

DOCUMENTO BASE

OBJETIVO DO MDT

É objetivo do MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos inserir na agenda social e econômica da Nação o Transporte Público, um serviço essencial, como um direito para todos, visando à inclusão social, à melhoria da qualidade de vida e ao desenvolvimento sustentável com geração de emprego e renda.

Os cinco eixos do MDT para a concretização deste objetivo são estes:

EIXO 1 MOBILIDADE PARA TODOS

EIXO 2 INVESTIMENTO PERMANENTE NO TRANSPORTE COLETIVO

EIXO 3 BARATEAMENTO DAS TARIFAS PARA A INCLUSÃO SOCIAL

EIXO 4 PRIORIDADE AO TRANSPORTE PÚBLICO NO TRÂNSITO

EIXO 5 TRANSPORTE PÚBLICO COM DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO E RESPEITO AO MEIO AMBIENTE

POR QUE O TRANSPORTE PÚBLICO É ESSENCIAL PARA A NAÇÃO?

Porque promove a inclusão social, o desenvolvimento sustentável e a geração de emprego e renda.

Porque promove a mobilidade sustentável, a qualidade ambiental e o desenvolvimento urbano.

NOSSAS PROPOSTAS EMERGENCIAIS

O transporte público coletivo deve ser efetivamente considerado como serviço essencial e equiparado à educação e à saúde, tanto no que se refere à obrigatoriedade dos investimentos, quanto no que diz respeito à prestação dos serviços, de forma a atender as necessidades da sociedade.

Diante da realidade atual, que demonstra uma

exclusão social cada vez maior nos serviços de transporte público coletivo, existe a necessidade da redução das tarifas pagas pelos usuários, pela desoneração dos custos do setor, pela racionalização e integração dos sistemas e pela definição de fontes extra-tarifárias de financiamento da operação.

Assim, entendemos necessárias, emergencialmente, as seguintes ações:

TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE

- Destinar para o Transporte Público Urbano e Metropolitano 25% dos recursos da Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico (CIDE) incidente sobre combustíveis, montante esse a ser administrado pelo Ministério das Cidades, com a exigência de contrapartidas estaduais e municipais e de efetiva integração entre os modos de transporte.

- Estabelecer política permanente de incentivo ao uso de combustíveis e tecnologias menos poluentes na frota de transporte público de passageiros.

- Resgatar os espaços públicos da via urbana para o transporte público, por meio da implantação de vias e faixas exclusivas para o transporte coletivo.

BARATEAMENTO DA TARIFA PARA INCLUSÃO SOCIAL

- Dar tratamento tributário diferenciado aos serviços de transporte público coletivo, considerando a sua essencialidade, pelas seguintes medidas:

- equiparação do transporte público aos gêneros alimentícios de primeira necessidade, para fins de tributação.

- desoneração dos custos da folha de pagamentos das empresas de transporte público urbano, tributando o faturamento, e não os salários.

- equiparação das operadoras às empresas de utilidade pública e estabelecimento de alíquotas especiais para o setor.

- Repartir os custos das gratuidades com toda a sociedade, criando fontes extra-tarifárias para seu custeio e eliminando as que não tiverem caráter de inclusão social.

- Desonerar os principais insumos do setor:
 - criar tarifa específica para os sistemas metroviários e ferroviários que utilizem energia elétrica, eliminando sobre-taxação decorrente de tarifa horo-sazonal (horário de pico).

- estabelecer política especial de preços para o óleo diesel utilizado no transporte público coletivo.

- isentar do ICMS todos os veículos destinados ao transporte público coletivo de passageiros.

- Fortalecer, fiscalizar e ampliar o vale-transporte para as categorias de renda não formais da sociedade.

CONHEÇA MELHOR O NOSSO PENSAMENTO

CENÁRIO ATUAL DO TRANSPORTE PÚBLICO

O Transporte Público de Qualidade para Todos é a garantia da democratização do acesso às oportunidades de emprego, renda e de integração social. Faz com que nossas cidades tenham qualidade de vida e que a movimentação das pessoas aconteça de forma rápida e eficiente, permitindo que as empresas se tornem mais competitivas e que haja a efetiva inclusão social dos habitantes.

Com o Transporte Público de Qualidade para Todos, estabelece-se um círculo virtuoso: mais desenvolvimento, mais emprego e mais renda.

É preciso destacar que o transporte público é muito importante para toda a economia brasileira.

Dados da ANTP mostram que o transporte público funciona regularmente em 920 municípios com mais de 30 mil habitantes, onde moram 122 milhões de brasileiros. Todos os dias são realizadas no Brasil cerca de 60 milhões de viagens com utilização do transporte público.

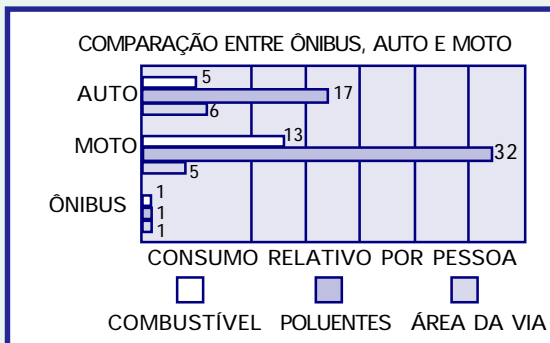
ECONOMIA E EMPREGOS. Atualmente, mesmo com todas as dificuldades, o setor arrecada 15 bilhões de reais por ano e oferece aproximadamente 570 mil empregos diretos, formais. E contribui para manter centenas de milhares de outros empregos numa extensa cadeia produtiva, que inclui setores como a indústria de chassis e montagem de ônibus, fabricantes de trens e metrô, as indústrias de pneus e de peças de reposição, o segmento de combustíveis e o setor construção de infraestrutura, entre outros. Assim, fica claro que a garantia de recursos para a ampliação dos sistemas de transporte público é capaz de causar impacto positivo – direto e imediato – sobre os índices de emprego.

MEIO AMBIENTE. Ao colocar-se como alternativa efetiva e social ao transporte individual, o Transporte Público de Qualidade para Todos contribui decisivamente para a qualidade ambiental em nossas cidades.

Recentes estudos evidenciam que um passageiro de automóvel consome cerca de 10 vezes mais energia que um passageiro de ônibus e 25 vezes mais do que um passageiro de metrô, e que, em comparação com os ônibus, os carros são caros e ineficientes, pois gastam mais espaço nas vias, mais energia e poluem muito mais*.

Um Transporte Público com Qualidade para Todos é possível somente com um sistema regulamentado, racionalizado e integrado, que inclua todas as modalidades de deslocamento e tenha prioridade no uso da via e na gestão pública do trânsito.

Empregado como instrumento de política pública, o Transporte Público de Qualidade para Todos viabiliza cidades com qualidade de vida por meio de uma mobilidade sustentável, que democratiza o uso da via pública, garante o acesso à moradia e aos serviços urbanos, reduz os congestionamentos - e, conseqüentemente, a poluição sonora e atmosférica, com diminuição dos gastos ambientais e com saúde pública - e faz cair o número de mortos e feridos no trânsito.



Os dados do gráfico são da ANTP

POR QUE É PRECISO AGIR?

A partir da década de 60, o País optou por um modelo de mobilidade centrado no uso do automóvel, iniciando um processo de sucateamento e posterior destruição dos bondes e transformando a via pública em um bem essencial financiado por toda a sociedade e apropriado em mais de 90% pelos automóveis.

Com esse modelo, o transporte público foi entregue às regras de mercado, sendo financiado pelos usuários e pelos compradores de vale-transporte.

O empobrecimento da população brasileira e tal política conduziram à diminuição progressiva do uso do transporte coletivo e ao aumento da participação do transporte individual nos deslocamentos. O caso mais dramático é o da Região Metropolitana de São Paulo, como mostra o gráfico acima, que estabelece comparações até 1997 - sendo necessário observar que, hoje, a curva do transporte individual já ultrapassou a do transporte coletivo.

A Constituição Federal de 1988, apesar de caracterizar o transporte público como serviço essencial, suprimiu os poucos recursos cativos para o setor.

Responsável por legislar sobre o transporte público, por mais de dez anos o Governo Central descomprometeu-se com uma política nacional de transporte. E, na década de 90, impôs limitações legais para que Estados e Municípios obtivessem recursos financeiros, o que acentuou ainda mais a crise do setor.

Como conseqüência desse quadro, houve a desestruturação dos principais sistemas de transporte, perdeu-se boa parte do parque industrial ferroviário e registrou-se a quase estagnação do desenvolvimento tecnológico.

As cidades brasileiras – que hoje concentram mais de 80% da população do País – passaram a ter que conviver com a ineficiência dos sistemas de transporte público.

Em alguns casos, a situação é extremamente crítica, com o crescimento expressivo do transporte individual, a explosão do transporte clandestino e o generalizado aumento dos congestionamentos, com a conseqüente elevação dos índices de poluição.

Só em São Paulo são geradas 10 mil toneladas de poluentes todos os dias úteis, sendo que o transporte individual é o maior responsável pela poluição do ar, com cifras alarmantes. Apenas como exemplo, 98% do monóxido de carbono emitido na capital paulista é gerado pelo transporte - especialmente automóveis -, e não pela indústria.

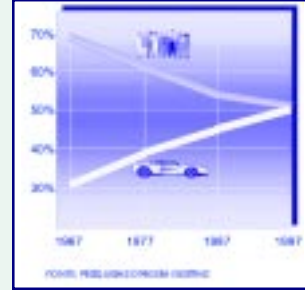
Estudos no mundo todo, inclusive no Brasil, já comprovaram que os poluentes mais comuns – monóxido de carbono, óxido de nitrogênio, óxido de enxofre, hidrocarbonetos e material particulado – têm efeitos negativos para a saúde humana. E alguns desses poluentes têm participação comprovada em processos cancerígenos.

MORTOS E FERIDOS NO TRÂNSITO. No Brasil, os mortos e feridos no trânsito chegam a cifras equivalentes às da violência urbana e superiores às de conflitos bélicos internacionais: todos os anos morrem em nosso País 40 mil pessoas e registram-se 350 mil feridos, dos quais 120 mil se tornam portadores de deficiência física.

Estudo recente feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), do Ministério do Planejamento, em parceria com a ANTP, estimou os custos anuais dos acidentes de trânsito nas áreas urbanas brasileiras em R\$ 5,3 bilhões.

Os custos contribuem decisivamente para a exclusão social. De acordo com outra pesquisa do IPEA, 56 milhões de brasileiros não podem usar o transporte público de forma regular por absoluta impossibilidade de pagar a tarifa.

No Rio de Janeiro, de acordo com matérias divulgadas na imprensa, um certo percentual de moradores de rua tem trabalho, porém não tem recursos para voltar para casa, a não ser nos finais de semana.



* Afirmações do consultor Adriano Branco

Pesquisa realizada em 2002 pela antiga Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano (SEDU), da Presidência da República (ver gráfico a seguir), abrangendo 10 metrópoles brasileiras, mostrou que as classes D e E, que constituem 45% da população brasileira, representam apenas 27,5% dos usuários dos ônibus urbanos e 18,5% dos metrô.



Isso significa que, na realidade, os ônibus e metrô se transformaram em serviços inacessíveis para os brasileiros mais pobres. Na prática, oferta-se um serviço público essencial por um preço incompatível com a capacidade de pagamento daqueles que dele precisam. Por outro lado, 69,4% dos passageiros dos trens metropolitanos são das classes D e E devido à tarifa ser mais adequada à renda dessa população.

É importante destacar que as cidades estão perdendo mobilidade, qualidade de vida e competitividade, ou seja, estão deixando de lado fatores que garantem o desenvolvimento econômico e a geração de empregos.

A capital paulista pode ser citada como exemplo. Em dez anos, a cidade perdeu 476.220 empregos (13,39%), enquanto a população aumentou em 694.390 (7,22%).

O prejuízo social decorrente da baixa oferta de transporte público na Região Metropolitana de São Paulo, de acordo com os cálculos do professor Adriano Branco, é de R\$ 22 bilhões por ano. O Banco Mundial, por sua vez, avalia que essas perdas cheguem a R\$15 bilhões por ano.

Com a abertura das economias, a globalização e o acirramento da concorrência mundial, a ineficiência das cidades brasileiras é, cada vez mais, um entrave para a atração de novos investimentos. Com isso, ficamos em real desvantagem competitiva, valendo assinalar que o PIB brasileiro já é inferior ao de países como México e Coréia do Sul, que têm efetuado investimentos expressivos em Transporte Público.

EXEMPLOS DE SUCESSO NOS QUAIS PODEMOS NOS ESPELHAR

Ao contrário do Brasil, muitos países de diferentes concepções ideológicas, como Estados Unidos, Alemanha, França, Colômbia e China, possuem metrópoles que

mantiveram a qualidade de sua mobilidade por meio de investimentos dos governos centrais, a fundo perdido, em sistemas estruturadores de transporte público integrados aos demais modos de deslocamento.

A solução adotada na Alemanha, na Colômbia e nos EUA é que o transporte individual aporte recursos para o transporte público por meio da taxação sobre os combustíveis.

Para muitos países, o transporte público é fator de desenvolvimento e de inclusão social e, sendo assim, os custos dos transportes são, em considerável medida, financiados com recursos públicos e pelos demais setores da sociedade. Ou seja, cabe ao usuário pagar, via tarifa, uma parcela menor dos custos do transporte que utiliza.

A tabela abaixo mostra os percentuais pagos pelos usuários do transporte público em algumas das mais importantes e ricas cidades européias.

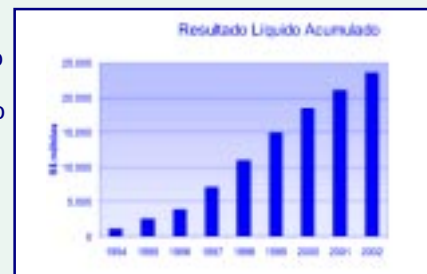
PORCENTAGEM DA TARIFA PAGA PELO USUÁRIO EM CIDADES DA EUROPA

Roma	10%	Paris	33%
Amsterdã	25%	Estocolmo	34%
Atenas	27%	Viena	40%
Bruxelas	33%	Frankfurt	45%

O transporte público deve ser entendido como fator de geração de empregos, desenvolvimento e inclusão social, já que os benefícios do transporte público de qualidade extrapolam os aspectos referentes a sua operação propriamente dita e têm influência amplamente positiva para as empresas, os governos e todos os setores da sociedade.

O retorno econômico e social obtido pelo transporte público é muito maior do que os investimentos nele feitos. Por exemplo, pelo fato de existir e de realizar mais de 2,5 milhões de viagens por dia, o Metrô de São Paulo, segundo a rigorosa metodologia de cálculo do seu Balanço Social, traz economia anual de aproximadamente R\$ 3 bilhões para toda a sociedade, em redução da poluição atmosférica, do consumo de combustíveis, do tempo perdido em deslocamentos, dos acidentes de trânsito e dos gastos de manutenção com a frota de ônibus.

O gráfico ao lado revela que o Metrô de São Paulo, entre 1994 a 2002, gerou um resultado líquido acumulado próximo de R\$ 25 bilhões, o que é mais do que suficiente para justificar todo o investimento feito nesse tipo de transporte.



MOVIMENTO NACIONAL PELO DIREITO AO TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE PARA TODOS

QUEM SOMOS

O Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos reúne, na sua origem, um conjunto de entidades e instituições que se formaram há mais de 25 anos e vêm resistindo à política de sucateamento e de desprestígio do transporte público, lutando pela criação de recursos permanentes otimizados para o sistema estrutural de transporte e pelo barateamento da tarifa.

Nos últimos dois anos, as propostas e os esforços dessas entidades convergiram, tendo como principal ponto de aglutinação o Grupo de Ação Pró-Transporte (GAT), oficialmente instituído em agosto de 2002, e a sustentação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), por intermédio de seu escritório em Brasília.

Um dos principais resultados obtidos foi a aprovação do projeto de lei de regulamentação da CIDE/Combustíveis na Câmara e no Senado, que garantia 75% dos recursos da contribuição para o Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes, dos quais 25% são para os transportes públicos - regulamentação essa vetada pelo governo anterior com anuência do atual.

A conquista principal até aqui foi identificar um conjunto de reivindicações e interesses comuns a trabalhadores, empresários, organizações não governamentais (Ongs), profissionais liberais, universidades, movimentos populares, governos estaduais e municipais, e tomar a iniciativa de criar o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos - MDT.

ENTIDADES FUNDADORAS DO MDT

Integram o secretariado executivo do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos as seguintes organizações: Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (coordenação), Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU, Associação Brasileira da Indústria Ferroviária - ABIFER, Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô-SP - AEAMESP, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte - CNTT/CUT, Fórum Nacional dos Secretários de Transportes Urbano e Trânsito, Fórum Nacional da Reforma Urbana - FNUR, Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos, Ferroviários e Rodoviários - SIMEFRE, Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô-SP, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA e Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus - FABUS, Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo - SEESP, Federação Nacional dos Metroviários - FENAMETRO.

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

PROPOSTA 1 Todos os projetos devem ser priorizados com base em avaliação econômica e social antes de qualquer alocação de recursos.

PROPOSTA 2 O Governo Federal e as administrações estaduais e municipais devem agir de forma integrada e complementar, buscando a racionalização dos sistemas e sua otimização. Nesse sentido:

Cabe ao Governo Federal

– Destinar para o Transporte Público Urbano e Metropolitano 25% dos recursos da Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico (CIDE) incidente sobre combustíveis, montante esse a ser administrado pelo Ministério das Cidades.

– Exigir contrapartida local e a efetiva integração entre os modos de transporte nos programas federais. Aprovar leis de diretrizes nacionais de transporte com a criação de indicadores que permitam a definição clara dos projetos prioritários, em função dos objetivos expostos na nossa proposta.

Cabe aos Governos Estaduais

– Elaborar e implantar projetos compatíveis com os objetivos da Política Nacional, identificando as contrapartidas financeiras do Estado.

– Constituir Fundos Estaduais de transporte público coletivo, com recursos orçamentários e os provenientes do IPVA.

Cabe aos Governos Municipais

– Elaborar e implantar projetos compatíveis com os objetivos da Política Nacional e Estadual, identificando as contrapartidas financeiras do Município.

– Constituir Fundos Municipais de transporte coletivo com recursos provenientes do IPVA, operações urbanas, multas e zona azul, entre outros.

PROPOSTA 3 Dar tratamento tributário diferenciado aos serviços de transporte público coletivo, considerando a sua essencialidade, pelas seguintes medidas:

- Equiparar o transporte público aos gêneros alimentícios de primeira necessidade, para fins de tributação.
- Desonerar os custos da folha de pagamentos das empresas de transporte público urbano, por meio de tributação sobre o faturamento, e não sobre os salários, uma vez que o setor é um dos maiores empregadores.
- Equiparar as operadoras de sistemas de transporte público às empresas de utilidade pública.
- Estabelecer alíquotas especiais para os impostos do setor;
- Buscar fontes extra-tarifárias para cobertura da taxa de gerenciamento de transporte público.

PROPOSTA 4 Vincular recursos do ICMS sobre combustíveis utilizados em transporte para cobrir parte dos custos do transporte público, reduzindo a tarifa, atualmente paga integralmente pelo passageiro.

PROPOSTA 5 Repartir os custos das gratuidades com toda a sociedade, criando fontes extra-tarifárias para seu custeio. Eliminar as gratuidades que não tiverem caráter de inclusão social, concedendo-as aos efetivamente necessitados.

PROPOSTA 6 Desonerar os principais insumos do setor: Criar tarifa de energia elétrica específica para tração utilizada em transporte público, eliminando sobre-taxação decorrente de tarifa horo-sazonal. Estabelecer política especial de preços para o óleo diesel utilizado no transporte público coletivo. Isentar do ICMS todos os veículos destinados ao transporte público coletivo de passageiros.

PROPOSTA 7 Fortalecer e ampliar o vale-transporte, como forma de inclusão social e distribuição de renda. Melhorar e ampliar o controle do uso do vale-transporte, por meio de convênios entre os Municípios e o Ministério do Trabalho para

sua fiscalização e também por intermédio de sistemas eletrônicos de controle de arrecadação.

PROPOSTA 8 Estabelecer política permanente de incentivo ao uso de combustíveis e tecnologias menos poluentes na frota de transporte público de passageiros.

PROPOSTA 9 Resgatar os espaços públicos da via urbana para o transporte público, por meio da implantação de vias e faixas exclusivas para o transporte coletivo.

PROPOSTA 10 Adotar medidas de operação de trânsito priorizando o Transporte coletivo.

PROPOSTA 11 Criar um ambiente tecnológico voltado para o setor de transporte público, com financiamentos específicos para pesquisa, desenvolvimento e melhoria contínua, e aprimoramento de medidas visando à redução da emissão de poluentes.

PROPOSTA 12 Garantir recursos e mobilização do setor para viabilizar veículos utilizando tecnologias menos poluentes.

PROPOSTA 13 Ampliar a implantação de sistemas de bilhetagem eletrônica, como forma eficaz de controlar a arrecadação e, sobretudo, como instrumento de gestão e de ampliação da acessibilidade social a sistemas de transporte público urbano.

PROPOSTA 14 Implantar infra-estrutura e equipamentos que aumentem a segurança e o conforto do usuário, como vias adequadas, abrigos, sistemas de informações aos usuários, veículos com portas largas, entrada baixa, piso baixo, suspensão automática, direção hidráulica, ar-condicionado e freios ABS.

PROPOSTA 15 Implantar equipamentos que contribuam para ampliar a eficiência dos sistemas de trens e metrô e dar mais qualidade, conforto e segurança aos passageiros, como, entre outras, a modularidade e redução do peso dos veículos, continuidade interna à composição, uso de materiais atóxicos e não inflamáveis, busca de menor ruído e de controle ambiental interno, além de atenção para os sistemas de especialistas de operação e manutenção.

PROPOSTA 16 Atuar para que operadoras e gestoras de transporte público se condicionem a utilizar os mais modernos métodos de gestão para aumentar sua eficiência, o que inclui a utilização de pesquisas de opinião para compreender as necessidades de seus clientes, aprimorando constantemente seus serviços, e o treinamento de pessoal.

PROPOSTA 17 Colocar em operação até o final de 2004 o sistema de inspeção veicular no País, com a verificação das condições de segurança e de emissão de poluição atmosférica dos veículos, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

PROPOSTA 18 Estimular inovações sobre as atividades de planejamento, operação e fiscalização do trânsito urbano, tendo em vista, especialmente, a eficiência do transporte público e a segurança de pedestres e ciclistas. Isso inclui, quanto à engenharia, o desenvolvimento de tecnologias de construção de calçadas, de novos pavimentos viários e de sinalização. Quanto à operação, a difusão do uso de recursos como o controle centralizado de semáforos, vídeo-monitoramento, sistemas eletrônicos de controle da velocidade, detectores de invasão de faixas ou áreas do transporte coletivo, semáforos interativos, controladores de fluxos. Sobre a fiscalização, o emprego de recursos como coletores de dados e informações on-line de registro de veículos e condutores, entre outros.