre o Auxílio Emergencial ao setor de Transportes Coletivos Urbanos, proposto pelo Projeto de Lei 3364/20.

O transporte público atesta, nesta conjuntura, seu caráter indispensável para o funcionamento mínimo das cidades, de forma muito mais aguda do que em momentos históricos anteriores. Nesse contexto de crise ficou claro hoje que, embora não receba a devida atenção das gestões municipais, estaduais e federais, o setor de transporte público é essencial para atender todos os cidadãos e cidadãs, e seu adequado funcionamento é fundamental para a qualidade de vida e de saúde nas cidades.

Diante deste cenário, o Idec colaborou intensamente na discussão do PL 3364/20 durante sua tramitação no Congresso Federal. O Instituto mandou contribuições para garantir contrapartidas e legados positivos para a mobilidade das cidades, os usuários e a sociedade.

As exigências para o recebimento do auxílio emergencial são positivas, mas são bastante sensíveis por envolverem alterações nos contratos de ônibus de cada cidade. Esses

contratos, que ditam as regras do sistema de ônibus nas cidades, são complexos e possuem fragilidades que estão diretamente envolvidas com a má qualidade que este serviço tem em geral no país. Portanto, qualquer modificação ou diretrizes de modificação geral para os contratos da cidade é bastante complexo e demanda discussão e muita transparência.

Como os **contratos de ônibus são um tema ao qual o Idec tem se dedicado profundamente com pesquisas, levantamentos de dados e debates públicos**, por meio desta carta pretendemos trazer contribuições para que o Ministério da Economia regulamente as exigências para recebimento do auxílio pelas cidades-estados.

### **1- Sobre a necessidade de sanção do projeto na íntegra**

O auxílio se faz necessário e urgente ao setor de transportes por se tratar do atendimento a um direito social dos cidadãos, garantido na constituição, que não pode ser interrompido. O transporte coletivo também é um serviço essencial que é fundamental para o funcionamento das atividades econômicas e das cidades.

Os sistemas de transportes no país sofrem de vários problemas estruturais econômicos e administrativos, que tem resultado há décadas, numa contínua perda de passageiros e uma constante crise no setor que está sendo ampliada pela pandemia. Porém, apesar do problema ser anterior à pandemia, o auxílio se faz importante pois um dos motivos que tem levado a esta crise é a falta de financiamento externo, em verdadeiro desprezo ao disposto na PNMU (art. 9º e §§ e art. 10, V).

Portanto, o projeto acerta ao definir um recurso financeiro que garantirá a estabilidade do sistema de transportes, sem a necessidade de elevado número de passageiros, e ao propor contrapartidas de qualidade, transparência e fiscalização do setor, conquistadas durante o debate sobre o projeto no Congresso.

**Consideramos que**, apesar da urgência e das dificuldades que o debate teve pelo isolamento social exigido pela pandemia, **o texto apresenta boas diretrizes mínimas para a manutenção do serviço e garantia dos direitos dos usuários durante o período de isolamento social.**

### **2- Sobre os compromissos exigidos**

Para que o órgão de transportes receba o auxílio para o setor de transportes, o PL 3364/20 exige uma série de compromissos que a cidade deve implantar como faixas exclusivas de ônibus, ciclofaixas e áreas para pedestres. Os compromissos estão detalhados no artigo 1º, § 1º do PL, e é importante que as cidades e regiões atendam a eles conforme o plano de mobilidade que as cidades possuem ou estão elaborando nos termos da Lei 12.587/12.

Porém, para dar transparência aos equipamentos e infraestrutura que serão implementadas propomos que o Ministério estabeleça um prazo para que as cidades e estados apresentem um plano de ação para o cumprimento desses compromissos. Este plano deve prever o detalhamento e propostas atrelados a todos os compromissos e obrigações que o Projeto de Lei determina, e apresentar também um descritivo básico da situação dos documentos, infraestruturas e projetos de mobilidade e transportes que a cidade já dispõe.

Com esse instrumento de planejamento e de transparência o governo, os órgãos de controle e a sociedade civil terão uma maior capacidade de avaliar os compromissos e usar o andamento das exigências que os órgãos de transportes precisam cumprir.

### **3- Sobre as alterações contratuais exigidas**

As modificações contratuais que o PLi propõe vão no sentido de aumentar o poder de controle e fiscalização do poder público sobre as empresas concessionárias de ônibus. Embora sejam tarefas complexas, é possível melhorar a qualidade do serviço e buscar reduzir os custos.

Com este cenário, o Idec aponta que é bastante complexo promover mudanças mais profundas e de forma padronizada nos contratos das mais de 150 cidades envolvidas sem o devido debate com o setor, que inclusive está promovendo uma discussão profunda de revisão do marco regulatório. Com isso, propomos que os responsáveis pelas propostas de alterações contratuais que o Ministério da Economia irá elaborar considerem apenas mudanças básicas para garantir o funcionamento do serviço durante a Pandemia, a transparência e o controle dos custos, a participação social e a busca pela redução dos custos de forma a não prejudicar a qualidade e o atendimento ao direito dos cidadãos.

Ressaltamos que a PNMU, o CDC e a Lei de Concessões asseguram que o direito ao transporte pressupõe a universalidade, a generalidade, regularidade, continuidade e eficiência, então a regulação do auxílio a esse serviço essencial precisa considerar a totalidade das cidades envolvidas e o atendimento a todos os cidadãos. A busca pela redução do custo não pode impactar o pleno funcionamento do serviço. Também destacamos que, apesar da quantidade de problemas e falhas que assolam o setor, precisamos ter ciência de que não é possível corrigir todos os problemas em uma medida emergencial, e que inovações muito abruptas precisam ser testadas antes de serem incentivadas em uma quantidade tão grande de cidades.

Com base nestes apontamentos, embora as propostas de alteração contratuais não tenham sido tornadas públicas e o Idec não tenha tomado conhecimento dos termos, propomos os

seguintes pontos de atenção para as propostas de modificações contratuais, a fim de não violar os princípios legais citados acima:

1- Não adotar medidas ou cortes de serviço que possam degradar ou prejudicar o nível de serviço do transporte, levando em conta as desigualdades espaciais de acesso ao transporte nas cidades;

2- Adotar instrumentos que busquem garantir a frota necessária para atender os parâmetros sanitários exigidos pela pandemia;

3- Não promover a suspensão ou redução abrupta dos serviços de transporte público coletivo em quaisquer áreas ou regiões das cidades atendidas.

4- Não suspender ou limitar gratuidades já consolidadas como as existentes para idosos, considerando o direito destes em caso de precisarem ir a uma unidade médica.

5- Instruir a disponibilização pelos órgãos de transportes de plena informação aos usuários para as mudanças operacionais que possam ocorrer,

6- Promover a adoção de medidas protetivas para profissionais que trabalham na operação de serviços de transporte, por meio da diminuição do contato com passageiros ou aumento da distância e disponibilização de produtos de higiene e segurança individual conforme orienta o Ministério da Saúde ;

7- Instalação de equipamentos provisórios e álcool em gel em terminais, estações de ônibus, metrô e trem. Nos veículos ou estações tais equipamentos podem ser disponibilizados junto à catracas, bloqueios e validadores eletrônicos;

8- Considerar o uso dos modos ativos na integração do sistema para reduzir a lotação dos veículos, em projetos como: o estímulo à integração com bicicleta nos terminais e estações metroferroviárias, o apoio à serviços de logística por bicicletas<sup>1</sup>, considerando a implantação e utilização de infraestrutura temporária para o uso da bicicleta como vem sendo adotada em Bogotá<sup>2</sup> e na Cidade do México<sup>3</sup>, ou outras possíveis propostas que estimulem

---

<sup>1</sup> Indicamos aqui material específico de entidades especializadas no tema como estes estudos da ONG Transporte Ativo: [http://transporteativo.org.br/ta/?page\\_id=10300](http://transporteativo.org.br/ta/?page_id=10300), e os estudos da Associação Aliança Bike [http://www.aliancabike.org.br/pagina.php?id\\_secao=10&id\\_page=44](http://www.aliancabike.org.br/pagina.php?id_secao=10&id_page=44)

<sup>2</sup> Ação implantada na cidade de Bogotá, Colômbia: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/coronavirus-covid-19-con-ciclovias-se-descongestionara-transmilenio>

<sup>3</sup> Ação em Estudo na Cidade do México, México: [https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/propuesta\\_ciclovias\\_temporales\\_cdmxvfinal.pdf](https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/propuesta_ciclovias_temporales_cdmxvfinal.pdf)

e garantam seguranças a estes transportes sustentáveis, saudáveis e individuais, evitando facilitar a transmissão do vírus.

Diante do exposto, desejamos colaborar com a definição de políticas públicas que garantam o direito dos usuários de transportes, e o adequado funcionamento dos sistemas de mobilidade sustentáveis nas cidades.

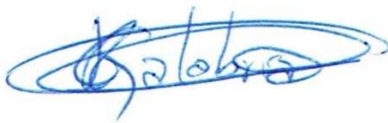
O momento exige respostas objetivas para garantir o bem-estar e a dignidade da população neste grave momento. É isso que os consumidores e consumidoras esperam das empresas e do governo.

Sem mais, agradecemos a atenção de V.Sas. e nos colocamos à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos ou oportunidade de diálogos para a melhoria desta política pública.

Atenciosamente,



**Teresa Liporace**  
Diretora Executiva



**Rafael Calabria**  
Coordenador do Programa de Mobilidade Urbana