

CARTA ABERTA AOS CANDIDATOS À PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA



ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS



SÍNTESE

Para a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a ausência de políticas públicas na área de mobilidade urbana, que imperou por mais de duas décadas no país, trouxe como consequência a degradação da qualidade dos serviços de transporte público por ônibus nas cidades brasileiras. Esse foi o resultado da falta de investimentos na infraestrutura e dos incentivos ao uso do transporte individual.

Atualmente, o transporte público coletivo urbano no Brasil atende, diariamente, 46 milhões de passageiros. Desse total, 40 milhões, ou 87% das viagens são feitas por ônibus. As demais são realizadas por trens urbanos, metrô e barcas. O serviço de ônibus é prestado por cerca de 1.800 empresas privadas, com frota estimada em 107 mil ônibus. O setor é responsável por gerar 535 mil empregos diretos.

Em junho de 2013, as manifestações mostraram o descontentamento da sociedade brasileira com a qualidade dos serviços públicos e, em especial, com o transporte coletivo. Três grandes demandas ficaram evidentes: tarifa acessível, mais qualidade e maior transparência à sociedade.

Na visão do segmento empresarial, transporte público de qualidade custa caro. Como as tarifas têm de ser módicas, para permitir o acesso de todas as classes sociais, o caminho é a subvenção pública, realidade observada na maioria dos países desenvolvidos.

A retomada dos investimentos federais na infraestrutura urbana destinada aos transportes públicos, se continuada, representará no médio prazo um verdadeiro salto de qualidade nos serviços, capaz de reverter o caos da mobilidade urbana presente na maioria das grandes cidades brasileiras.

O transporte público coletivo urbano é fator fundamental para o desenvolvimento econômico e social da nação brasileira. Portanto, investir na melhoria do serviço significa mais qualidade de vida e aumento da produtividade de todos os setores econômicos instalados nas áreas urbanas.

Para melhorar o transporte público no Brasil e construir uma mobilidade urbana sustentável, a NTU, entidade filiada à Confederação Nacional do Transporte (CNT), que representa as empresas operadoras de ônibus urbanos e de caráter urbano e mais de 70 entidades patronais filiadas - associações, sindicatos e federações -, propõe:

- **Priorizar o transporte coletivo sobre o transporte individual no sistema viário.**
- **Avançar na construção de redes de transporte modernas, integradas, multimodais, racionais e de alto desempenho.**

- **Garantir a continuidade dos investimentos federais, estaduais e municipais na infraestrutura destinada aos transportes públicos coletivos.**
- **Prosseguir na desoneração dos tributos federais, estaduais e municipais incidentes sobre os serviços e sobre os insumos do setor.**
- **Utilizar os orçamentos públicos para custear os benefícios tarifários que tanto sobrecarregam os usuários comuns.**
- **Instituir um fundo com recursos dos combustíveis para subvencionar o transporte público coletivo viabilizando um transporte de qualidade com tarifa acessível à toda a população, ou seja, distinguir a tarifa pública cobrada dos usuários da tarifa de remuneração do operador.**
- **Implantar uma política de preços reduzidos para o óleo diesel consumido no transporte público urbano e de caráter urbano por ônibus.**

Brasília, agosto de 2014
Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU.



CARTA ABERTA AOS CANDIDATOS À PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

1. Apresentação

1.1. O transporte público urbano por ônibus no Brasil

O transporte público coletivo realizado nas áreas urbanas do país atende diariamente a 46 milhões de passageiros, dos quais 40 milhões, ou cerca de 87% do total, são viagens feitas por ônibus. Os 13% restantes são realizadas por trens urbanos, metrô e barcas.

O transporte por ônibus urbano e de caráter urbano (compreende as viagens intermunicipais feitas em regiões metropolitanas, RIDEs, aglomerados urbanos, microrregiões, etc.) está presente de forma organizada em 3.313 municípios brasileiros (IBGE) e é realizado, praticamente na sua totalidade, por 1.800 empresas privadas por meio de contratos de concessão ou permissão firmados com a União, estados e municípios.

A frota de ônibus utilizada nesse serviço é de 107.000 veículos, e o número de empregos diretos gerados no setor alcança a marca de 535.000 postos de trabalho. A idade média da frota utilizada nas capitais brasileiras é atualmente de 4,1 anos.

O faturamento anual do setor está estimado em R\$ 25 bilhões, dos quais 37% em média é arrecadado por meio do Vale-Transporte.

1.2. Representação Empresarial

As empresas operadoras de ônibus estão organizadas regionalmente em sindicatos ou associações patronais que cumprem a função de representá-las perante os poderes concedentes locais.

No âmbito nacional as empresas são representadas pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (ANETU) - entidade filiada à Confederação Nacional do Transporte (CNT) -, que conta atualmente com mais de 500 empresas associadas, responsáveis por uma frota de 48.000 ônibus, e cerca de 70 entidades patronais filiadas de todas as regiões do país.

A NTU representa a classe empresarial perante os poderes federais e as entidades da sociedade civil de cunho nacional. Entre as suas prioridades, a entidade busca o desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana no Brasil, disseminando o conhecimento e incentivando a troca de experiência entre as empresas e as entidades patronais do setor.

A entidade é dirigida por um Conselho Diretor, formado por nove membros que representam as principais bases regionais das empresas associadas, e administrada por uma Diretoria Executiva profissionalizada.

2. Retrospectiva do Setor (os últimos 20 anos)

A história recente dos transportes públicos urbanos no país começou a ser traçada com a promulgação da Constituição Federal de 1988, que definiu como competência exclusiva dos municípios e estados, respectivamente, a organização e prestação dos serviços intramunicipais e intermunicipais de caráter urbano, ficando com a União apenas a gestão das poucas ligações interestaduais de caráter urbano e a competência de instituir as diretrizes nacionais no campo dos transportes urbanos.

A consequência natural desse direcionamento constitucional foi o desmanche da estrutura que o governo federal mantinha na área de transportes urbanos formada basicamente pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) e pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot).

A EBTU, criada em 14/11/1975, tinha como principais objetivos promover a efetivação da política nacional de transportes urbanos e coordenar a elaboração e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e urbanos. Foi extinta em 15/10/1991.

O Geipot, criado em 1965 como Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, atuava como órgão planejador dos sistemas de transportes brasileiros e teve atuação destacada na capacitação dos gestores públicos para o setor. Entrou em liquidação em 2002 e foi extinto definitivamente em 2008.

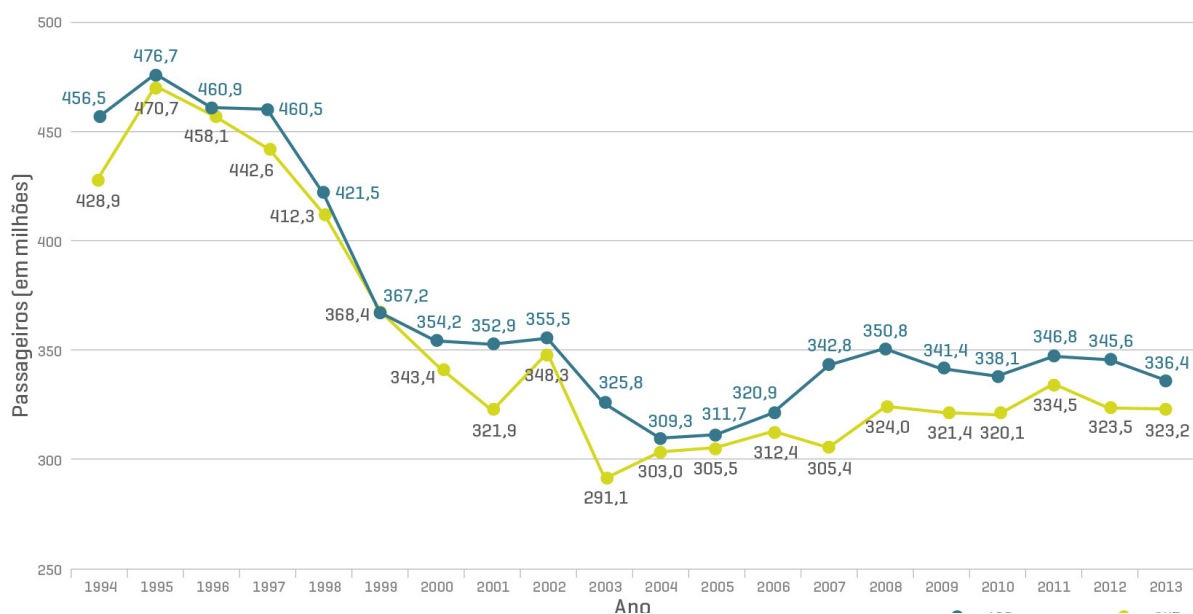
O vazio institucional que se seguiu a essa desestruturação teve graves consequências para o setor de transporte público urbano, principalmente para o modal ônibus, que diante da incapacidade financeira dos municípios, assistiu ao desaparecimento de praticamente todos os investimentos na infraestrutura urbana destinada ao segmento.

Nesse cenário, as redes de transporte público das grandes cidades brasileiras se estagnaram e não acompanharam o crescimento das cidades, dando espaço para surgir, na segunda metade dos anos 1990, o transporte clandestino de passageiros que avançou sobre os serviços regulares em muitas cidades brasileiras.

A queda vertiginosa de demanda das viagens de ônibus urbanos, que chegou a atingir 35% no período de 1995 a 2003 (Gráfico 1), desequilibrou economicamente o setor, gerando

aumentos de custos que foram agravados pelo aumento de alguns insumos como o óleo diesel, impactado pela nova lei do petróleo, em vigor a partir de 1997.

Gráfico 1 - Evolução dos passageiros transportados por mês no sistema de ônibus urbanos (1994-2013) (Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP).



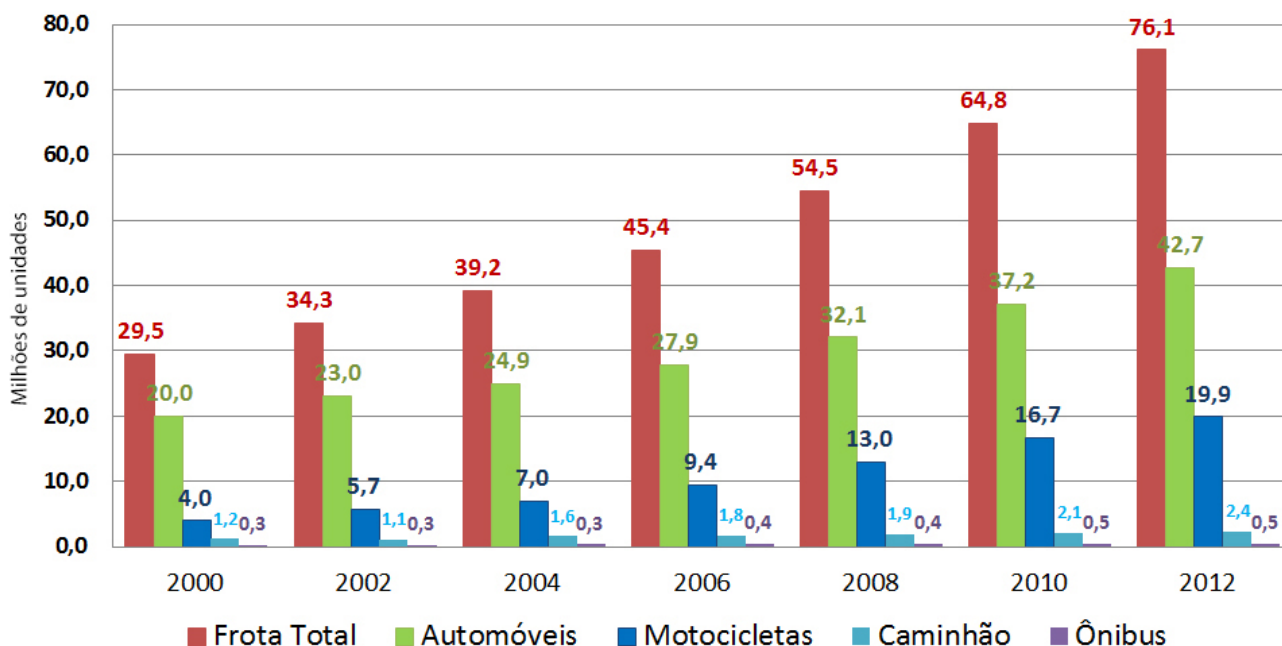
Fonte: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos-NTU.

O reflexo nas tarifas foi automático, o que gerou novas perdas de demanda criando um círculo vicioso de graves consequências para o setor. O país vivia uma fase de arrocho salarial, e o fenômeno da exclusão social de uma grande parcela da população brasileira, que não tinha condições financeiras de utilizar os serviços de transportes públicos, foi identificada em diversos estudos realizados à época (IPEA/2003). Cresceram nesse período, em todas as grandes cidades brasileiras, os deslocamentos a pé e de bicicleta.

Por outro lado, a estabilidade econômica gerada pelo Plano Real incentivou, a partir do ano 2000, as famílias da classe média a investirem em veículos individuais, como automóveis e motocicletas, que passaram a ocupar o espaço viário das cidades, dando início ao crescimento constante dos congestionamentos urbanos.

A compra de veículos individuais passou a ser cada vez mais incentivada pelo governo federal, pelo corte de impostos, facilidade de financiamentos e subsídios à gasolina, promovendo um incremento de 114% na frota de automóveis e 398% na de motocicletas no período de 2000 a 2012 (DENATRAN) (Gráfico 2).

Gráfico 2 – Evolução da frota de veículos no Brasil (2000-2012)



Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Na falta de uma infraestrutura adequada aos transportes públicos, os ônibus passaram a disputar o espaço viário com os automóveis, caminhões e motocicletas, gerando uma queda brutal na velocidade média das viagens em grandes cidades, que caíram 50% (de 25km/h para 12km/h) nos últimos 10 anos.

O aumento do tempo de viagem, percebido pelos usuários como um dos principais atributos de qualidade do serviço, incentivou novos usuários a buscar o transporte individual, revigorando o círculo vicioso anteriormente mencionado.

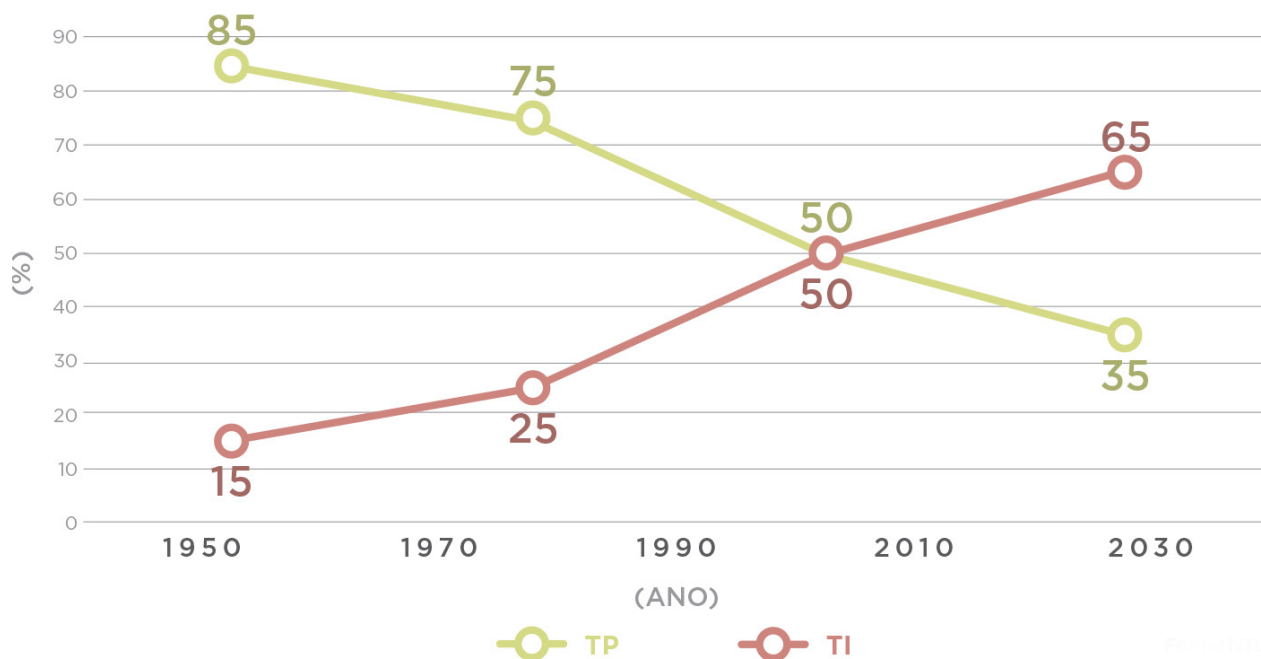
A distribuição modal das viagens urbanas motorizadas que em 1980 era de 75% em transportes coletivos e 25% em transportes individuais se equilibrou em 2009 com 50% para cada modo e segue com a tendência de crescimento dos individuais (Gráfico 3).

A retomada das ações do governo federal na área de transportes urbanos só viria a acontecer nos anos finais do governo FHC com a reestruturação da Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República, transformada no atual Ministério das Cidades, a partir de 2003, no início do governo Lula.

A mobilidade urbana, entretanto, não foi eleita como uma das prioridades do novo ministério e a realidade é que, passada uma década desde a sua criação, ainda não temos um órgão

estruturado no governo federal para enfrentar os desafios crescentes da mobilidade nas cidades brasileiras.

Gráfico 3 – Distribuição modal das viagens urbanas motorizadas no Brasil (1950-2030)



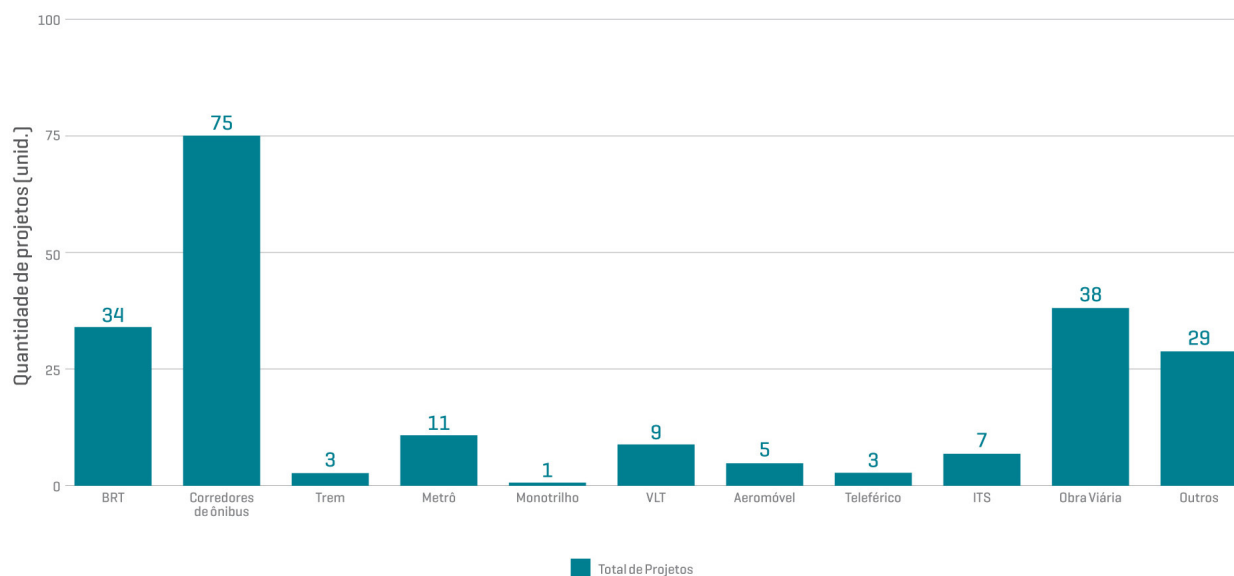
Fonte: Associação Nacional de Transportes Públicos-ANTP.

Com o lançamento, em 2007, pelo governo federal, do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado para a retomada do planejamento e execução de obras de infraestrutura, a União voltou finalmente a investir nos transportes públicos urbanos. Esse retorno tão esperado foi reforçado com a escolha do Brasil para sediar a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, levando o governo federal a se atentar para a crise de mobilidade, que assola as grandes cidades brasileiras, e buscar a melhoria dos transportes públicos urbanos.

Seguindo-se ao Programa de 2007, foram lançados o programa destinado às 12 cidades-sede da Copa do Mundo, o programa Mobilidade Grandes Cidades (para cidades acima de 700 mil habitantes) e o programa Mobilidade Médias Cidades (para cidades entre 250 e 700 mil habitantes).

Os quatro programas do governo federal já contemplam 215 projetos, dos quais 34 de BRT (*Bus Rapid Transit*), 75 de corredores de ônibus, 3 de trens urbanos, 11 de metrô, 9 de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), 38 de obras viárias e mais 45 envolvendo outras modalidades, alguns já inaugurados e em operação e a maioria ainda na fase de ação preparatória (Gráfico 4).

Gráfico 4 – Total de projetos dos programas de financiamento do governo federal



Fonte: Ministério do Esporte/Ministério das Cidades/Ministério do Orçamento, Planejamento e Gestão.

Sem dúvida, essa retomada dos investimentos federais no setor, se continuados, representará no prazo de mais quatro anos um verdadeiro salto de qualidade nos serviços de transportes públicos urbanos do país, capaz de reverter a tendência de crescimento dos deslocamentos individuais motorizados nas cidades brasileiras e melhorar significativamente a qualidade de vida nos grandes centros.

Merece destaque nessa fase de retorno das ações federais a promulgação da Lei nº 12.587/2012, que instituiu as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Demanda antiga de toda a comunidade ligada aos transportes urbanos, a nova legislação estabelece os princípios, as diretrizes e os objetivos da política de mobilidade nas cidades, define o papel dos entes federados e reforça a obrigação das cidades realizarem seus planejamentos, fator indispensável para um crescimento sustentável.

Desde o início dos anos 2000, quando se agravou a exclusão social nos transportes públicos urbanos, o segmento empresarial levantou a bandeira da desoneração dos custos setoriais, para enfrentar a significativa perda de demanda que estava acontecendo.

As propostas empresariais, que tiveram o apoio dos gestores públicos e das representações de usuários, contemplavam três linhas de ação: redução dos tributos federais, estaduais e municipais incidentes sobre os serviços e insumos; criação de fontes de custeio para as gratuidades e benefícios tarifários; e subvenção aos preços dos principais insumos, em especial ao óleo diesel.



Diversas propostas legislativas sobre a matéria tramitaram no Congresso Nacional, merecendo destaque o PL nº 1927/2003, que institui o REITUP - Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros, e encontra-se em fase final de votação na Câmara dos Deputados após retornar do Senado Federal.

De concreto, o governo federal desonerou a Folha de Pagamento das empresas do setor com a substituição da contribuição patronal de 20% sobre a folha por uma alíquota de 2% sobre o faturamento, em vigor desde janeiro/2013 e válido até 31/12/2014 (Lei 12.715/2012). Em julho deste ano, o governo encaminhou ao Congresso Nacional a Medida Provisória nº 651/2014, que prorroga indefinidamente o prazo da desoneração da folha e encontra-se em tramitação. A partir de 31/05/2013, as empresas ficaram isentas do pagamento do PIS / Cofins (Lei nº 12.860/2013).

No âmbito estadual, diversas unidades da federação reduziram ou eliminaram o ICMS sobre o óleo diesel consumido no transporte público urbano, enquanto muitos municípios procederam à redução ou eliminação do ISS e da Taxa de Gerenciamento que incidem sobre o serviço.

Quanto às duas outras linhas de ação (fontes de custeio para gratuidades e subvenção aos principais insumos) pouco se avançou até o momento, com exceção de iniciativas pontuais de estados e municípios que instituíram o financiamento do passe estudantil com recursos públicos.

No início de 2013, o adiamento dos reajustes tarifários de São Paulo e do Rio de Janeiro e o preanúncio de que eles ocorreriam no meio do ano potencializou a mobilização popular que viria a estourar nas manifestações de junho de 2013 em todo o país.

No campo dos transportes públicos, verificou-se três grandes demandas da sociedade durante as manifestações: tarifa acessível aos usuários, transporte de mais qualidade e mais transparência do setor para a sociedade.

O governo federal tentou responder rapidamente aos pleitos sociais e, no campo da mobilidade urbana, anunciou um reforço de recursos públicos nos programas de investimento em andamento de 50 bilhões de reais, além de propor um Pacto Nacional pela Mobilidade Urbana a ser construído pela sociedade, governadores e prefeitos.

Passado mais de um ano, desde as manifestações, os programas de investimento do governo federal continuam a focar grandes projetos estruturantes, de longo prazo de maturação, que ainda vão levar tempo para responder aos anseios da população.

Quanto ao Pacto Nacional pela Mobilidade Urbana, ainda patina na burocracia federal, não existindo ainda uma proposta a ser representada e discutida com os pretensos signatários.

As reduções e os congelamentos tarifários que ocorreram no calor das manifestações de

junho de 2013 que, a princípio, deveriam levar em conta, de um lado as desonerações tributárias, e de outro os aumentos de custos observados desde o último reajuste, tomaram um rumo estritamente político, sem respeitar os próprios contratos em vigor, trazendo desequilíbrios econômicos e financeiros para inúmeros sistemas de transportes.

O setor convive hoje, de maneira geral, com um significativo represamento tarifário que traz graves consequências para a saúde financeira das empresas e pode acarretar mais degradação da qualidade dos serviços no curto prazo.

A renovação natural da frota de ônibus, um dos principais indicativos da saúde das empresas, já dá claros sinais de redução nesse ano de 2014 e é motivo de preocupação da indústria fabricante de ônibus do país.

3. Visão do Segmento Empresarial

A NTU, como entidade representante das empresas de ônibus urbanos e de caráter urbano no âmbito nacional, desde a sua fundação em 1987, luta por medidas de governo que promovam a melhoria da qualidade dos serviços e a redução dos custos de transporte para a população.

Historicamente no Brasil, o transporte público urbano por ônibus não recebe subvenção pública. Apenas recentemente, alguns poucos municípios, como São Paulo, iniciaram a subvenção aos serviços.

Isso significa que a receita tarifária tem que cobrir todos os custos dos serviços, incluindo os de investimentos e os operacionais, além dos custos dos benefícios tarifários que sobrecarregam as tarifas em 19%, cuja conta é passada aos usuários comuns.

É justamente essa a realidade que sempre ditou o nível de qualidade dos serviços de transporte público por ônibus no Brasil.

Transporte público de qualidade custa caro e como as tarifas têm de ser módicas, para permitir o acesso de todas as classes sociais, só existe o caminho da subvenção pública. Essa realidade é observada na maioria dos países desenvolvidos.

Nos últimos tempos a situação na maioria das grandes cidades brasileiras se tornou insustentável pois, de um lado, o setor aumentou custos pela perda de produtividade com os congestionamentos urbanos e, de outro, degradou a qualidade com o aumento dos tempos de viagem, ou seja, de maneira geral o serviço oferecido à população passou a ser mais caro e de pior qualidade.

Estão aí as duas principais demandas sociais trazidas às ruas pelas manifestações de junho de 2013: mais qualidade e menor preço.

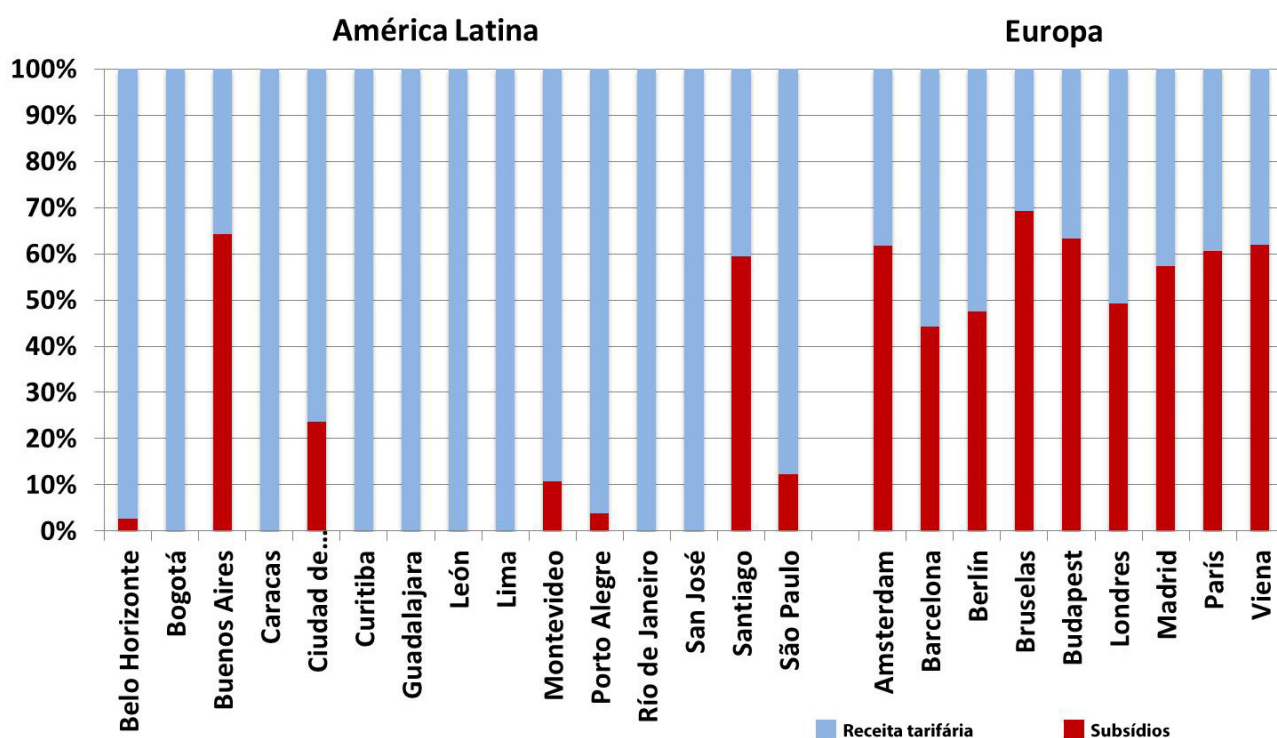
Investir na qualidade e na eficiência dos transportes públicos urbanos é melhorar a qualidade de vida da população brasileira e aumentar a produtividade da indústria, do comércio e dos serviços localizados nas áreas urbanas que hoje pagam o preço da incoerência e da insensatez na área de mobilidade urbana.

Levantamento realizado em 2013 pelo Estadão Dados e publicado pela mídia mostra que a inflação do transporte público no país foi quatro vezes maior que a inflação do transporte individual nos últimos 10 anos.

Enquanto o preço da tarifa de ônibus subiu 111% no período de 2002 a 2012, o IPCA que mede a inflação subiu 82,9%, o preço do carro novo subiu apenas 6,3% e a gasolina 43,9%.

Esses números mostram a política de incentivo do governo federal ao transporte individual que não leva em conta o impacto que o aumento dos congestionamentos tem na economia e na produtividade do país. Essa política brasileira está na contramão da grande maioria dos países desenvolvidos que investem e subvencionam o transporte público coletivo urbano por considerá-lo um fator fundamental para o desenvolvimento socioeconômico (Gráfico 5).

Gráfico 5 - Receita tarifária e subsídio do transporte coletivo na América Latina e na Europa



4. Propostas

Para melhorar os transportes públicos urbanos e de caráter urbano no Brasil e construir uma mobilidade urbana sustentável, a NTU, na qualidade de representante das empresas operadoras de ônibus urbanos e de caráter urbano, propõe:

- **Priorizar o transporte coletivo sobre o transporte individual no sistema viário.**
- **Avançar na construção de redes de transporte modernas, integradas, multimodais, racionais e de alto desempenho.**
- **Garantir a continuidade dos investimentos federais, estaduais e municipais na infraestrutura destinada aos transportes públicos coletivos.**
- **Prosseguir na desoneração dos tributos federais, estaduais e municipais incidentes sobre os serviços e sobre os insumos do setor.**
- **Utilizar os orçamentos públicos para custear os benefícios tarifários que tanto sobrecarregam os usuários comuns.**
- **Instituir um fundo com recursos dos combustíveis para subvencionar o transporte público coletivo, viabilizando um transporte de qualidade com tarifa acessível à toda a população, ou seja, distinguir a tarifa pública cobrada dos usuários da tarifa de remuneração do operador.**
- **Implantar uma política de preços reduzidos para o óleo diesel consumido no transporte público urbano e de caráter urbano por ônibus.**

Com o objetivo de avançar na consecução das propostas, a NTU sugere as seguintes ações a serem desenvolvidas pelo governo federal.

4.1. Programa Emergencial de Qualificação do Transporte Público Urbano por Ônibus

Esse programa tem como objetivo melhorar a qualidade e reduzir os custos de operação dos serviços convencionais de ônibus com a implantação de 4.000km de faixas exclusivas em 46 municípios brasileiros, incluindo todas as capitais e todas as cidades com mais de 500 mil habitantes em um prazo de 12 meses.

Suas vantagens são resultados de curtíssimo prazo, baixo custo de implantação e repartição mais justa do espaço viário, com priorização ao coletivo, criando um legado permanente.

A proposta contempla, além da implantação das faixas exclusivas, o controle eletrônico de sua ocupação, a qualificação dos pontos de parada com informações aos usuários e a reorganização dos serviços.



Para viabilização do programa é fundamental a alocação de recursos do Orçamento Geral da União e a adoção de um processo simplificado de enquadramento dos projetos apresentados pelas prefeituras e de liberação de recursos.

4.2. Adequação da estrutura do governo federal à Lei nº 12.587/2012

A lei que instituiu as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em vigor desde abril/2012, estabeleceu no seu capítulo IV as atribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para a execução da política preconizada.

Além de prestar assistência técnica e financeira aos demais entes federados, a União tem o papel de contribuir no processo de capacitação de pessoas, organizar e disponibilizar informações, fomentar a implantação de projetos estruturais e o desenvolvimento tecnológico e científico do setor.

Para desempenhar todas as suas atribuições, é fundamental que a estrutura do governo federal na área de mobilidade urbana seja readequada com o objetivo de atender as demandas e enfrentar os desafios do transporte público coletivo.

4.3. Mutirão Nacional dos Planos de Mobilidade Urbana

A Lei nº 12.587/2012 estabelece o prazo de três anos, que vence em abril de 2015, para que todos os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem os seus Planos de Mobilidade Urbana, integrados e compatíveis com os respectivos planos diretores ou neles inseridos.

Considerando as dificuldades já verificadas no passado para elaboração dos Planos Diretores exigidos pelo Estatuto das Cidades, seria muito importante o governo federal realizar um mutirão nacional de capacitação e de assistência aos municípios para elaboração desses planos como um esforço para a retomada das ações de planejamento nas cidades brasileiras.

4.4. Regras para Enquadramento de Projetos nos Programas de Investimentos Federais

A Lei 12.587/2012 estabeleceu os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana que devem nortear as ações governamentais nessa área.

Dessa forma, é fundamental que os entes federados observem esses disciplinamentos quando forem eleger os projetos a serem financiados com recursos públicos.

Pressões políticas muitas vezes atropelam as decisões técnicas e ignoram a necessidade de aplicar corretamente os recursos públicos.

Daí a importância de serem definidas regras claras, de acordo com a legislação aplicável e com os critérios técnicos corretos, para a seleção dos projetos a serem enquadrados nos programas de investimento.

4.5. Utilização de Fundos existentes como instrumento para custear os Benefícios Tarifários

Fundos já existentes, criados pela legislação em vigor, poderiam ser utilizados como instrumentos de arrecadação e repasse de recursos para custear as gratuidades e benefícios tarifários nos transportes públicos urbanos e de caráter urbano, principalmente para os casos da gratuidade dos idosos acima de 65 anos e do passe estudantil que são os dois benefícios que mais sobrecarregam as tarifas pagas pelos usuários comuns.

A Lei nº 12.213/2010 instituiu o Fundo Nacional do Idoso para aplicação em programas e ações relativos ao idoso, que poderia ser utilizado para receber destinações dos orçamentos públicos e custear as gratuidades do segmento social nos transportes públicos, com repasses às prefeituras.

No caso do passe estudantil, a Lei nº 10.172/2011 fixou o Plano Nacional da Educação do qual foi originado o Programa Nacional de Transporte Escolar (Pnate) que tem o objetivo de facilitar o acesso à escola de alunos que vivem nas periferias das cidades, zona rural ou em regiões ribeirinhas.

Os recursos para esse programa são oriundos do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) e repassados às prefeituras.

A Lei nº 12.852/2013, que instituiu o Estatuto da Juventude, dispôs no artigo 11 que o direito ao programa suplementar de transporte escolar será progressivamente estendido ao jovem estudante do ensino fundamental, do ensino médio e da educação superior, no campo e na cidade.

4.6. Apoio à aprovação da PEC nº 74/2013

A referida proposta legislativa dá nova redação ao artigo 6º da Constituição Federal para introduzir o transporte como direito social.

Aprovada pela Câmara dos Deputados a proposta legislativa aguarda votação no plenário do Senado Federal.

Sua aprovação é de grande importância para impulsionar as políticas públicas que favorecem o transporte coletivo, bem como respaldar e reforçar as iniciativas governamentais com o objetivo de subvencionar as tarifas do serviço público.

4.7. Apoio à aprovação da PEC nº 307/2013

Citada proposta legislativa dá nova redação aos artigos 159 e 177 da Constituição Federal, para alterar a partilha e destinação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre Combustíveis (CIDE - Combustíveis).



A proposta foi apensada à PEC nº 179/2007 que trata de assunto semelhante e aguarda a constituição de Comissão Especial na Câmara dos Deputados para sua apreciação.

O texto da PEC nº 307/2013 estabelece a destinação de 70% dos recursos da CIDE-Combustíveis para os municípios e 20% para os estados, proporcionalmente ao número de veículos registrados nos seus territórios, e permite a sua aplicação na concessão de subsídios às tarifas do transporte coletivo urbano de passageiros.

4.8. Política ambiental do setor

Apreocupação da sociedade com o meio ambiente é crescente, o que exige o desenvolvimento constante de estudos e soluções para mitigar os efeitos da poluição, principalmente nas áreas urbanas.

O setor de transportes em geral responde por uma parcela significativa das emissões urbanas e deve ser contemplado com políticas públicas específicas para redução desses efeitos.

Apesar de o transporte coletivo por ônibus apresentar índices de poluição por passageiro transportado muitas vezes inferior aos automóveis e motocicletas, com ganhos significativos a partir de 2012, quando foram introduzidos no Brasil os motores diesel Euro V e o óleo diesel S10 com baixo teor de enxofre, ainda temos muito a avançar com as novas alternativas energéticas.

A constituição de um fórum técnico e político envolvendo órgãos do governo federal, a indústria de ônibus e os operadores certamente propiciará a definição e implantação dessas políticas.

Brasília, agosto de 2014
Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU.