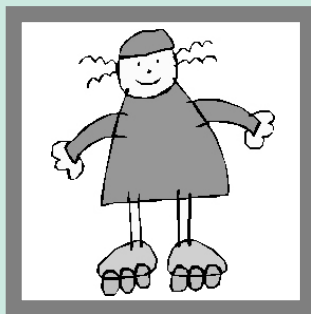
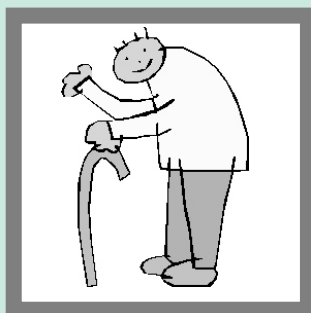
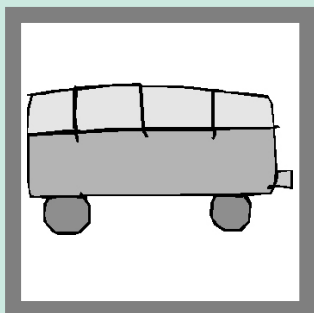


O TRANSPORTE PÚBLICO E O TRÂNSITO PARA UMA CIDADE MELHOR



ANIP

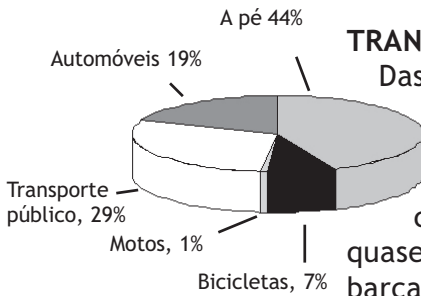
Setembro de 2002

O TRANSPORTE PÚBLICO E O TRÂNSITO PARA UMA CIDADE MELHOR

As maiores cidades do Brasil estão enfrentando graves problemas de circulação e a qualidade de vida está caindo rapidamente. Precisamos realizar um grande esforço para mudar esta situação. A ANTP quer apresentar à classe política, às entidades públicas e privadas do setor, às organizações não-governamentais e à sociedade brasileira suas propostas para o transporte público e o trânsito no nosso país.

Atualmente, há 200 milhões de deslocamentos por dia nas cidades brasileiras. Metade disso corresponde a viagens a pé ou feitas em bicicletas. A outra metade corresponde a viagens feitas por meios motorizados.

TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PESSOAS NO BRASIL, ANO 2000

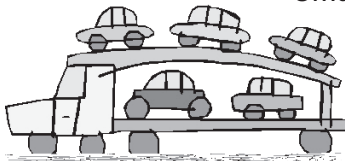


TRANSPORTE PÚBLICO TRANSPORTA MAIS

Das viagens motorizadas, 60% são feitas por transporte público. Os ônibus são os campeões, pois transportam 94% de todos que usam o transporte coletivo. Os trens e metrô levam quase 5%. E o restante é transportado por barcas.

ESTÁ AUMENTANDO O USO DE CARROS E MOTOS. ISSO É BOM?

Uma série de facilidades e vantagens tornou carros e motos mais baratos. Atualmente, 39% dos deslocamentos motorizados são feitos em automóveis, sobrando 1% para as motocicletas. Uma parcela da população vem abandonando o transporte público. Isto **não** é bom para o País.



MAIS AUTOMÓVEIS, MAIS PROBLEMAS

CONGESTIONAMENTOS PREJUDICAM A MAIORIA

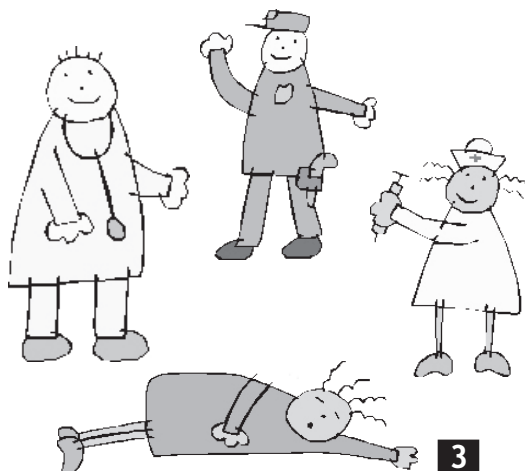
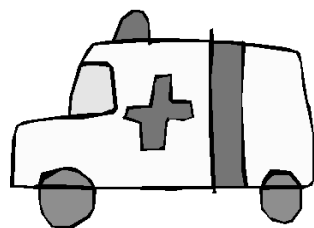
As conseqüências de haver mais carros e motos nas ruas são sentidas há algum tempo. Há mais congestionamentos, acidentes e poluição. A maioria da população, que anda de ônibus, fica parada no trânsito e, conseqüentemente, os custos das tarifas aumentam. Ou seja, uma minoria prejudica a maioria. Isso é injusto.

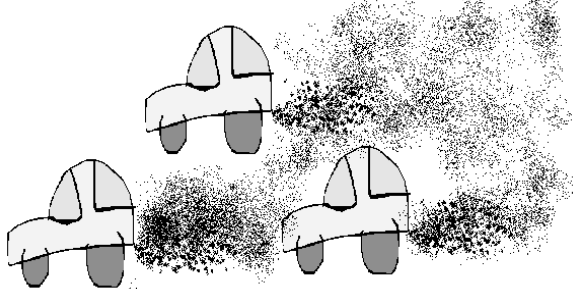
CRESCER O NÚMERO DE ACIDENTES

O Brasil infelizmente ainda é um dos campeões mundiais de acidentes de trânsito. Por ano, cerca de 30 mil pessoas morrem e 120 mil adquirem deficiências irreversíveis. Os automóveis e as motos estão relacionados à maioria dos acidentes nas cidades. O desrespeito às leis de trânsito e a impunidade estão entre os fatores mais importantes. Não é justo aceitarmos passivamente esta situação.

QUEM SOFRE AS CONSEQÜÊNCIAS.

Quando há um grave acidente de trânsito, quem sofre as conseqüências são, primeiro, os próprios acidentados e suas famílias. Quem não morre, normalmente passa várias semanas em recuperação, sem poder trabalhar. E alguns ficam permanentemente inválidos. Além disso, muito recursos da saúde são desviados da medicina preventiva para atendimentos de emergência, cirurgias e terapias de reabilitação, que **não** seriam necessárias se houvesse paz no trânsito. Mesmo nos acidentes leves, sem vítimas, há danos materiais e perda de produção dos envolvidos, cujos valores são significativos.





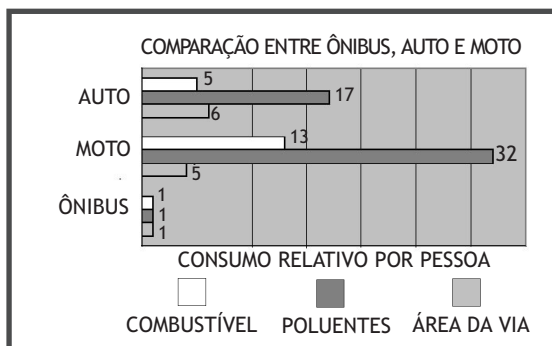
POLUIÇÃO TAMBÉM AUMENTA BASTANTE

Outra desvantagem do número excessivo de carros e motos é a poluição. Grande parte da frota é velha, com motores desregulados. E mesmo que um carro novo polua menos, ao se somar com milhões de outros, acaba contribuindo para contaminar o ar: nas grandes cidades, os automóveis e as motos são responsáveis por até 70% das emissões.

ÔNIBUS SÃO MAIS EFICIENTES PARA A SOCIEDADE

Muita gente que vê os ônibus parados nos congestionamentos pode até imaginar que sejam eles os vilões do tráfego e da poluição.

Mas a realidade fria dos números mostra que a coisa é bem diferente. Em comparação com os ônibus, os carros e as motocicletas são caros e ineficientes, pois gastam mais espaço nas vias, mais energia e poluem muito mais.



QUESTÃO FUNDAMENTAL. Os carros são os maiores responsáveis pelos congestionamentos, obrigando a maior parte da população, que anda de transporte público, a gastar mais tempo de viagem e a respirar ar poluído. Sendo assim, como o Brasil, com muito mais gente andando de ônibus e com uma renda muito mais baixa que a dos países desenvolvidos, pode gastar tanto do seu orçamento com a construção de vias para automóveis?

IMPORTÂNCIA NACIONAL DO TRANSPORTE PÚBLICO

A ANTP fez um estudo, provando que o transporte público urbano no Brasil é uma verdadeira indústria, que gera riqueza e ajuda o desenvolvimento do País.

BRASIL ENTENDE DE TRANSPORTE PÚBLICO. Temos uma das maiores frotas urbanas do mundo, com 115 mil ônibus, além de 2.500 “vagões” de metrô e trens urbanos. A indústria brasileira de ônibus é a maior do mundo, abastecendo com grande número de modelos os mercados mais exigentes. Idéias e projetos brasileiros, como os corredores de ônibus, são observados como solução, especialmente na América Latina e nos EUA. Quanto aos trilhos, o metrô de São Paulo é um dos mais eficientes do mundo e já transferiu tecnologia para implantação de metrôs em outras cidades brasileiras e sul-americanas.



CRISE, COM A QUEDA NA PROCURA PELOS ÔNIBUS.

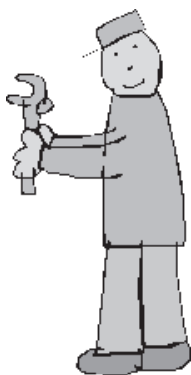
O transporte público brasileiro vive uma crise, com a queda no número de passageiros nos ônibus urbanos. Nas oito maiores capitais, a queda foi de 25% entre 1994 e 2001. Trens urbanos e metrôs mantiveram-se estáveis nesse período. A queda foi causada pela falta de qualidade dos serviços, mas também pela concorrência dos automóveis e motos e pela ação de transportadores ilegais.

DISPONÍVEL PARA 122 MILHÕES DE BRASILEIROS. Apesar de tudo, os sistemas regulares de transporte público estão presentes nos 920 municípios brasileiros com mais de 30 mil habitantes, o que significa estar disponível para 122 milhões de brasileiros.

ESSENCIAL PARA A POPULAÇÃO. Toda a sociedade se beneficia do transporte público, que permite às pessoas desempenharem as suas atividades. Em grandes cidades, de 40% a 50% dos deslocamentos para o trabalho e para atendimentos de saúde são feitos com transporte público. Além disto, o transporte público é a única forma de deslocamento motorizado disponível à população de baixa renda.

ESSENCIAL PARA A ECONOMIA

Só nas catracas e bilheterias, o transporte público brasileiro arrecada mais de 15 bilhões de reais por ano.



570 MIL EMPREGOS. O transporte público garante 570 mil empregos diretos - “de carteira assinada”. E há os empregos que ajuda a manter em outros setores, como a indústria de chassis e montagem de ônibus, trens e metrô, fabricação de pneus e peças de reposição, combustíveis, e construção de infraestrutura. E o que é melhor: se o transporte público receber novos recursos para ampliação, o número de empregos crescerá.

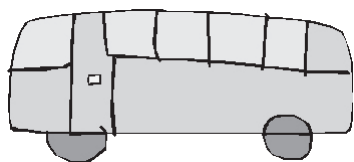
PARA EVITAR O COLAPSO DAS CIDADES

Apesar de todos esses problemas, a situação poderá piorar ainda mais. Acontece que, em 10 anos, o Brasil poderá ter mais 28 milhões de habitantes nas cidades, precisando fazer pelo menos mais 40 milhões de deslocamentos por dia. Como eles serão atendidos?

AS TENDÊNCIAS SÃO PREOCUPANTES. O aumento do uso de carros vai engrossar os congestionamentos e fazer aumentar o número de horas perdidas no trânsito, o estresse, a poluição e também os mortos e feridos em acidentes de trânsito.

A SAÍDA É O TRANSPORTE PÚBLICO

Para reverter essas expectativas negativas, será preciso desestimular o uso do automóvel nas cidades, e oferecer transporte público



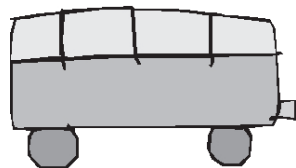
abundante, confortável, seguro e barato. As pessoas podem utilizar automóveis e motos de forma mais racional, integrados ao transporte público, e podem também trocá-los pelo transporte público de boa qualidade, por exemplo, para ir ao trabalho e à escola.

ALTERNATIVAS PARA A QUESTÃO

Em julho de 2002, ao comemorar 25 anos de atividades, a ANTP reuniu cerca de 150 dos principais especialistas do setor de transportes públicos de todo o País, atuantes na iniciativa privada, nas universidades e órgãos de governo, e ligados a diferentes correntes de opinião, para que consolidassem algumas saídas para a crise. A seguir, algumas das **propostas**.

IMPLANTAR O ESTATUTO DAS CIDADES

Uma lei federal aprovada em 2001, o Estatuto da Cidade, obriga todos os municípios com mais de 20 mil habitantes, e aqueles situados em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, a ter um Plano Diretor. As cidades com mais de 500 mil habitantes devem ter um plano de transportes urbano integrado, compatível com o Plano Diretor. Isso é importante porque o Plano Diretor e o plano de transporte podem impedir que as cidades cresçam desordenadamente e podem otimizar os deslocamentos de pessoas e mercadorias.



PENSAR JUNTO TRANSPORTE, TRÂNSITO E USO DO SOLO

Ao pensar no desenvolvimento da cidade, o Plano Diretor deverá considerar de **forma integrada** o transporte público, o trânsito e o uso e ocupação do solo das cidades. Muitas cidades grandes cometeram, no passado, o erro de tratar cada um desses aspectos isoladamente e hoje enfrentam graves problemas urbanos e de transporte.

REVITALIZAR AS CIDADES

O Plano Diretor deve propor políticas habitacionais para privilegiar a consolidação de áreas urbanas já ocupadas (como prédios sem uso no centro) ou revitalizar bairros degradados, entre outras. Essas medidas fazem com que as cidades se adensem em áreas que já contam com infra-estrutura urbana.



CIDADES “COMPACTAS” TÊM MAIS QUALIDADE

É preciso estimular o uso misto do solo, favorecendo a descentralização da economia (e dos empregos) e também dos serviços públicos. Se mais pessoas morarem mais perto do emprego, em bairros com escolas, hospitais, lazer, comércio e serviços, menor será a necessidade de deslocamentos e, portanto, menos motorizada, barulhenta e poluída será a cidade. As pessoas poderão andar mais a pé ou de bicicleta. Todos se deslocarão mais rapidamente e haverá menos acidentes de trânsito.



REDUZIR O CONSUMO DE ENERGIA

Os recursos naturais precisam ser preservados e para isto, é preciso usar mais energia renovável, como o álcool, óleos vegetais e fontes alternativas. É preciso também aumentar o uso do transporte público - que consome muito menos energia - e reduzir o uso do transporte individual. Uma melhor organização do trânsito, com prioridade para o transporte público também é muito importante.

CUIDADOS COM NOVOS EMPREENDIMENTOS

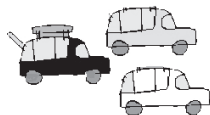
As cidades precisam cuidar dos projetos de expansão urbana, prevendo redes integradas de transportes e trânsito para as novas regiões a serem criadas.

E também precisam controlar a implantação, em áreas já ocupadas, de novos shopping centers,

edifícios de escritórios, faculdades, e outros empreendimentos que

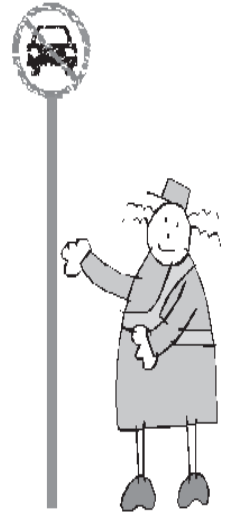
atraiam muita gente e também automóveis.

É preciso pensar em alternativas de transporte público antes que surjam novos congestionamentos.



TRANSITO, RESPONSABILIDADE DA PREFEITURA E DA SOCIEDADE

O município é responsável pelo planejamento e operação do trânsito, e também pela fiscalização, que pode ser realizada junto com as autoridades estaduais (Polícia Militar). Às autoridades estaduais cabe a habilitação de condutores, e o licenciamento e registro de veículos. As autoridades municipais e estaduais precisam estar organizadas e equipadas para desempenhar suas atribuições adequadamente. Mas o trânsito também é responsabilidade de todos. O novo Código de Trânsito Brasileiro criou muitas possibilidades para a população cobrar e controlar a ação da Prefeitura.

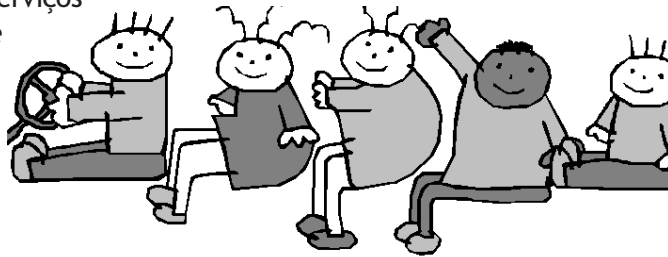


TRANSPORTE PÚBLICO É SERVIÇO ESSENCIAL

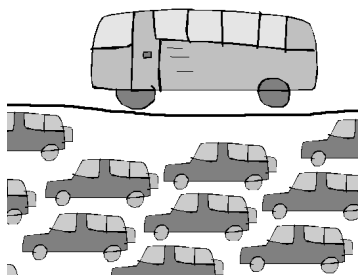
A Constituição brasileira define o transporte público como serviço essencial. O Poder Público é quem deve organizar e cuidar bem de todos os serviços de transporte, determinando como esses serviços devem ser executados e fiscalizando o cumprimento dessas determinações. As operadoras de transporte devem ganhar o direito de explorar os serviços mediante licitação pública, garantidas por um contrato com o Poder Público. Os responsáveis pelos serviços não podem sofrer concorrência desleal por parte de transportadores clandestinos, pois além de ilegal, isso deixa a tarifa mais cara, desorganiza a circulação e aumenta os acidentes.

SERVIÇOS DE ALTA QUALIDADE.

O transporte público precisa ganhar mais qualidade e eficiência. Para isto, é necessário treinar condutores e cobradores, melhorar os veículos e os pontos de parada, diversificar os serviços prestados aos usuários e garantir a circulação livre nas vias.



TRANSPORTE ACESSÍVEL A TODOS. O transporte público deve ser acessível a todos e deve promover a inclusão dos mais pobres e dos que têm maior dificuldade de acesso, como as crianças, as mulheres, os idosos e os portadores de deficiência, eliminando as barreiras físicas nos veículos e nas vias.



CORREDORES EXCLUSIVOS E INTEGRAÇÃO. É preciso que a cidade tenha corredores exclusivos, com ônibus de maior capacidade e melhor qualidade e que desenvolvam maior velocidade - assim podem cobrar tarifa menor. Os sistemas devem integrar linhas de ônibus, trens e metrô e, o que é também importante, o automóvel, bicicletas e motocicletas. É fundamental que a tarifa não pese no bolso quando o passageiro tiver que pegar várias conduções.

GARANTIA DE INVESTIMENTOS. Para que o transporte público tenha qualidade e atenda a mais gente, é preciso garantir fontes constantes e seguras de recursos, como impostos e taxas, federais, estaduais e municipais. É preciso também reorganizar o vale transporte e aplicar no transporte público os recursos que já são previstos em lei, como o imposto sobre combustíveis (CIDE), os recursos de arrecadação de multas de trânsito e o IPVA.



GRATUIDADES PARA QUEM PRECISA, MAS PAGAS PELA SOCIEDADE. Na verdade, não há “transporte grátis”, pois o custo é colocado na tarifa hoje paga por aqueles que efetivamente usam o serviço. As gratuidades devem ser limitadas a quem realmente precisa e devem ser pagas por toda a sociedade, e não através da tarifa.

MODERNIZAÇÃO DAS EMPRESAS. As empresas de transporte público precisam utilizar os mais modernos métodos de gestão, para aumentar a eficiência, compreender as necessidades dos clientes e aprimorar constantemente seus serviços.

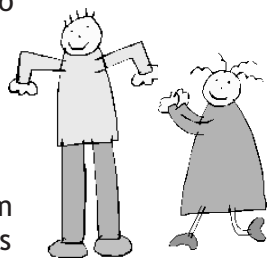
USUÁRIOS BEM SERVIDOS E BEM TRATADOS. O Poder Público e as empresa de transporte precisam garantir que os cidadãos que usam o transporte público sejam bem atendidos e bem tratados. Os clientes desejam mais eficiência, com maior disponibilidade do transporte público, mais rapidez nas viagens e mais segurança, com veículos limpos, confortáveis e bem conservados e informações claras sobre horários e itinerários. E querem ser tratados com consideração pelos funcionários das empresas.

A VIDA É O BEM MAIS IMPORTANTE

NOVA PROPOSTA DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO. A educação para o trânsito não deve preparar as pessoas para serem motoristas, mas para serem **cidadãos**, que respeitam todos os demais usuários da via pública, principalmente os mais frágeis: pedestres, ciclistas, idosos e portadores de deficiências físicas. A educação para o trânsito não deve ficar circunscrita aos programas dos órgãos de trânsito, mas ser incorporada ao ensino fundamental.



PROTEÇÃO AOS PEDESTRES E CICLISTAS. Os pedestres e ciclistas precisam ser protegidos. As calçadas devem ser consideradas bens públicos, apresentando-se bem conservadas e desobstruídas. As faixas de pedestres devem ser bem definidas e bem iluminadas à noite. Nos principais cruzamentos, devem ser instalados semáforos de pedestres. Os ciclistas devem poder circular com segurança e conforto.



PRESERVAR NOSSA SAÚDE. Nossa saúde está em jogo e é preciso reduzir a emissão de poluentes. O transporte público deve ser incentivado, pois polui muito menos que qualquer outra forma de transporte motorizado. Carros, motos, ônibus e caminhões devem ter suas emissões verificadas periodicamente.



PROMOVER A PAZ NO TRÂNSITO. A educação para a paz no trânsito deve ser um processo permanente. É preciso envolver a sociedade na redução dos acidentes, por meio de ações comunitárias e campanhas. O excesso de velocidade e o consumo de álcool ou drogas estão entre os principais fatores de ocorrência de acidentes graves e precisam ser fiscalizados e punidos com rigor.





Conselho Diretor (Biênio 2001/2003)

Jurandir F. R. Fernandes - Presidente
Cesar Cavalcanti de Oliveira - Vice-Presidente
Cláudio de Senna Frederico - Vice-Presidente
Nazareno Stanislau Affonso - Vice-Presidente

Rogério Belda - Vice-Presidente

Albuino Azeredo

Antonio Luiz Mourão Santana

Benedito Dario Ferraz

Caetano Jannini Netto

Carlos Zarattini

Celso Giosa

Cláudio Gentile

Cláudio Nielsen

Cristina Maria Baddini Lucas

Denise de Moura Cadete Gazzinelli Cruz

Geraldo Gaion

Iêda Maria de Oliveira Lima

José Antonio Fernandes Martins

José Maurício Carneiro Leão Ferreira da Silva

Juarez Bispo Mateus

Luiz Carlos Bertotto

Luiz Carlos Urquiza

Luís Cesário Amaro da Silveira

Mauri José Vieira Cruz

Oliver Hossepian Salles de Lima

Otávio Vieira da Cunha Filho

Plínio Assmann

Ricardo Mendanha Ladeira

Suplentes (Biênio 2001/2003)

Alexandre José Farah

Alfredo José Bezerra Leite

Antônio Maurício Ferreira Netto

Azer Cortine Peixoto

Carlos Carmona

Eduardo Fontes Hotz

Evandro Avelar

Flávio A Ximenes

Francisco Macena da Silva

Horácio Lucatelli Costa Brasil

João Carlos Piccoli

José Carlos Xavier Grafite

José Geraldo de Oliveira Ferro

Laedson Bezerra

Luciene Maria Becacici Esteves Vianna

Luís Arthur Gatti Weigand

Luiz Paulo Corrêa da Rocha

Márcio Junqueira de Souza e Silva

Marcos P. Bicalho

Maurício Eduardo Guimarães Cadaval

Miguel Kozma

Oskar Hans Wolfgang Coester

Raul de Bonis Almeida Simões

Terezinha Moreira

Conselho Fiscal

José Antonio Espósito

Márcio J. de Souza e Silva

Roberto Renato Scheliga

Conselho Cultural

Almir de Souza Maia

Arnaldo Niskier

Roberto Saruê

ANTP/São Paulo

Rua Augusta, 1626 - 01304-902, São Paulo, SP

Tel.: 11-283.2299, fax 11-3253.8095

E-mail: antpsp@antp.org.br

Site: www.antp.org.br

Ailton Brasiliense Pires - Diretor Executivo
Eduardo A. Vasconcellos - Diretor-Executivo Adjunto
Francisco Agretti de Aquino - Ger. Adm. Financeiro

Consultores - Laurindo Junqueira, Pedro A. C. Machado,
Valeska Peres Pinto

Relações Empresariais - Affonso Guastella Netto, Maria Palmira
Maçano, Sonia Godoy Nakao

Escritório Brasília (ANTP/BSB)

Nazareno Stanislau Affonso

SCS, Q. 4, Ed. Mineiro, Bloco A, sala 504

70300-944, Brasília, DF

Tel. e Fax: 61 - 223.0844

E-mail: antpbrasil@uol.com.br

Diretores Regionais

Espírito Santo (ANTP/ES)

Denise de Moura Cadete Gazzinelli Cruz

Av. Anísio Fernandes Coelho, 36, sala 08

29060-670, Vitória, ES,

Tel.: 27-3324.6133, fax 27-3345.2137

E-mail: dgazzi@terra.com.br

Centro-Oeste (ANTP/GO)

Antenor José de Pinheiro Santos

Rua Laudelino Gomes Almeida, 250

74830-090, Goiânia, GO

Tel.: 62-255.7591

E-mail: smt@goiania.go.gov.br

Minas Gerais (ANTP/MG)

João Luiz da Silva Dias

Alameda das Acácias, 70, 5º andar

31275-150, Belo Horizonte, MG

Tel.: 31-3448.9517 Fax: 31-3448.9613

E-mail: antpmg@fjp.gov.br

Nordeste (ANTP/NE)

César Cavalcanti de Oliveira

Cais de Santa Rita, s/nº - B. São José

50020-360, Recife, PE -

Tel.: 81-3424.1941, fax: 81-3224.0610

E-mail: antpne@hotmail.com.br

Paraná (ANTP/PR)

Fric Kerin

Av. Pres. Afonso Camargo, s/nº

Estação Rodoferroviária

80060-090, Curitiba, PR

Tel.: 41-322.4846, fax 41-232.9475

E-mail: urbs@bsi.com.br

Rio de Janeiro (ANTP/RJ)

Willian Alberto de Aquino Pereira

Praia do Flamengo, 278, cj. 52, Flamengo

22210-030, Rio de Janeiro, RJ

Tel. e Fax: 21-2553.3994

E-mail: sinergia@highway.com.br

Rio Grande do Sul (ANTP/RS)

Luiz Carlos Bertotto

Rua João Neves da Fontoura, 07

90050-030, Porto Alegre, RS

Tel.: 51-3289.4301, fax: 51-3289.4256

E-mail: bertotto@eptc.prefpoa.com.br

Santa Catarina (ANTP/SC)

Romualdo T. de França Júnior

Av. José Vieira, 315

89204-310, Joinville, SC

Tel. e Fax: 47-423.1060

E-mail: diretoria@conurb.com.br