

CURITIBA - PARANÁ
BRASIL

3ª EDIÇÃO

TARIFA ZERO



PROJETO NACIONAL DE
INICIATIVA POPULAR
SOBRE TRANSPORTE
PÚBLICO DE PASSAGEIROS



APRESENTAÇÃO

O INSTITUTO BRASIL TRANSPORTES (IBT) foi constituído em 20 de abril de 2005 com a denominação “Fórum Nacional Contra o Pedágio”. Em 31 de março de 2015, foi alterada a denominação para Fórum Nacional do Transporte, e, posteriormente transformado em Instituto Brasil Transportes (IBT). É uma associação civil de direito privado, de caráter nacionalista, patriótico, pluralista, suprapartidário, multidisciplinar e democrático, com personalidade jurídica e sem fins lucrativos. O objetivo é articular ações dos cidadãos e promover movimentos e reuniões para alcançar ampla conscientização e mobilização da sociedade civil organizada e política brasileira.

- TÍTULO DE UTILIDADE PÚBLICA -

MUNICÍPIO DE CURITIBA, concedida pela Câmara Municipal de Curitiba sob a Lei 13.837 de 11 de outubro de 2011, alterada pela Lei nº 14.638 de 14 de abril de 2015.

ESTADO DO PARANÁ, concedida pela Assembleia Legislativa do Paraná através da Lei nº 19.556 de 18 de junho de 2018

Síntese do Projeto

“ Tarifa Zero ”

Desde 2014 estamos estudando e trabalhando em prol de uma proposta de um novo modelo e conceito que garanta a utilização GRATUITA do transporte Coletivo Urbano e Metropolitano no Brasil. Foram realizadas, dentre outros eventos e reuniões, audiências públicas na Assembleia Legislativa do Estado do Paraná e na Câmara Municipal de Curitiba.

Diante de várias experiências existentes no Brasil e no exterior, onde de alguma forma o Estado subsidia parte ou todo o custo da operação, mesmo que bem sucedidos, na sua maioria são de Municípios de pequeno porte, cuja operacionalidade é difícil para atender grandes metrópoles.

Nosso projeto de iniciativa popular apresenta um diferencial aos demais modelos existentes, pois não prevê o aumento de impostos para sua efetivação, considerando que, diante da análise dos impostos, contribuições e afins existentes, constatamos que vários destes já contemplam no escopo de suas leis, percentuais que devem ou deveriam ser utilizados para financiar investimentos no setor de transportes.

A base do nosso projeto consiste em criar um Fundo para alocar estes recursos, com o intuito de promover a equalização e destinação dos mesmos para o Sistema de Transporte Coletivo dos municípios, de modo que os custos e particularidades de cada cidade sejam respeitados, dentro de um padrão com qualidade e satisfação, que atenda a necessidade dos usuários no cotidiano. Devemos lembrar que o direito das pessoas não consiste em apenas utilizar o transporte coletivo para trabalhar, mas também devem ter o direito à educação, lazer, saúde, cultura e entre outros.

Na sequência, detalhamos o processo do projeto com as informações mais abrangentes.

PROJETO DE LEI

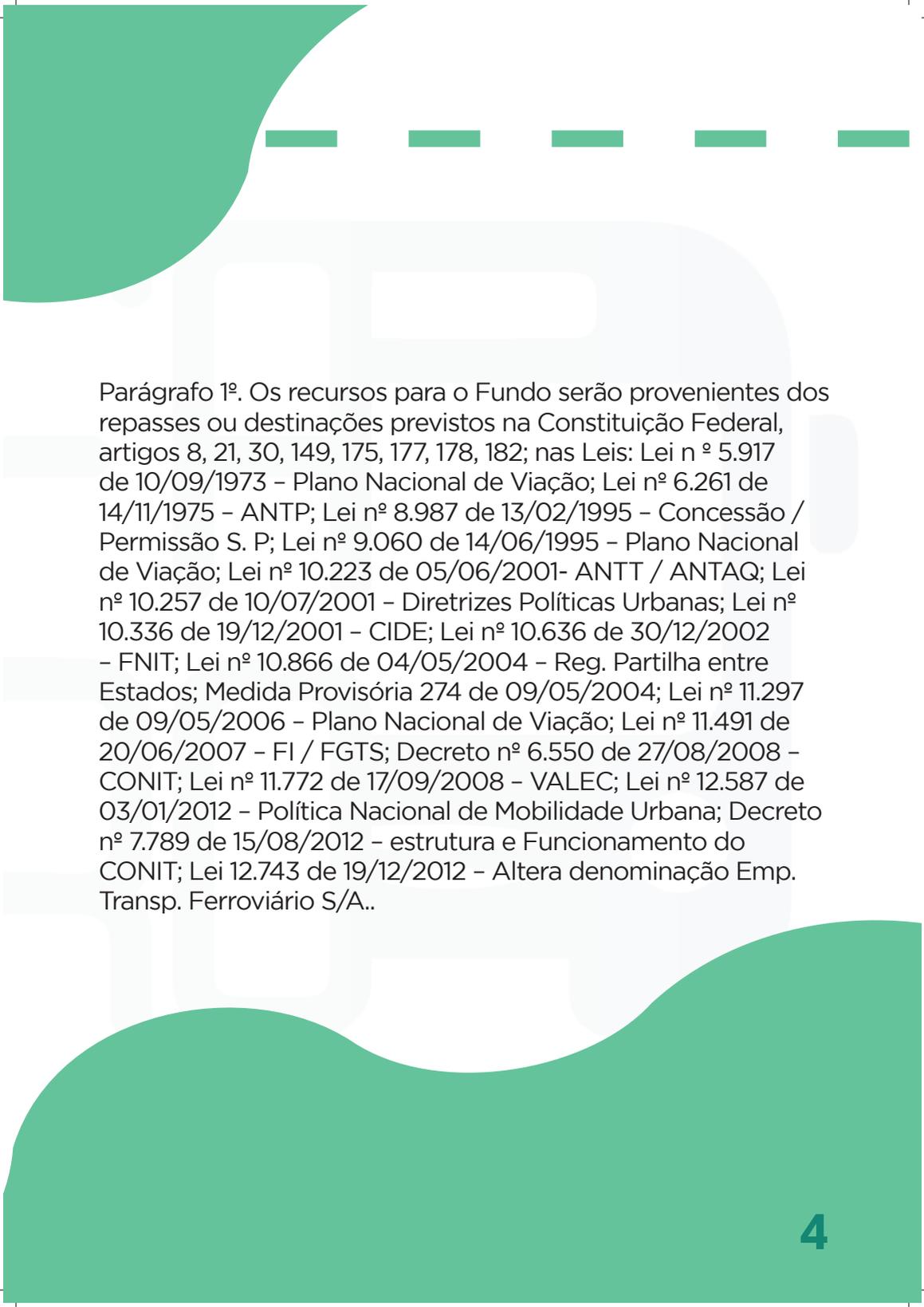
PROJETO CIDADÃO: “INICIATIVA POPULAR TARIFA ZERO NO TRANSPORTE COLETIVO”.
INSTITUI O SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS, DENOMINADO “TARIFA ZERO” E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre a garantia ao direito da gratuidade total aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – “Tarifa Zero”, em todo território nacional.

Art. 2º. O “Tarifa Zero” tem como finalidade assegurar substancial melhora na mobilidade Urbana Municipal, Estadual e do Distrito Federal, no sistema multimodal - rodoviários, ferroviários, ducto viários, aquaviários e aeroviários- bem como, promover e qualificar a segurança do trânsito no transporte de passageiros e de pedestres.

Art. 3º. A viabilidade financeira de manutenção e suporte na prestação dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros será suprida pela criação do Fundo Nacional de Transporte Urbano – FNTU.

Art. 4º. Fica instituído o Fundo Nacional de Transporte Urbano – FNTU, destinado a financiar o direito à gratuidade total aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – “Tarifa Zero”, em todo território nacional.



Parágrafo 1º. Os recursos para o Fundo serão provenientes dos repasses ou destinações previstos na Constituição Federal, artigos 8, 21, 30, 149, 175, 177, 178, 182; nas Leis: Lei n.º 5.917 de 10/09/1973 - Plano Nacional de Viação; Lei n.º 6.261 de 14/11/1975 - ANTP; Lei n.º 8.987 de 13/02/1995 - Concessão / Permissão S. P; Lei n.º 9.060 de 14/06/1995 - Plano Nacional de Viação; Lei n.º 10.223 de 05/06/2001- ANTT / ANTAQ; Lei n.º 10.257 de 10/07/2001 - Diretrizes Políticas Urbanas; Lei n.º 10.336 de 19/12/2001 - CIDE; Lei n.º 10.636 de 30/12/2002 - FNIT; Lei n.º 10.866 de 04/05/2004 - Reg. Partilha entre Estados; Medida Provisória 274 de 09/05/2004; Lei n.º 11.297 de 09/05/2006 - Plano Nacional de Viação; Lei n.º 11.491 de 20/06/2007 - FI / FGTS; Decreto n.º 6.550 de 27/08/2008 - CONIT; Lei n.º 11.772 de 17/09/2008 - VALEC; Lei n.º 12.587 de 03/01/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana; Decreto n.º 7.789 de 15/08/2012 - estrutura e Funcionamento do CONIT; Lei 12.743 de 19/12/2012 - Altera denominação Emp. Transp. Ferroviário S/A..

PROJETO DE LEI

Parágrafo 2º. O Fundo a que se refere o caput deste artigo terá como atribuições:

I. responsabilidade legal pelos montantes financeiros advindos, para formar a massa monetária do referido fundo;

II. ações administrativas dos recursos, ficando condicionadas à inclusão das receitas e à previsão das despesas na Lei Orçamentária Municipal, Estadual ou do Distrito Federal e limitados ao pagamento das despesas constantes no sistema de gratuidade do transporte público “Tarifa Zero”.

III. gestão da concessão ou permissão de linhas, assim como as tarifas fixadas pelas autoridades competentes, em referência ao sistema multimodal citado, sem exclusão dos serviços seletivos especiais e de cooperativas.



Parágrafo 3º O período do contrato de concessão ou permissão será de 10 (dez) anos, podendo ser prorrogado por no máximo mais 10 (dez) anos, totalizando um período 20 (vinte) anos, mediante as devidas justificativas de desempenho, quantidade e qualidade do serviço, atendimento às demandas da população e às prerrogativas do poder público concedente.

Parágrafo 4º Nos contratos de concessão ou permissão deverá conter cláusula de pagamento mensal pela prestação de serviços efetivamente realizada, levando em conta o quilômetro rodado.

Artigo 5º Esta lei entra em vigor 60 (sessenta) dias após a sua publicação.

Justificativa Sócio-política

O Transporte Público Coletivo Urbano hoje é um dos grandes problemas sociais no Brasil.

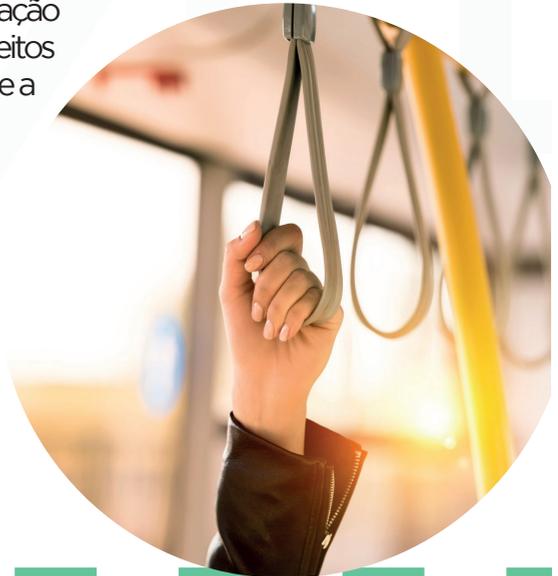
E, inegavelmente, uma das maiores adversidades de mobilidade nas cidades grandes e médias do país.

Algumas de suas características vão de congestionamentos cada vez mais volumosos, deslocamento ineficiente e excludente, dada a

precariedade e inadequação das frotas de ônibus, com quantidade reduzida, limitação das linhas, duração das viagens e o alto preço da tarifa, que onera em demasia a população.

Cerceada de seu direito ao transporte com qualidade e quantidade, a população vê prejudicados diversos outros Direitos Sociais assegurados pela Constituição Federal e pela Declaração Universal dos Direitos Humanos. Os direitos à educação, à saúde, à cultura, ao lazer e a outros, encontram-se restringidos, por estarem mediados por uma tarifa.

Esse serviço é essencial e está ligado às necessidades inadiáveis da comunidade que se não forem atendidas, colocam em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população.

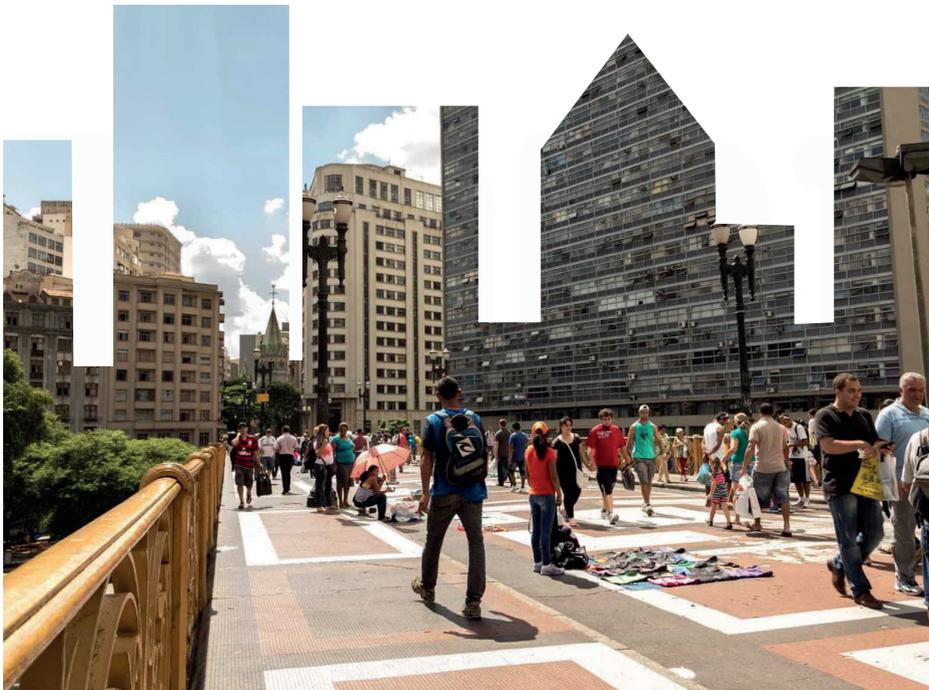


O Transporte Coletivo Urbano e os serviços públicos são abordados como direitos necessários à existência das cidades sustentáveis no Estatuto das Cidades.

Se a Lei considera o transporte um serviço essencial para a cidade e para o bem-estar dos cidadãos, deve-se garantir a todos o acesso a ele da forma mais ampla possível, digna e sem interrupções.

O Poder Público está, por conseguinte, autorizado a subsidiar, de forma a garantir a gratuidade deste serviço e impor, em decorrência de sua essencialidade, formas de viabilizar economicamente a liberdade de locomoção de todo e cada indivíduo.





Sabemos que o Poder Público não tem sido capaz de cumprir a obrigação de garantir o acesso de toda a população ao transporte. Dados da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU), indicam que 37 milhões de pessoas deixam de utilizar o transporte coletivo por falta de recursos financeiros.

A digna cidadania integral e a concretização do princípio da igualdade passam, assim, pela implantação da “Tarifa Zero”.

A cobrança da tarifa para o uso do transporte coletivo nega direitos a uma parcela da população, ao mesmo tempo em que permite o crescimento da segregação espacial na metrópole, uma vez que o acesso aos seus espaços, equipamentos e serviços só se concretiza quando se pode pagar por isso.

Cabe ao Estado garantir não só os direitos fundamentais a todos os cidadãos, sem qualquer discriminação, como também a forma pela qual estes se efetivam, o que se torna impossível sem a garantia da livre locomoção pelo espaço urbano.

Nada seria mais justo do que uma nova forma de equalização financeira na sustentação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano, em que, por meio da receita tributária, podendo inclusive utilizar aquelas receitas que já possuem no escopo de suas leis a destinação para este fim, citando, por exemplo, a CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico Incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo com combustíveis, entre outras, onde toda a coletividade arcasse com este custo como acontece com outros serviços essenciais ligados ao bem comum.



Sabemos que o transporte coletivo é um verdadeiro insumo na produção de bens e serviços com ligação direta ou indireta às economias particulares e sociais.

Os recursos previstos no Projeto “Tarifa Zero” serão geridos pelo Fundo Nacional do Transporte Urbano mediante concessão ou permissão de linhas, sem excluir os serviços seletivos, especiais e de cooperativas.

O período de contrato de concessão ou permissão será de 10 (dez) anos, podendo ser prorrogado por no máximo mais 10 (dez) anos, totalizando um período 20 (vinte) anos, diante das devidas justificativas de desempenho, de quantidade, qualidade dos serviços, atendimento às demandas da população e às prerrogativas do poder público.





Também serão geridas diretamente pelo Fundo Nacional dos Transportes Urbano as tarifas fixadas pelas autoridades competentes, com base no quilômetro rodado.

As concessões/permissões deverão ser precedidas de consultas públicas/audiências públicas que apresentem e orientem a realização da ação diante da realidade e das condições pertinentes ao momento; pois a mesma será patrocinada pela população usuária deste serviço público.

Justificativas Legais e Origem dos Recursos

A origem dos recursos que constituirão o Fundo Nacional de Transporte Urbano (FNTU) é oriundo das seguintes Leis, Decretos, Medidas e Atos, sem exclusão de outras regulamentações:

Constituição Federal, artigos 8, 21, 30, 149, 175,177, 178 e 182

Lei 5.917 - 10/09/1973 - Plano Nacional de Viação

Lei 6.261 - 14/11/1975 - ANTP

Lei 8.987 - 13/02/1995 - Concessão/ Permissão S. P

Lei 9.060 - 14/06/1995 - Plano Nacional de Viação

Lei 10.233 - 05/06/2001 - ANTT/ ANTAQ

Lei 10.257 - 10/07/2001 - Diretrizes Políticas Urbanas

Lei 10.336 - 19/12/2001 - CIDE

Lei 10.636 - 30/12/2002 - FNIT

Lei 10.866 - 04/05/2004 - Reg. Partilha entre Estados

Lei 11.297 - 09/05/2006 - Plano Nacional de Viação

Lei 11.491 - 20/06/2007 - FI/ FGTS

Dec. 6.550 - 27/08/2008 - CONIT

Lei 11.772 - 17/09/2008 - VALEC

Lei 12.587 - 03/01/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana

Dec. 7.789 - 15/08/2012 - Estrutura e Funcionamento do. CONIT

Lei 12.743 - 19/12/2012 - Altera denominação. Emp.Transp.

Ferroviário S/A

CIDE - Combustíveis

Citando como exemplo, a CIDE, para demonstrar que no escopo da Lei já está prevista parte da arrecadação para ser utilizada no transporte público, senão vejamos:



No Brasil, a Lei nº 10.336, de 19/12/2001 criou a CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidentes sobre a importação e a comercialização de gasolina, diesel e respectivas correntes, querosene de aviação e derivados, óleos combustíveis (fuel-oil), gás liquefeito de petróleo (GLP), inclusive o derivado de gás natural e de nafta, e álcool etílico combustível.

Essa contribuição incide sobre os produtos importados e sua comercialização e tem como fato gerador os combustíveis em geral. Os contribuintes da CIDE estão elencados no Artigo 3º da Lei nº 10.336 e são os seguintes:

- Produtor (refinaria)
- Formulador (laboratórios de pesquisas)
- Importador (pessoa física ou jurídica) dos combustíveis.

A CIDE Combustíveis foi criada para garantir um fluxo constante de recursos para financiar os investimentos no setor de transportes, especificamente nas obras de construção e manutenção de infraestrutura.

O produto da arrecadação da CIDE, conforme Artigo 1º da sua Lei de criação deve ter sua destinação restrita às seguintes finalidades:

- Pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;
- Financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás;
- Financiamento de programas de infraestrutura de transportes.



A CIDE é Partilha de Recursos

Para regulamentar a partilha dos recursos com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, a legislação foi complementada para que os Estados e o Distrito Federal recebam da União 29% do total dos recursos arrecadados com a CIDE a serem aplicados, obrigatoriamente, no financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

Do montante dos recursos que cabe a cada Estado, 25% será destinado aos seus municípios para serem igualmente aplicados em infraestrutura de transportes.

Os percentuais individuais de participação na distribuição dos recursos para os Estados e Distrito Federal são calculados pelo Tribunal de Contas da União, com base nas estatísticas referentes ao ano imediatamente anterior, sendo:

- 40% proporcionalmente à extensão da malha viária federal e estadual pavimentada existente em cada Estado e no Distrito Federal;
- 30% proporcionalmente ao consumo, em cada Estado e no Distrito Federal, dos combustíveis a que a CIDE se aplica;
- 20% proporcionalmente à população, e
- 10% distribuídos em parcelas iguais entre os Estados e o Distrito Federal.

Memória de cálculo, com base no imposto – CIDE

Total de passageiros por dia atualmente: 40 milhões

- 40 milhões x 312 dias úteis ano - 12 bilhões e 480 passageiros.
- Preço médio da tarifa -R\$ 4,00
- Custo por ano - R\$ 46.2 bilhões

A proposta é de que a arrecadação desta Contribuição seja destinada para custear parte deste projeto de gratuidade do transporte público no Brasil.

Dados do Transporte Público no Brasil

Frota total de ônibus.....	107.000
Frota operante.....	96.300
Empresas operadoras de ônibus.....	1.800
Quantidade de empregos diretos gerados por ônibus.....	4,1
Total de empregos gerados diretos pelo setor.....	438.700
Quantidade de passageiros pagantes transportados por veículos por dia.....	340
Total de passageiros pagantes transportados por dia.....	32.742.000
Total de passageiros pagantes transportados por dia, (20% de gratuidade).....	39.585.078
Participação do modo ônibus no transporte público coletivo.....	86,3%
Total de quilometragem percorrida por mês nas capitais.....	215,7 milhões de Km
Idade Média da frota nas capitais.....	5 anos 4 meses
Municípios brasileiros atendidos por sistema organizado de ônibus.....	3.313
Percentual de cidades brasileiros que possuem bilhetagem eletrônica.....	86,5%

Cidades que já possuem Tarifa Zero

Talinn, Estônia

Em 2013 a cidade de Talinn, capital da Estônia, implementou o esquema de transporte coletivo gratuito para habitantes, se tornando a primeira grande cidade europeia a adotar o esquema. Para fazer uso da rede completa, que inclui trens, ônibus e bondes, basta que o usuário apresente um cartão registrado na prefeitura (pode ser obtido com uma taxa de 2 euros).

Sydney, Austrália

Algumas linhas centrais da cidade são gratuitas - entre elas dois exemplos de importância crucial para a movimentação de habitantes. A primeira percorre um trajeto no Central Business District, o coração da cidade, que conta com uma grande concentração comercial, assim como opções de programas culturais. Outra linha cruza a região de Kogarah, região que possui muitos hospitais e escolas. Esses percursos são financiados, também, com o dinheiro público - direto dos cofres da prefeitura.

Changning, China

Desde 2008, tanto visitantes quanto habitantes de Changning, cidade da província de Hunan, na China, pode usar gratuitamente as três linhas de transporte coletivo. A iniciativa, que custou US\$ 1 milhão aos cofres públicos, foi a primeira no país - em outros municípios, o transporte é controlado por empresas privadas que recebem um subsídio das prefeituras. Os custos de manutenção das linhas seriam cobertos por publicidade dentro dos ônibus e subsídios do governo. Logo de início, o uso de ônibus aumentou em dois terços.

Baltimore, EUA

Em Baltimore, cidade de cerca de 600 mil habitantes localizada no estado de Maryland, os ônibus são gratuitos e, além de tudo, híbridos - o que significa que o impacto ambiental é reduzido (não há emissões de gases em 40% do tempo de seu funcionamento). São três linhas conectadas a outras opções de transporte, como metrô e trens.



Brasil

Já existem cidades pequenas que usam os cofres públicos para financiar completamente seu sistema de transporte. Veja quais são:

Porto Real: No Rio de Janeiro, não apenas aboliu a tarifa de R\$ 0,50 por trajeto, em 2011, como aumentou as linhas de ônibus que atendem o município.

Agudos: No interior de São Paulo, próxima a Bauru, com uma população pequena, de 16 mil habitantes, estima-se que 3 mil deles façam o uso do sistema diariamente. A gratuidade também foi implantada em 2011, quando se extinguiu a tarifa de R\$ 2,40 e, desde então, o uso dos ônibus aumentou em mais de 60%.

Maricá: No litoral do Rio de Janeiro desde dezembro de 2013 os habitantes podem andar de ônibus gratuitamente na rede municipal.

Monte Carmelo: Em Minas Gerais. Lá, ninguém paga o transporte público há mais de 20 anos. Veja a relação completa das cidades brasileiras que já utilizam a Tarifa Zero.

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. Itatiaiuçu (MG) | 7. Eusébio (CE) |
| 2. Monte Carmelo (MG) | 8. Anicuns (GO) |
| 3. Muzambinho (MG) | 9. Maricá (RJ) |
| 4. Agudos (SP) | 10. Silva Jardim (RJ) |
| 5. Potirendaba (SP) | 11. Porto Real (RJ) |
| 6. Paulínia (SP) | 12. Pitanga (PR) |
| | 13. Ivaiporã (PR) |



Como faço para contribuir com o Projeto

Um projeto dessa magnitude e de abrangência Nacional, necessita de 1.700.000 (hum milhão e setecentas mil) assinaturas, e até pouco tempo era preciso que fosse assinatura em papel,

“2 toneladas. É a quantidade de papel necessária para contemplar as mais de 1,7 milhão de assinaturas necessárias para aprovar um projeto de lei popular no Congresso Nacional. Imagina conferir tudo isso de forma manual?”

Assim, tomando como parâmetro o bem-sucedido Projeto Nacional de Iniciativa Popular “Ficha Limpa”, firmamos acordo com o **Instituto de Tecnologia e Sociedade do Rio de Janeiro (ITS Rio)**, cujo objetivo é a viabilização das assinaturas virtuais através do aplicativo “**MUDAMOS**”.



MUDAMOS

É um aplicativo que transforma seu smartphone em uma caneta digital, tornando a coleta de assinaturas em projetos de lei de iniciativa popular mais fácil, segura e transparente, possibilitando o exercício pleno desse direito aos cidadãos brasileiros, aproximando eleitores e seus representantes.



QUAL A SEGURANÇA TEMOS EM UTILIZAR O APP “MUDAMOS”?

O Mudamos agora anuncia que vai adotar também certificados digitais para permitir assinaturas de projeto de lei.

Sabe aquele certificado que você usa para declarar o imposto de renda?

Ou ainda, se você é advogado, usa para assinar petições para a justiça?

Então, agora você vai poder usá-lo também no Mudamos. Hoje o “Mudamos” já usa o que existe de mais moderno e seguro, com a tecnologia chamada **“blockchain”** para colher assinaturas para projetos de lei de iniciativa popular.

Tudo isso pelo celular, de forma certificada, acessível, infraudável e facilmente auditável por qualquer pessoa.

A probabilidade de fraude, graças a essa tecnologia, é próxima a 0%. E mesmo que ocorra, qualquer fraude é facilmente detectável.

Em outras palavras, é a mesma tecnologia dos certificados digitais, só que mais moderna e publicamente auditável.

Mesmo assim, vamos também permitir a adoção dos certificados digitais **“tradicionalis”**.

Com isso, o Mudamos vai permitir assinar não só através do aplicativo, mas também por meio da sua página na internet, diretamente no computador.

Com isso, o Mudamos passa a ampliar ainda mais a possibilidade de receber assinaturas de múltiplas formas: pelo **blockchain**, já instalado e usado no Mudamos, ou por um certificado “tradicional”.

Tire suas dúvidas:

De onde virá o DINHEIRO?

O DINHEIRO/ recursos financeiros/rubricas legais JÁ EXISTEM, haja vista o rol de leis/decretos que já foram citados.

Quem “paga” AGORA pelo Transporte Coletivo?

PAGA AGORA quem não deveria e nem poderia PAGAR a mais por ISSO. A POPULAÇÃO: através dos TRIBUTOS/ IMPOSTOS/TAXAS OFICIAIS. Além dessas formas de pagamento, no dia a dia os trabalhadores, os estudantes, os empresários, donos de comércio, os que procuram por atendimentos vários, PAGAM EM ESPÉCIE pelo Transporte Coletivo.

Quem sairá GANHANDO?

A POPULAÇÃO COMO UM TODO, estabelecendo-se um PAÍS MAIS JUSTO, atendendo aos DIREITOS CONSTITUCIONAIS, colaborando na MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA, do PIB interno; EVASÃO ESCOLAR NA EDUCAÇÃO BRASILEIRA, NAS FORMAÇÕES PROFISSIONALIZANTES e tantos outros GANHOS que poderiam ser aqui enumerados.

Quem sairá “perdendo”?

NINGUÉM! Não há quem perca quando o foco é o BEM PÚBLICO JUSTO E LIBERTÁRIO! pois os próprios empresários da área estarão assegurados pelas responsabilidades específicas e encaminhamentos claros e objetivos, com que o projeto DELIMITA E ORIENTA.

ENTÃO, BAIXE O APLICATIVO AGORA E ASSINE!



Acir Pepes Mezzadri

Presidente

Silvio Antonio Maciel

Vice-Presidente

Rose Dranka

Secretária

Ney Camargo Machado Filho

Conselheiro Financeiro

Edgard Lippmann Júnior

Consultor Jurídico

**Iéri do Amaral Schroeder e
Clóvis Augusto Veiga da Costa**

Apoio Jurídico

Adriana Chemin e Luiz Filho

Coordenação de Conteúdo/mídias sociais

Pâmela Valieri

Design Gráfico

Contato:

ibtinstituto@gmail.com



