



# MOBILIDADE



## O QUE DEFENDEMOS?

O transporte é um direito social dos cidadãos garantido pelo Art. 6º da Constituição Federal, porém, este direito é constantemente violado pela má qualidade dos serviços públicos e aumentos dos preços das passagens. Além de ser um direito garantido, por ser uma atividade meio, a mobilidade é o sistema que garante o acesso das pessoas a outros direitos sociais como: educação, saúde, lazer e trabalho, entre outros.

Para efetivar este direito, hoje é urgente que a União auxilie os municípios com investimentos em infraestrutura de transportes de massa, como metrô e trem, e apoio financeiro à operação dos transportes para reduzirmos as tarifas cobradas. Pelo tamanho de seus órgãos e secretarias, muitos municípios não têm capacidade técnica especializada de planejar e executar obras necessárias para garantir uma sistema de mobilidade sustentável nas cidades, além disso, a mobilidade tem um funcionamento essencialmente em rede, e o órgão federal deve garantir a integração entre os diversos sistemas metropolitanos e estaduais. A Política Nacional de Mobilidade Urbana aponta a necessidade de definição de fonte de recursos para custear esses investimentos e baratear as tarifas, e coloca como atribuição da União o auxílio técnico e financeiro aos Estados, Distrito Federal e Municípios.

O Idec defende que o poder público federal se organize para ajudar financeira e tecnicamente os municípios a dar qualidade e modicidade tarifária no transporte coletivo. Na área técnica, o Ministério de Desenvolvimento Regional precisa ter um corpo de especialistas capaz de sugerir, assessorar e acompanhar as políticas de mobilidade e construção de infraestruturas na cidade. No âmbito financeiro, o governo federal precisa liderar a construção de um fundo interfederativo que destine verbas para a redução da tarifa cobrada ao usuário e para a utilização em construção de infraestruturas. Este fundo precisará recolher verbas de diferentes origens



Fotografia: Arquivo Idec | Teresa Liporace, diretora executiva do Idec, participa de seminário sobre tarifa zero nos transportes coletivos realizado em Niterói/RJ

dos municípios, estados e União, diferenciando-as em verbas para operação e as verbas para infraestruturas, que sendo não reembolsáveis poderão garantir com mais facilidade a expansão dos equipamentos necessários nas capitais, como redes de transportes por trilhos e corredores de ônibus.

### Covid-19

A pandemia de Covid-19 e as necessárias medidas de isolamento social gerados por ela agravaram os problemas que o setor de transporte coletivo já vinha enfrentando no Brasil pela histórica falta de estrutura de financiamento. Com a sustentação econômica de todo o setor baseado nas tarifas pagas pelo usuário a obrigação de redução de lotação dos veículos gerou uma queda de arrecadação aguda, agravando o cenário histórico de perda de passageiros.

Este cenário já vem sinalizando há algum tempo a necessidade de revisão da regulamentação do setor, mas na pandemia tornou-se urgente a necessidade de criação de um auxílio emergencial para o setor. Neste cenário, o Idec apoia a aprovação pelo Congresso de um auxílio emergencial ao setor de transporte coletivo urbano, mas defende que este auxílio deixe legados e contrapartidas positivas para o setor buscando, na medida do possível, instrumentos que corrijam os erros históricos existentes e ajude a regular o setor que tem bastantes problemas de cartelização e falhas de controle.

Nesse sentido, o Projeto de Lei 3364/20 aprovado no Senado, possui instrumentos interessantes de contrapartidas, fiscalização e transparência, que deixaram legados positivos para o setor como a ampliação de faixas exclusivas, instrumentos de fiscalização por GPS e abertura de dados do setor. Porém, o Idec aponta que pela gravidade da falta de financiamento do setor e a necessidade de redução de lotação dos veículos, que pode ser duradoura, o valor de R\$4 bilhões definido pelo Governo Federal pode se tornar insuficiente exigindo a aprovação de futuros novos auxílios.



**PL 4400/2012 - Institui o Auxílio Transporte e revoga a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que dispõe sobre o Vale Transporte, e o parágrafo único do art. 10 da Medida Provisória 2.189-49, de 23 de agosto de 2001, que declara dedutíveis como despesa operacional os gastos decorrentes da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985**

**Subtema:** Financiamento do Transporte Público Coletivo

**Autoria:** Deputado Luiz Mandetta (DEM/MS)

**O que é:** Altera a Regulamentação do Vale Transporte

**Onde está:** Câmara dos Deputados - Aguardando Criação de Comissão Especial

**Apensados:** [PL 6418/2013](#), [PL 6724/2013](#), [PL 2515/2019](#), [PL 6640/2013](#), [PL 7854/2014](#), [PL 2848/2015](#), [PL 2998/2015](#), [PL 7819/2017](#), [PL 8960/2017](#) e [PL 1625/2019](#)

**Nossa posição:** Favorável

**Fundamentos para nossa posição:** O Projeto de Lei busca uma modernização da legislação de 1985 trazendo novos modos de deslocamento como a bicicleta, que foram fortalecidos pela aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012. Mas, o real avanço neste Projeto de Lei está no projeto 1625/2019 do Deputado Gustavo Fruet (PDT/PR), apensado ao principal, que inclui uma mudança significativa na Lei, modificando o Vale Transporte pela transformação da contribuição das empresas em uma fonte de recursos para o sistema de transporte como um todo, barateando a tarifa de toda a rede da cidade.

O aumento das tarifas de transportes nas cidades brasileiras nos últimos anos tem atingido patamares bastante abusivos, com aumentos em intervalos de tempo cada vez menores, excluindo passageiros com menor capacidade financeira e impactando também a eficácia do serviço. Com isso, este cenário viola direitos expressos dos consumidores e usuários do serviço público, previstos no Código de Defesa do Consumidor (arts. 4º, inc. VII e 22) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 6º, inc. VII).



**PEC 19/2014 - Altera o caput do art. 5º da Constituição Federal para incluir o direito à acessibilidade e à mobilidade entre os direitos individuais e coletivos**

**Subtema:** Direito à mobilidade

**Autoria:** Senador Paulo Paim (PT/RS) e outros

**O que é:** Incluir o direito à acessibilidade e à mobilidade entre os direitos individuais e coletivos no Artigo 5º da Constituição Federal.

**Onde está:** Senado - Pronta para o Plenário

**Nossa posição:** Favorável

**Fundamentos  
para nossa  
posição:**

A consolidação do Direito Fundamental à Mobilidade como um dos direitos individuais e coletivos é significativa na atualidade. É necessário que o Estado brasileiro se comprometa mais em garantir o respeito a este direito fundamental da coletividade, com amplos reflexos na vida pessoal de cada cidadão. Estabelecer o direito à mobilidade no rol do art. 5º, da Constituição Federal também garante maior adequação das obrigações do Estado em promover esse serviço público essencial ao cidadão, dando cumprimento ao disposto no CDC, art. 22, e na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012). Com isso, se justificaria uma busca maior de recursos públicos para garantir qualidade, infraestrutura e modicidade tarifária aos usuários de transporte público e mobilidade nas cidades, e com isso melhorar a qualidade de nossas cidades.