



## Comitê define barateamento de tarifas e paz no trânsito como prioridades para as políticas de Mobilidade Urbana e de Trânsito

**S**erá em setembro de 2004 a próxima reunião do Comitê Técnico de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana (organismo do Conselho das Cidades, do qual a ANTP participa). A pauta prevê a discussão de diretrizes e princípios para a *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável* e a *Política Nacional de Trânsito*. A decisão foi tomada em encontro do próprio comitê técnico, nos dias 14 e 15 de junho de 2004, em Brasília, antes da reunião do Conselho das Cidades.

Naquela ocasião, o comitê técnico definiu que terá as seguintes prioridades de ação: 1) Barateamento das tarifas do transporte coletivo urbano; 2) Priorização do transporte coletivo em relação ao individual; 3) Incentivo à multi-modalidade no transporte urbano, o que significa rompimento com o “rodoviarismo” exacerbado e incentivo ao transporte sobre trilhos, hidroviário, cicloviário e de pedestres; 4) Redução do número de mortos e feridos em acidentes

de trânsito; 5) Garantia de acessibilidade para todos no espaço urbano, especialmente para as pessoas com deficiência (PCDs) e para os portadores de restrição à mobilidade (PRMs); 6) Planejamento e zoneamento do espaço urbano, de forma a aproximar os serviços essenciais do local de moradia, facilitando aos cidadãos o deslocamento não motorizado para esses; 7) Ampliação do controle social sobre as questões de trânsito, transporte e mobilidade urbana.

### Apresentadas 35 propostas referentes aos pontos prioritários

**O** relatório sobre a reunião do Comitê Técnico de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana mostra que foram apresentadas 35 propostas referentes aos pontos prioritários definidos pelo próprio comitê

**Recursos.** A destinação de recursos para o transporte coletivo foi contemplada com duas propostas. Uma delas é que 25% da parcela dos recursos da oriundos Cide/ Combustíveis toacnte à União, 50% da parcela dos Estados e 100% da parcela dos municípios sejam aplicados em investimentos em infra-estrutura para o transporte coletivo.

Além disso, o Comitê Técnico de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana propõe que os investimentos realizados pelo setor público em infra-estrutura para o transporte coletivo urbano sejam retirados do cálculo do superávit primário, excluindo tais investimentos (como os investimentos em saneamento) do limite de endividamento do setor público.

**Multi-modalidade.** No campo do estímulo à multi-modalidade do transporte urbano, de forma integrada e complementar, propõe-se o incentivo ao transporte não motorizado – bicicletas e pedestres –, com a

implementação de infra-estrutura adequada.

Propõe-se também o incentivo ao transporte urbano sobre trilhos, com a parceria entre União, Estados e Municípios e recuperação de trechos ferroviários desativados e o incentivo ao transporte hidroviário. Sugere-se a criação de espaços nos quais o usuário possa deixar com segurança sua bicicleta ou automóvel e tomar o transporte coletivo. E, no campo ambiental, há a proposta de busca de veículos motorizados menos poluentes, minimizando agressões ao meio ambiente, e a instituição da *Jornada “Na Cidade sem Meu Carro”*.

**Redução da violência.** Para reduzir o número de mortos e feridos no trânsito, uma das propostas é a unificação dos critérios para o registro de acidentes de trânsito com vítimas, possibilitando diagnósticos mais precisos dessa questão.

O documento defende a conclusão da regulamentação e a introdução de eventuais aperfeiçoamentos no Código de Trânsito Brasileiro.

Também foram propostas: a definição de metas para a paulatina redução dos acidentes com mortos e feridos, atenção especial com a proteção aos pedestres e ciclistas e a

aplicação da totalidade dos recursos das multas na prevenção de acidentes, incluindo a instituição de um amplo programa de educação para o trânsito.

Para o comitê, é preciso limitar a velocidade dos veículos comercializados no País à máxima velocidade permitida. É preciso também regulamentar o uso das motocicletas e vedar sua utilização para o transporte pago de passageiros (moto-táxi).

**Funset.** O documento pede o descontingenciamento dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito (Funset).

**Acessibilidade.** No tocante à garantia de acessibilidade a todos, no espaço urbano, a proposta básica é a regulamentação de duas: a número 10.048/2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência física, os idosos com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos, às gestantes, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo; e a lei número 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

### Maior parte das propostas é para baratear as tarifas

**N**o campo do barateamento das tarifas, além da redução de 50% no custo do diesel, com 10% de diminuição no preço da tarifa, estão alinhadas outras 16 propostas, a começar por um grande pacto, envolvendo a União, Estados e Municípios, além de operadoras, fabricantes, fornecedores de insumos – partes que se dispõem a buscar medidas para a redução de custos no setor.

Quanto à energia, foi proposto que, em dez anos, seja feita no transporte público a migração do diesel para o gás natural, que custa cerca de 50% a menos, o que pode ensejar diminuição de 10% no preço das tarifas, e, para os sistemas com tração elétrica, a redução da tarifa horo-sazonal

(punição para excesso de consumo de energia elétrica no pico da tarde).

Há também a sugestão de revisão da planilha de cálculo tarifário, com a incorporação, às tarifas, das reduções de custo obtidas por meio de ganhos de tecnologia. E a adoção de um novo modelo de remuneração do capital, com inclusão do risco empresarial – hoje, inexistente –, possibilitando o incentivo à redução de custos e o aumento da produtividade.

No âmbito trabalhista e fiscal, há as seguintes propostas: que os encargos sociais deixem de ser calculados sobre a folha de pagamentos, passando a ser de 2,5% sobre o faturamento; alíquota máxima de 2% para o ISS e que o

somatário de todas as demais taxas não ultrapasse a 3%; que não sejam aumentadas as alíquotas do Cofins e do PIS; e que os Estados aproveem a desoneração tributária do ICMs nos insumos para o transporte coletivo urbano.

O comitê quer ainda a rediscussão e revisão das gratuidades, o aperfeiçoamento do vale-transporte, o financiamento de veículos especiais em condições facilitadas, combate ao transporte clandestino, a racionalização e integração dos diferentes modos de transporte (com o que se evita a concorrência predatória entre sistemas), e o controle público e social da efetiva redução da tarifa, a partir da adoção das medidas propostas.