



• 04/09/2025

Panorama dos Marcos Regulatórios na América Latina

93ª REUNIÃO DO FÓRUM PAULISTA DE SECRETÁRIOS E DIRIGENTES PÚBLICOS DE
MOBILIDADE URBANA

Marcio Hannas

Presidente Divisão América Latina - UITP



br.linkedin.com/in/marcio-hannas-85382359

INTRODUÇÃO



INTRODUÇÃO

- **À luz do novo marco regulatório em discussão no Brasil, observamos a realidade de alguns países da região sob uma perspectiva comparativa – Chile, Colômbia e México**
- **É importante reconhecer que as legislações evoluíram significativamente nos últimos 20 anos, no entanto não identificamos nenhum exemplo na América Latina que possa ser considerado uma referência de grande transformação nos sistemas locais de transporte público**
- **Nos últimos quatro anos, em particular, esses países promoveram alterações que, de certa forma, reforçam o transporte como uma política pública, embora os impactos concretos na melhoria dos sistemas ainda sejam limitados**
- **Nos próximos slides apresentaremos de forma resumida os efeitos dessas configurações regulatórias sobre o transporte público em cada um dos países analisados**

PAÍSES ANALISADOS



➤ MÉXICO



O **México** é uma república federativa composta por entidades federativas.



Composto por 32 entidades federativas (31 estados e a Cidade do México), as quais cada uma possui autonomia e soberania nos assuntos internos.



Isso se reflete diretamente na governança do transporte público, que é gerido por autoridades locais, tanto em nível estadual quanto municipal.

Marco Legal do Transporte Público Urbano

- **A Constituição Política dos Estados Unidos Mexicanos**, que reconhece a mobilidade como um direito humano
- **A Lei Geral da Mobilidade e Segurança Rodoviária**, que regula o Sistema Nacional de Mobilidade, promovendo segurança viária e sustentabilidade
- **Leis estaduais e regulamentos locais**, além de políticas públicas e **Normas Oficiais Mexicanas (NOMs)** que determinam parâmetros técnicos, operacionais e de infraestrutura
- **Política Nacional de Transporte Público Coletivo Urbano (PNTPCU)**, aprovada em junho/2024, busca implementar modelos mais eficazes de planejamento e gestão do transporte público nas cidades, com o intuito de modernizar o setor, melhorar a qualidade dos serviços, garantir sustentabilidade financeira e contribuir para a redução de emissões de poluentes

Características do Marco Legal

- **Estrutura institucional** com autonomia estadual e municipal
- **Financiamento** – a política de financiamento está voltada principalmente para a modernização da infraestrutura e para a regularização e renovação da frota
- **Subsídio** – sem subsídio direto ao usuário
- **Integração e formalização** – nova PNTPCU estabelece diretrizes, mas ainda incipiente
- **Inovação e sustentabilidade** – promoção da sustentabilidade, mas com modelos flexíveis de gestão
- **Ponto forte** – marco recente com proposta moderna, que propõe um conjunto de princípios e diretrizes flexíveis e adaptáveis à realidade e às capacidades de cada cidade e sistema de transporte
- **Ponto fraco** – modelo ainda é incipiente, com ações práticas pouco definidas e dependente da mobilização de governos locais

➤ MÉXICO

Conclusão

A nova política nacional é recente e, até o momento, seus efeitos concretos ainda são incertos.

O que se observa é um movimento inicial de modernização das legislações estaduais e municipais, impulsionado pela necessidade de alinhar-se ao novo marco nacional. No entanto, ainda há pouca clareza sobre os resultados práticos esperados.

O cenário atual permanece complexo, e os desafios enfrentados pelo sistema de transporte público são significativos.



COLÔMBIA



A **Colômbia** é um Estado unitário presidencialista, com separação de poderes e um modelo administrativo descentralizado.



Apesar de não ser uma federação, como o Brasil ou o México, possui 32 departamentos e um distrito capital (Bogotá), cada um com autonomia administrativa e um governador eleito.



A Constituição de 1991 estabelece um equilíbrio entre princípios centralizadores e descentralizadores, permitindo certa autonomia às entidades territoriais, especialmente em temas como transporte e mobilidade.

Marco Legal do Transporte Público Urbano

- **Lei 105 de 1993** – Estabelece os princípios gerais da política de transporte na Colômbia
- **Lei 769 de 2002** – Código Nacional de Trânsito
- **Decreto 170 de 2001 e Decreto 1079 de 2015** – Regulamentam a prestação dos serviços de transporte e mobilidade
- **Lei 310 de 1996** – Base legal para a estruturação dos sistemas de transporte de massa
- **Resolução 20233040050355 de 2023** – Estabelece diretrizes atualizadas para o planejamento, operação e financiamento dos Sistemas Integrados de Transporte

A legislação define claramente as competências das autoridades municipais e departamentais para regulamentar, licenciar e fiscalizar o transporte público, incluindo sistemas como ônibus, metrô, VLTs, trólebus, bicicletas e outros modos

Características do Marco Legal

- **Estrutura institucional** – entidades subnacionais (municípios e departamentos) responsáveis pela implementação
- **Financiamento** – cofinanciamento via governo federal, bancos multilaterais e fontes locais. Títulos municipais e instrumentos de captura de valor da terra são utilizados para gerar recursos locais
- **Subsídio** – formalização dos sistemas, associada à integração tarifária e operacional, está demandando mais subsídios
- **Integração e formalização** – regulamentação integrada de múltiplos modais, no entanto, a formalização esbarra na falta de clareza do modelo de financiamento
- **Inovação e sustentabilidade** – implementou um sistema de arrecadação centralizado garantindo interoperabilidade entre modais, além de promover transparência, controle e segurança nas operações de bilhetagem eletrônica
- **Ponto forte** – estrutura normativa avançada
- **Ponto fraco** – gargalos financeiros

➤ COLÔMBIA

Conclusão

A regulamentação voltada à integração dos sistemas de transporte na Colômbia trouxe avanços, mas também revelou fragilidades que ainda precisam ser superadas, pois a formalização dos sistemas, associada à integração tarifária e operacional, demanda maior volume de recursos públicos, que ainda carece de especificação do modelo de financiamento



CHILE



O **Chile** é um Estado unitário, o que significa que o poder político está centralizado em um governo nacional, sem a autonomia política típica das federações.



Dividido em 16 regiões administrativas que não possuem soberania, funcionando apenas como instâncias descentralizadas da administração central.



A gestão do transporte público é responsabilidade do Ministério dos Transportes e Telecomunicações, que atua por meio das Secretarias Regionais Ministeriais, que são responsáveis pelo planejamento, gestão e monitoramento dos serviços locais de transporte público.

Marco Legal do Transporte Público Urbano

- **Lei 20.378** – Estabelece o Subsídio Nacional para o Transporte Público Remunerado de Passageiros
- **Decreto Supremo 212 de 1992** – Regulamenta os serviços nacionais de transporte público
- **Decreto 88 de 2023** – Regula a autorização e operação de serviços especiais de transporte
- **Lei de Trânsito e Lei 21.553** – Regula o transporte por meio de plataformas tecnológicas
- **Lei 20.378: Subsídio Nacional ao Transporte Público**, criada em 2009, estabelece um modelo de financiamento permanente para os sistemas de transporte público, permitindo: redução de tarifas, financiamento de serviços em áreas isoladas, renovação de frotas, investimentos em infraestrutura e promoção da eletromobilidade. Em meados de 2024 o Senado aprovou uma reforma significativa dessa lei, que dentre outras melhorias, estendeu o financiamento até 2032, proporcionando estabilidade aos sistemas subsidiados

Características do Marco Legal

- **Estrutura institucional** – Governo central com Secretarias Regionais
- **Financiamento** – financiamento de longo prazo garantido por lei
- **Subsídio** – subsídio nacional com parcelas definidas para infraestrutura, eletromobilidade, estudantes e áreas isoladas
- **Integração e formalização** – alta formalização com ênfase em tecnologia e integração modal
- **Inovação e sustentabilidade** – forte aposta em ônibus elétricos e inclusão das bicicletas como transporte público. Ampliação da tecnologia embarcada e implantação de centros de controle integrados, permitindo melhor gestão operacional, rastreamento em tempo real e integração de dados
- **Ponto forte** – estabilidade legal e eficiência em subsídios controlados

Conclusão

O modelo chileno de transporte público é hoje a melhor referência na América Latina pela sua combinação de:

- Estrutura institucional clara e centralizada,
- Marco legal consistente e atualizado,
- Mecanismos estáveis e transparentes de financiamento, e
- Compromisso com a sustentabilidade e inovação tecnológica.

O sucesso alcançado deve-se, em grande parte, à continuidade das políticas públicas, à coordenação entre níveis de governo e à destinação garantida de recursos.



➤ APRENDIZADOS E PONDERAÇÕES



> LICÇÕES PARA O BRASIL

O PL 3.278/2021 representa um passo importante para estruturar um transporte público brasileiro mais sustentável, integrado e participativo. A inspiração pode vir do estudo comparativo com Chile, Colômbia e México:

Do **Chile**, aprendemos a importância de estabilidade, subsídios ordenados e incorporação tecnológica estruturada

Da **Colômbia**, extrai-se o valor da regulamentação integrada e descentralizada

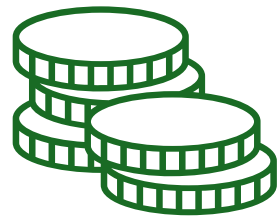
Do **México**, a necessidade de transformar diretrizes em ações concretas e fiscalizáveis



O Brasil está diante da oportunidade de combinar princípios sólidos com instrumentos práticos, construindo um sistema de transporte coletivo efetivo, equilibrado e voltado ao longo prazo.



PONTOS PARA REFLEXÃO



Existem fontes de financiamento abundantes no Brasil, no entanto carecemos de bons projetos:

O projeto não pode se limitar a incluir uma nova linha ou um novo modal, mas precisa revisar todo o sistema de mobilidade incluindo o transporte municipal e estadual para otimizar os custos e reduzir a necessidade de subsídios.

A estruturação de garantias em PPPs tem sido um desafio – buscar modelos “inovadores” tais como:

- Compor projeto imobiliário com mobilidade.
- Taxação do transporte individual nos centros urbanos.



Segurança jurídica ainda é uma questão relevante para atrair investimentos privados.



• OBRIGADO!

• <https://www.uitp.org/regions/latin-america/>

LinkedIn

• <https://www.linkedin.com/newsletters/panorama-uitp-latin-america-7248031260520890371>

