



MOVIMENTO
CATARINENSE PELA

**TARIFA
ZERO**

Proposta de Emenda à Constituição

Sistema Único de Mobilidade (SUM)

APRESENTAÇÃO

A iniciativa de oferecer um Projeto de Emenda Constitucional (PEC) para instituir no Brasil o Sistema Único de Mobilidade (SUM) é, sem sombra de dúvidas, uma das maiores contribuições para a solução da situação caótica da mobilidade urbana que se reproduz nas cidades brasileiras. A PEC para tramitar precisa da assinatura de 171 deputados e deputadas federais. A deputada Luiza Erundina (PSOL/SP) lidera com outros parlamentares a revolucionária iniciativa. Na prática, o SUM cria as condições para os estados e municípios implantarem a Tarifa Zero. Vários municípios no Brasil, na França, nos Estados Unidos etc. desenvolvem com grande sucesso a implantação desta medida. Estudos comprovam que o número de passageiros do transporte coletivo cresce vertiginosamente com a mudança do paradigma do financiamento do transporte coletivo. A revisão do modelo de financiamento tem impacto também no orçamento familiar, além de atender o dispositivo constitucional de tratar o transporte como direito social, nos termos do Artigo 6º da Constituição Federal.

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, **o transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Não há como ficar indiferente diante desta iniciativa e da gritante situação social que vivemos no Brasil. Não há como deixar de promover em Santa Catarina uma mobilização em favor da Tarifa Zero, enfrentando o caos urbano nas nossas cidades. É com satisfação que apresento a proposta para conhecimento público e convido a todos e todas para ampliar o debate e apoiar a iniciativa.

Afrânio Boppré

Vereador de Florianópolis pelo PSOL

JUSTIFICATIVA

O direito ao transporte constitui, nos tempos atuais, uma das maiores conquistas de uma sociedade. Manifestação concreta do direito de ir e vir, a mobilidade se mostra essencial por se tratar de direito habilitador dos demais direitos do cidadão. Direito à saúde, educação, lazer e tantos outros somente podem ser usufruídos por meio de transporte acessível sob todos os pontos de vista.

A Emenda Constitucional nº 90, promulgada em 2015, foi uma importante vitória da nossa sociedade. A inclusão do transporte como direito social elevou o patamar desse serviço e impeliu gestores e administradores a investir recursos e melhorar sua prestação. Entretanto, a ausência de mecanismos mais objetivos para a garantia desse direito limita a efetividade do disposto no art. 6º da Carta Magna.

Acreditamos que considerar o transporte um direito social significa, na prática, garantir a existência de um sistema de transporte público universal e sem cobrança ao usuário. Assim como acontece com outros direitos sociais, como a saúde e a educação, o Estado não pode impor barreiras, especialmente econômicas, para o exercício do direito ao transporte.

Dessa forma, a presente Proposta de Emenda à Constituição oferece três dispositivos que regulamentam o direito ao transporte e constituem a pedra fundamental da construção do sistema que vislumbramos.

Inicialmente, propõe-se redação na qual se conceitua, de forma inequívoca, o que se entende por “direito social ao transporte”, uma obrigação de fazer do Estado sem a cobrança de tarifa do usuário do transporte público coletivo urbano. A tarifa representa, na prática, barreira imposta àqueles que não têm condições de arcar com os valores das passagens.

Atualmente, observa-se nos sistemas de transporte público coletivo urbano um ciclo vicioso no qual a baixa qualidade do serviço prestado faz com que usuários migrem para o transporte individual

(ou, simplesmente, deixem de fazer suas viagens, o que prejudica a dinâmica econômica local e cerceia o direito do indivíduo). Esse fenômeno reduz, conseqüentemente, a quantidade de usuários do sistema coletivo, o que exerce pressão pelo aumento das tarifas, pois essas constituem a principal fonte de financiamento do sistema. O aumento das tarifas, por fim, conduz mais usuários para o transporte individual.

Esse cenário provoca importante distorção no uso dos espaços públicos, em especial, das vias urbanas. A rua, bem público de uso comum do povo, passa a ser ocupada basicamente por automóveis, muitas vezes com apenas uma pessoa dentro deles. A área pública efetivamente utilizada por esses indivíduos é muito maior do que aquela dedicada aos que optam pelo transporte coletivo. Ao mesmo tempo, a quantidade de automóveis nas ruas degrada a qualidade do trânsito. O número exagerado de veículos aumenta a demanda por infraestrutura e pela administração do trânsito. Ainda, eleva a ocorrência de acidentes e a emissão de poluentes responsáveis por doenças e desequilíbrio climático. Todas essas externalidades negativas são suportadas pela coletividade.

A urgência pelo serviço de transporte público coletivo urbano sem cobrança de tarifa ao usuário, portanto, resta clara. Naturalmente, os custos envolvidos na prestação desse serviço existem e precisam ser cobertos. Entendemos, contudo, que esse é um ônus que deve ser suportado por toda a sociedade. Vale lembrar que a maior parte da economia se sustenta por meio do trabalho de pessoas que se deslocam até seu local de trabalho usando transporte coletivo. O aumento do fluxo de pessoas na cidade é saudável para a atividade econômica pois facilita o trânsito de bens e serviços. O desestímulo ao transporte individual tem impacto no trânsito o que beneficia tanto os que trafegam diariamente como os que se valem de seus efeitos indiretos, manifestados em menores custos de transporte de bens, agilidade no deslocamento de viaturas, ambulâncias e similares, diminuição nos níveis de ruído e emissão de poluentes, por exemplo. Em última análise, mesmo aquele que permanece em casa precisa de profissionais e serviços que, por sua vez, contam com um sistema de mobilidade eficiente para serem disponibilizados. O transporte é elemento habilitador de direitos não somente para aquele que o utiliza diretamente, mas para toda a sociedade. Convém, portanto, que

todos sejam chamados a contribuir com sua viabilização progressiva, de modo a garantir justiça social.

Essa é a convicção que nos impele a propor algumas formas de financiamento, entre elas a contribuição por uso do sistema viário, a ser paga por empregadores e por proprietários de veículos automotores.

Empregadores se beneficiam da existência de um sistema viário mantido pelo poder público. Por natureza, trabalham como geradores de tráfego uma vez que promovem o deslocamento dos empregados na cidade. Essa percepção já é consolidada em nossa sociedade por meio do Vale Transporte, instituído pela Lei nº 7.418, de 1985. Tal mecanismo se mostrou extremamente relevante no financiamento do transporte público coletivo urbano e atribuiu às empresas a parcela que lhes cabe no sistema de transporte que tanto lhes beneficia. A hipótese de instituição da contribuição por parte da União, a ser paga pelas empresas, é proposta, portanto, para conservar essa função do vale-transporte que, no contexto do sistema de mobilidade com tarifa zero, deixaria de fazer sentido.

Com relação à parcela referente aos proprietários de veículos, convém ressaltar que não se trata de imposto sobre propriedade. Trata-se de contribuição pelo uso efetivo das vias da cidade ou pela disponibilização dessas vias a esses cidadãos. O espaço viário, a cada dia, torna-se mais escasso e precioso. Ao mesmo tempo, trata-se com naturalidade o fato de que uns abusam do direito de utilizá-lo, com veículos enormes levando apenas o motorista, enquanto outros elevam o seu potencial em termos de pessoas por metro quadrado ao sacrificarem seu conforto em viagens em ônibus lotados. A contribuição proposta tenciona em sentido contrário.

Finalmente, não desconsideramos a responsabilidade do Estado no financiamento do sistema de mobilidade. Ao contrário, entendemos como indispensável a participação ativa de todos os Entes na construção de um sistema único que possa ter a robustez necessária para oferecer o serviço adequado para as diferentes realidades que compõem nosso País. Dessa forma, estabelecemos que União, Estados, Distrito Federal e Municípios deverão financiar o sistema com recursos de seus orçamentos próprios, em percentuais a ser

definidos em Lei. Essa conjunção de esforços deve se dar de maneira coordenada, ainda que descentralizada, para que se construa uma resposta coesa ao desafio da mobilidade urbana: o Sistema Único de Mobilidade. O disposto nessa proposta, assim, engloba, também, diretrizes que representam o embrião desse sistema, que abrange a mobilidade de forma ampla, com intermodalidade e integração com os demais serviços públicos.

Ressalta-se que a proposta preserva a competência municipal para organizar e prestar o serviço de transporte coletivo. O que se propõe, contudo, é um mecanismo de financiamento desses serviços e a coordenação e direcionamento dos esforços municipais.

Assim, a proposta tem o condão de viabilizar a efetivação do direito ao transporte, garantido pela própria Constituição como direito social. O texto estabelece as bases para que a legislação seja construída de forma a distribuir os benefícios e as responsabilidades que envolvem a construção de um sistema de mobilidade verdadeiramente universal e acessível a todos.

Por fim, é oportuno destacar que a presente proposição é resultado de um longo, amplo e democrático processo de construção coletiva do qual participaram organizações da sociedade civil (Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP; Instituto de Estudos Socioeconômicos - INESC; Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos - MDT; Movimento Passe Livre - MPL; Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - IDEC), especialistas (Lúcio Gregori, Mauro Zilbovicius; José Jairo Varoli e Márcia Gregori), parlamentares (Vereador Afrânio Boppré PSOL Florianópolis/SC; Vereador Jean Ricardo PSB-Garopaba/SC; Deputado Estadual Maurici PT-SP) e a Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana - SETRAM da Prefeitura do Município de São Paulo.

Acrescenta o Capítulo IX ao Título VIII para oferecer diretrizes sobre o direito social ao transporte previsto no art. 6º e sobre o Sistema único de Mobilidade e autoriza a União, Distrito Federal e Municípios a instituírem contribuição pelo uso do sistema viário, destinada ao custeio do transporte público coletivo urbano.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para a aprovação da presente Proposta de Emenda à Constituição.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte emenda ao texto constitucional:

Art. 1º Esta emenda à Constituição acrescenta o Capítulo IX ao Título VIII para oferecer diretrizes sobre o direito social ao transporte previsto no art. 6º e sobre o Sistema Único de Mobilidade e autoriza a União, Distrito Federal e Municípios a instituírem contribuição pelo uso do sistema viário, destinada ao custeio do transporte público coletivo urbano.

Art. 2º O Título VIII da Constituição Federal passa a vigorar acrescido do seguinte Capítulo IX:

“TÍTULO VIII Da Ordem Social

.....

IX DO TRANSPORTE

Art. 232-A O transporte é direito de todos e dever do Estado, organizado, nos termos da lei, em um sistema único de mobilidade que se orienta pelas seguintes diretrizes:

I - universalidade;

II - gratuidade ao usuário do transporte público coletivo urbano e de caráter urbano

III - descentralização e cooperação entre as esferas de governo com direção única em cada uma delas, consideradas as regiões instituídas nos termos do § 3º do art. 25;

IV - planejamento da rede de transporte na forma de rede única, integrada e intermodal, adequada à demanda e aos objetivos do desenvolvimento urbano sustentável;

V - participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação das ações no âmbito do sistema

§ 1º Os serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano integram rede regionalizada e hierarquizada e constituem o elemento estruturante do sistema único de mobilidade.

§ 2º A lei de que trata o caput definirá diretrizes para a elaboração e fiscalização de contratos de prestação de serviço de transporte público coletivo urbano por terceiros, sem prejuízo do disposto no inciso V do art. 30.

§ 3º A Lei de que trata o caput disporá sobre os prazos a serem observados pelo poder público para efetivação do disposto no inciso II deste artigo.

Art. 232-B O serviço de que trata o art. 232-A será financiado pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios por meio de percentual do produto da arrecadação dos impostos que lhes competem em proporção definida na lei que instituir o sistema único de mobilidade, descontados os recursos das contribuições de que trata o art. 232-C.

§ 1º O disposto neste artigo não exclui a possibilidade de utilização de recursos oriundos de fontes adicionais de custeio, incluindo contribuições dos beneficiados pelo serviço público, receitas de exploração de estacionamentos públicos e contribuições de melhoria decorrentes de valorização imobiliária resultante de investimentos públicos em mobilidade.

§ 2º Os percentuais de contribuição de cada Ente serão definidos nos orçamentos anuais até que seja editada a lei de que trata o caput.

§ 3º Os recursos de que tratam o caput e o art. 232-C comporão um ou mais fundos destinados exclusivamente ao financiamento dos serviços de que trata o art. 232-A.

§ 4º A lei que instituir o sistema único de mobilidade estabelecerá regras para distribuição dos recursos dos fundos de que trata o § 3º, observadas as demandas metropolitanas.

Art. 232-C Será instituída, observado o disposto nos incisos I e inciso III, alíneas “a” e “c”, do art. 150, contribuição pelo uso potencial ou efetivo do sistema viário, destinada exclusivamente ao custeio do serviço de transporte

público coletivo urbano e de caráter urbano:

I - pelos Municípios e Distrito Federal, a ser paga pelos proprietários de veículo automotores de qualquer natureza;

II - pela União, a ser paga pelo empregador, pessoa física ou jurídica.

§ 1º Lei federal disporá sobre a periodicidade, hipóteses de isenção, base de cálculo e requisitos a serem observados pelos Municípios e Distrito Federal para instituição da contribuição de que trata o caput, que terá caráter progressivo.

§ 2º A contribuição instituída pela União somente será devida por empregador cuja operação se dê em Município onde o serviço de transporte público coletivo urbano seja prestado nos termos do inciso II do art. 232-A.” (NR)

Art. 3º As leis de que tratam o art. 232-A e o § 1º do art. 232-C deverão ser editadas pelo Congresso Nacional em até dois anos após a promulgação desta Emenda Constitucional.

Art. 4º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.



MOVIMENTO
CATARINENSE PELA
**TARIFA
ZERØ**