

## ANTP, Fórum e entidades criam o 'Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos'

**A**to no Congresso Nacional vai marcar no dia 25 de setembro 2003 o lançamento do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos – MDT, que tem como objetivo “inserir na agenda social e econômica do País o transporte público como um direito para todos, visando à inclusão social, à melhoria da qualidade de vida e também ao desenvolvimento sustentável com geração de empregos”.

**Secretariado Executivo.** Integram o Secretariado Executivo do MDT 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 de Reforma Urbana – FNRU, Sindicato Interstadual da Indústria de Materiais e Equipamentos, Ferroviários e Rodoviários – SIMEFRE, Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô-SP, Associação Nacional dos Fabricantes de veículos – ANFAVEA, e Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus – FABUS.

**Pré-lançamento.** Houve um pré-lançamento em 21 de agosto, na capital federal, durante o seminário nacional *Transporte Público para Inclusão Social*, promovido conjuntamente pela NTU e pela Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), cuja abertura, com aproximadamente 500 participantes, teve pronunciamento do ministro das Cidades, Olívio Dutra, que defendeu

investimentos permanentes em transporte público como instrumento de inclusão social, e do ministro dos Transportes, Anderson Adauto.

**Frente parlamentar.** No ato do dia 25 de setembro de 2003, no Congresso Nacional, será também lançada a frente parlamentar de apoio ao transporte público de qualidade para todos, com a participação de deputados que apoiam as teses defendidas pelo MDT.

**Esforços.** As organizações que integram o MDT são entidades e instituições que há muitos anos vêm resistindo à política de sucateamento e de desprestígio do transporte público e lutando pela criação de recursos permanentes otimizados para o sistema estrutural de transporte e pelo barateamento da tarifa.

A partir de 2001, 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, com a sustentação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), por intermédio de seu escritório de Brasília.

Nesse esforço, um dos principais resultados obtidos foi aprovação do projeto de lei de regulamentação da CIDE/Combustíveis na Câmara Federal e no Senado, que garantia 75% dos recursos da contribuição para o Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes, dos quais 25% para os transportes públicos – regulamentação essa vetada pelo governo anterior que deixou o cargo no final de 2002, com anuência do governo que tomava posse.

*Contatos com o MDT podem ser feitos por meio da Secretaria Executiva, telefone (11)3283-2299, fax (11)3253-8095 ou pelo endereço eletrônico mdt@antp.org.br*

## Transporte público precisa de investimento permanente e barateamento de tarifas

**E**m agosto de 2003, o MDT apresentou publicamente suas propostas, as quais, por muito tempo, vieram sendo amadurecidas nas discussões com setores da sociedade e em particular no setor de transporte. Algumas dessas propostas – chamadas *Emergenciais* – são de fácil e urgente aplicação e têm a capacidade promover um movimento em prol de cidades humanas e com qualidade de vida. Eis as propostas *Emergenciais* do MDT:

- 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 da 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.

- 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 estabelecer 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 horazonal (horário de pico), estabelecer política especial de preços para o óleo diesel utilizado no transporte público coletivo e 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.

## Outras idéias: prioridade no trânsito e eficiência tecnológica, ambiental e de gestão

**H**á um conjunto de outras medidas que o MDT quer ver implementadas imediatamente. Uma delas é o estabelecimento de política permanente de incentivo ao uso de combustíveis e tecnologias menos poluentes na frota de transporte público de passageiros. Outra é o resgate dos espaços públicos da via urbana para o transporte público, por meio da implantação de vias e faixas exclusivas para o transporte coletivo.

Para o MDT, é preciso que se adotem medidas de operação de trânsito que priorizem o transporte coletivo e que se crie um ambiente tecnológico voltado para o setor de transporte público, com financiamentos específicos para pesquisa,

desenvolvimento e melhoria contínua. É preciso também aprimorar medidas visando a redução da emissão de poluentes. O movimento quer que até o final de 2004 esteja em operação no País o sistema de inspeção veicular no País, com a verificação das condições de segurança e de emissão de poluição atmosférica dos veículos, conforme determina o Código de Trânsito Brasileiro.

**Avanços.** O MDT busca a ampliação do uso de sistemas de bilhetagem eletrônica, como forma eficaz de controlar a arrecadação e, sobretudo, como instrumento de gestão e de aumento da acessibilidade social a sistemas de transporte público urbano. E

quer ver implantados infraestrutura e equipamentos que ampliem a segurança e o conforto dos usuários, 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.

Quanto aos trens e metrô, as propostas referem-se à implantação de equipamentos que contribuam para melhorar a eficiência dos sistemas 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 especialistas de operação e manutenção.

Para o MDT, é preciso estimular inovações sobre as atividades de planejamento, operação e fiscalização do trânsito urbano, tendo em vista a eficiência do transporte público e a segurança de pedestres e ciclistas. E também atuar para que operadoras e gestoras de transporte público se condicionem a usar modernos métodos de gestão para aumentar sua eficiência, o que inclui pesquisas para compreender as necessidades dos clientes, e o treinamento de pessoal.

## Carta de Belém diz que barateamento de tarifa do transporte público é um instrumento de inclusão social

**A**edição da *Carta de Belém*, considerando o barateamento da tarifa do transporte público como instrumento de inclusão social, encerrou a 50ª Reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito, realizada na capital paraense em 26 e 27 de junho de 2003.

A carta é aberta ao público, mas dirigida aos órgãos do governo federal e apresenta propostas visando ao barateamento das tarifas do transporte público e o financiamento do setor.

“Os secretários solicitam ao presidente Lula e a seus Ministros que o transporte público urbano seja tratado pelo governo federal, como prioritário e essencial dentro de uma política de inclusão social, garantindo recursos de forma perene para o setor”, afirma o trecho final do documento.

**Argumentos.** O texto da *Carta de Belém* frisa que o transporte público está abandonado em razão da ausência de políticas públicas para as cidades. E assinala que, embora a Constituição de 1988 tenha colocado o transporte público como um serviço essencial, acabou por suprimir os recursos para o setor, que entrou em crise. Dois dos aspectos cruciais dessa crise estão no fato de 56 milhões de brasileiros não utilizarem o transporte público por não terem dinheiro para pagar a tarifa e na crescente evasão de demanda, inclusive por falta de qualidade nos sistemas.

O documento assinala que cidadania, democratização do espaço público e acessibilidade são conceitos deixados de lado por causa da priorização do transporte individual, que detém a primazia de investimentos do poder público, embora torne as cidades mais congestionadas, com milhares de mortos e feridos no trânsito e índices inaceitáveis de emissão de poluentes.

A *Carta de Belém* qualifica como “fundamental” a inclusão das questões afetas ao transporte público na agenda social do País, entendendo que esse é um caminho efetivo para transferência de renda, garantia do direito de mobilidade e geração de empregos.

O texto frisa que há instrumentos

concretos que o governo federal pode utilizar para implementar uma política para o setor de transporte público. Um desses instrumentos é a destinação, para o setor, de uma parcela dos recursos da Cide/Petróleo.

Outros mecanismos podem ser instituídos no processo da reforma tributária – como a taxação de encargos sociais das empresas de transporte com base no faturamento e não na folha de pagamentos, e como a inclusão do transporte entre os itens que compõem a cesta básica para que sejam taxados de acordo com os mesmos critérios adotados para os demais itens.

**Debates.** A 50ª Reunião do Fórum Nacional teve a presença de autoridades e técnicos de municípios todas as regiões do País. O prefeito de Belém, Edmilson Rodrigues, participou da sessão de abertura ao lado do presidente do Fórum Nacional, Ricardo Mendanha, e do presidente da Companhia de Trânsito de Belém (CTBel), Fernando Carneiro.

O secretário nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, José Carlos Xavier, falou sobre as atividades do órgão que dirige. Houve uma exposição sobre as novas diretrizes de atuação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A ANTP esteve representada por seu diretor-executivo Nazareno Afonso, e pela diretora-adjunta, Cristina Baddini Lucas.

Na manhã do segundo dia houve uma avaliação e posicionamento do Fórum Nacional frente ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e uma exposição sobre o SNT, a cargo de Dulce Lutfalla, do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Outro tema em pauta foi a transformação do Fórum Nacional em uma organização não governamental e uma discussão sobre a participação na *Conferência Nacional de Cidades*, que acontecerá de 23 a 26 de outubro de 2003.

**Curitiba.** A próxima reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito foi marcada para o dia 11 de setembro de 2003, em Curitiba.