

www.revistatechnibus.com.br

TECHNI

bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM

EDITORA LTDA.

ANO 13 - Nº 59
JULHO/AGOSTO 2003
R\$ 10,00

SEMINÁRIO NACIONAL



TRANSPORTE PÚBLICO
PARA INCLUSÃO SOCIAL

SEMINÁRIO NTU/ABRATI

ÔNIBUS IMPULSIONA A INCLUSÃO SOCIAL



Induscar/Caio
acelera produção

Marcopolo chega
de vez na China

Mercedes põe fé
no OH 1417

Carlos Salvini
O EMPRESÁRIO
CAMPEÃO DE RALI

Bilhetagem Automática

A APB, empresa do Grupo ERG Transit Systems, o qual é líder mundial em sistemas de controle de acesso ao transporte público, consolida sua participação também no mercado brasileiro com mais de 20.000 equipamentos vendidos. Além dos sistemas fornecidos para as cidades de Joinville, Baixada Santista, Piracicaba, Matão, Campinas e São Paulo, recentemente assinou o contrato para a cidade do Rio de Janeiro, um dos maiores sistemas de bilhetagem automática do mundo.

A APB, através do uso da alta tecnologia e de parceiros internacionais, proporciona aos seus clientes equipamentos que visam o melhor atendimento aos usuários e o total controle do sistema por parte das operadoras.



APB
PRODATA
BRASIL

APB Prodata do Brasil - APB Automação Ltda.

Rua Helena, 275 7º andar - CEP 04552-050 - V. Olímpia - São Paulo - SP - Brasil

Tel: 55 11 3845-0672 - Fax: 55 11 3845-0238 / e-mail: apb@apb.com.br / site: www.erggroup.com

A cópia da cópia

No período de janeiro a julho, a cada dez carrocerias de ônibus produzidas no Brasil, 3,2 seguiram para o exterior. No ano passado, em igual período, o número não chegava a três.

Nessa escalada externa, há pelo menos duas considerações a se fazer: a Marcopolo, sozinha, responde por dois terços das vendas externas. A expansão nas exportações é feita com a queda no mercado doméstico causada por inúmeras mazelas pelas quais atravessa a vida econômica do País.

É importante que fique claro – a indústria de ônibus brasileira é forte, competitiva, uma das destacadas no mundo, por conta do grande número de ônibus consumido no plano doméstico. Quer dizer, não se pode querer exportações em alta (sempre) com um mercado interno caindo pelas tabelas.

E quais são as soluções?

Bem, seja como for, um ambiente de bagunça – como se viu antes com mais intensidade do que agora – tem vida efêmera. No final das contas, todos perdem: usuário, empresa e o cotidiano das cidades, que passa a ter uma frota maior em quantidade e poluição, para citar dois problemas.

Insistimos: um sistema de ônibus integrado não é apenas bom para as cidades e passageiros, pois disciplina o trânsito e reduz o tempo das viagens. Um sistema desse – Curitiba é um exemplo a ser seguido – favorece também a indústria de ônibus à medida que o Brasil, além de exportar o veículo, passa a vender lá fora a tecnologia da operação.

Não é sonho: os americanos, principalmente, estão implantando em diversas cidades o Bus Rapid, inspirado em grande dose no sistema de Curitiba.

Como o Brasil geralmente copia o que de bom se faz nos Estados Unidos, que tal copiar o que eles estão copiando da gente?

B12R @bus



SE O CHASSI É A ALMA DE UM ÔNIBUS, O B12R @BUS CHEGOU PARA SER A ALMA DO SEU NEGÓCIO. A LUCRATIVIDADE DESTE LANÇAMENTO DA VOLVO É FRUTO DE UMA COMBINAÇÃO EXCLUSIVA DE COMPONENTES, COMO COMPUTADOR DE BORDO, PILOTO AUTOMÁTICO, MOTOR VOLVO D12D, FREIO VEB 390 E TRIP MANAGER OPCIONAL. O RESULTADO É A MELHOR RELAÇÃO DESEMPENHO-ECONOMIA DO MERCADO, GARANTINDO SEGURANÇA E CONFORTO PARA VOCÊ RODAR. VOLVO B12R @BUS. NÃO EXISTE FROTA MODERNA SEM ELE.

O SEU SUCESSO É O NOSSO COMPROMISSO

É MAIS QUE A ALMA DO SEU ÔNIBUS.

É A ALMA DO NEGÓCIO.



VOLVO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

ASSISTENTE ADMINISTRATIVA

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor
Eduardo A. Chau Ribeiro
eduardoribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
Carmen Lígia Torres
Denis Cardoso

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
comercial@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 222-1766

Tiragem
10.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 65,00 (cinco edições mais um Anuário).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.
Em estoque apenas as últimas edições

Circula no mês subsequente ao de capa

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Technibus



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:
Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 702 - Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br



SEMINÁRIO NTU/ABRATI

As primeiras conclusões da pesquisa "Mobilidade e pobreza" em quatro regiões **8**
Entidades de transporte apresentam propostas para promover inclusão social **10**

GRATUIDADE

Rio de Janeiro aguarda definição de fontes de custeio para o benefício **15**

NEGÓCIOS

Com lançamento do rodoviário Giro, a Induscar/Caio acelera a produção **18**

MARCOPOLO

Encarroçadora prepara joint-venture para fabricar componentes na China **22**

LANÇAMENTO

Mercedes-Benz inicia venda do chassi OH 1417 já exportado para o Chile **24**

INDABRA

Embalada por exportações, a empresa sai da hibernação e começa a produzir **28**

MERCADO

Vendas de carrocerias registram ligeira queda no mercado interno **32**

Exportações de chassis crescem 36% nos primeiros sete meses do ano **33**

PERFIL

Empresário de ônibus de Petrópolis vence Rali Internacional dos Sertões **35**

BILHETAGEM

A Tacom comemora novos marcos em duas capitais de estado **38**

MARKETING

Operadora dá brindes a usuários para incentivar uso de cartão eletrônico **40**

RODOVIÁRIO

São Geraldo inova e oferece programação da TV Globo aos passageiros **42**

TRÂNSITO

Falta de mobilidade nos centros urbanos dificulta novos negócios **44**

MICROS

A Refam produz carrocerias em parceria com a Iveco **50**

SEÇÕES

Editorial **3** Panorama **46** Custos Operacionais **49**

Foto da capa: Paulo Igarashi



Chegaram os dois novos lançamentos da Tipler que vão agitar as estradas e a concorrência. A **RT74**, para eixos de tração e com sentido de rotação, dá show de pegada em qualquer terreno. A **RT82** foi desenvolvida para uso misto, apresentando um novo sulco central com extrator de pedras.

Em comum, as duas trazem de fábrica o empenho da Tipler em apresentar, continuamente, soluções em utilizações específicas, o maior

Tem banda nova no pedaço. Ou melhor, duas!



rendimento quilométrico e a qualidade de uma marca que não pára de pensar em qualidade.

Para mais informações sobre estes lançamentos e suas aplicações, consulte o Concessionário Tipler mais próximo de você.



www.tipler.com.br

O povo está a pé

30 Pesquisa em quatro regiões metropolitanas revela que o brasileiro das classes D e E está quase excluído do transporte coletivo

Dezenas de milhares de pessoas se deslocam todos os dias dentro das grandes cidades e entre as cidades. Boa parte da população urbana depende do transporte público para ir ao trabalho, à escola, aos centros médicos, às compras. Também utiliza ônibus para visitas a parentes e amigos e atividades de lazer. Nem todas as pessoas, porém, podem se movimentar livremente. Para a população de baixa renda, seu deslocamento é restringido por diversos fatores, como elevadas tarifas dos transportes públicos, ausência de serviços adequados e, em determinadas regiões, violência.

Um estudo sobre o assunto está sendo realizado pelo Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte (Itrans), uma organização não governamental, e será apresentado em Brasília, no seminário nacional “Transporte Público para Inclusão Social”, promovido pelas associações NTU e Abrati, entidades ligadas, respectivamente, ao transporte urbano e interestadual de passageiros.

O objetivo do estudo, denominado “Mobilidade e pobreza”, é conhecer melhor os problemas da mobilidade da população de baixa renda nas grandes cidades e indicar meios para sua solução.

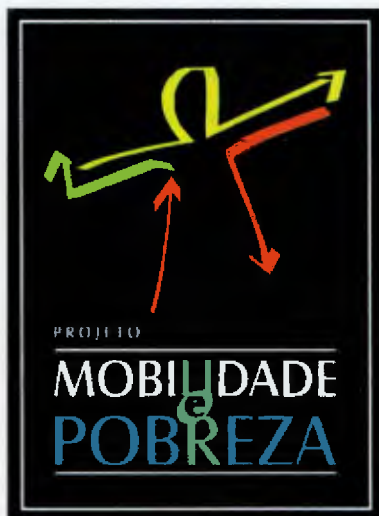
O levantamento, coordenado pelo consultor Maurício Cadaval e iniciado em maio deste ano, está em andamento em quatro regiões metropolitanas – São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife –, escolhidas por

Foto: Paulo Giarasi

serem as aglomerações que apresentam o maior número absoluto de pobres, de acordo com os dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Estão na mira as classes D e E, ou seja, aqueles que ganham até três salários mínimos, hoje de R\$ 720. Pretende-se saber como essas pessoas se locomovem.

As primeiras conclusões da pesquisa, que se estenderá até dezembro deste ano, são dramáticas. Nas regiões metropolitanas abrangidas pelo levantamento a população pobre está se movimentando muito pouco. “Muitos deslocamentos longos são feitos a pé ou por meios não motorizados, com grande desgaste físico. Em Recife especificamente – e não em outras regiões metropolitanas pesquisadas – a bicicleta é um meio de transporte muito usado em deslocamentos de longa distância. A utilização do automóvel particular e do táxi é insignificante. Os meios motorizados mais utilizados são os ônibus e os transportes alternativos (kombis e vans),” diz Cadaval, que foi diretor de planejamento do metrô de São Paulo.

Duas queixas pontuais dessas classes sociais em relação ao transporte coletivo: altas tarifas e demorada espera pelos ônibus nos pontos de parada. As queixas



ligadas ao conforto não são muito enfatizadas pela população pobre, assinala Cadaval, embora conforto nunca seja demais. Como exemplo do elevado custo das passagens de ônibus relativamente à renda, ele cita São Paulo, onde a tarifa é de R\$ 1,70, o que resulta em uma despesa mensal mínima de R\$ 75,00 para uma única pessoa, isto é, cerca de 10% da renda de uma família de classe D e E. No caso de Brasília, com uma tarifa de R\$ 2,50, a situação é mais grave.

A falta de mobilidade pode tornar a pobreza um círculo vicioso, uma triste herança de pai para filho. “As altas tarifas estão dificultando o acesso às oportunidades de trabalho”, diz Cadaval, referindo-se aos resultados da pesquisa. “Em geral as pessoas de baixa renda não têm direito ao

o pagamento das tarifas como forma de reduzir os seus gastos com transporte”. Outra constatação: “A imagem dos ônibus é muito ruim, embora eles sejam percebidos como mais seguros do que os alternativos e mais convenientes por concederem os descontos e as gratuidades instituídas. A imagem do metrô (pela qualidade) e dos trens de subúrbio (pelo preço) é boa. O transporte alternativo tem boa aceitação, mesmo com restrições pelo lado da segurança. As pessoas não atribuem qualquer importância ao caráter ilegal de muitos alternativos”.

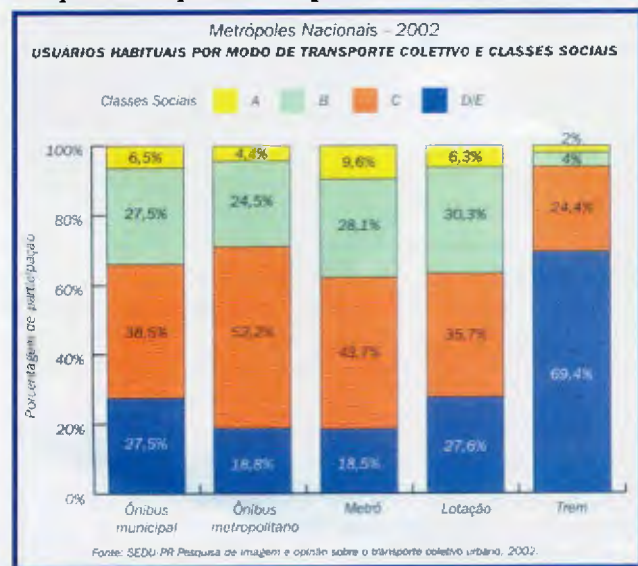
O alvo da pesquisa, a população com renda inferior a três salários mínimos, representa 45,9% da população urbana brasileira. Na capital de Pernambuco, o percentual dos pobres chega a 57%, já em São Paulo está em torno de 27%.

O estudo “Mobilidade e Pobreza” contou com o patrocínio financeiro da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), Confederação Nacional do Transporte (CNT), Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). Teve as parcerias da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Ministério das Cidades e Instituto Focus.

vale-transporte pois são, na sua maioria, trabalhadores informais ou desempregados.”

Nas classes sociais D e E, segundo a pesquisa, “sempre que possível, as pessoas, especialmente as mais jovens, burlam

Um dos méritos do trabalho conduzido por Cadaval foi verificar “in loco” a situação dos entrevistados. “A pesquisa qualitativa com grupos de população de baixa renda nas quatro regiões metropolitanas separou jovens e adultos de ambos os sexos. Já a pesquisa quantitativa, por questionário, tomou amostras de domicílios das áreas de baixa renda nas regiões metropolitanas selecionadas e permitirá obter dados sobre a mobilidade das pessoas para fora das regiões. Concluída em agosto, a pesquisa domiciliar abrangeu 1.600 questionários nas quatro áreas.



Transporte, gênero de primeira necessidade

Movimento reivindica 25% dos recursos da Cide e equiparar o transporte público aos gêneros alimentícios para fins de tributação

Sonia Crespo

Com o objetivo de inserir na agenda social e econômica da nação o transporte público como um serviço essencial, um direito para todos – como preza a Constituição – e um importante instrumento de política pública para promover a inclusão social, a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) está criando um movimento, encabeçado por entidades do setor, denominado Movimento pelo Direito ao Transporte (MDT). O manifesto com as principais propostas do movimento será apresentado durante o Seminário Nacional “Transporte Público para Inclusão Social”, promovido pela Associação Nacional das Empre-

sas de Transportes Urbanos (NTU) e a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), que acontece em Brasília entre os dias 20 e 21 de agosto.

“Tivemos uma idéia e a idéia é muito boa”, comenta o coordenador do movimento e diretor executivo da ANTP, Nazareno Stanislau Affonso. Ele explica que o manifesto é uma síntese de tudo que foi discutido até o momento por entidades do setor de transporte de passageiros. As reuniões começaram há cerca de dois anos, quando foi criado o Grupo de Apoio ao Transporte (GAT). Por meio dessa organização foram realizados encontros e discutidos assuntos pertinentes à

importância de se criar um sistema de transporte urbano que elimine a exclusão social.

Em março último, foram realizados seminários com os ministros das áreas envolvidas e, há cerca de um mês, surgiu a idéia do movimento. “Já temos um grupo grande em atuação”, contabiliza Affonso. Até o momento, integram o comitê de organização do

movimento, além da ANTP, a NTU, a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), a Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô de São Paulo (Aeamesp), a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (CNTT), o Fórum Nacional dos Secretários de Transporte Urbano e Trânsito e o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre).

Entre as principais propostas do movimento (*ver quadro*), relatadas no manifesto, estão: destinar para o transporte público urbano e metropolitano 25% dos recursos da Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico (Cide), equiparar o transporte público aos gêneros alimentícios de primeira necessidade, para fins de tributação, estabelecer alíquotas especiais para impostos do setor e isentar do ICMS todos os veículos destinados ao transporte público de passageiros.

EXCLUSÃO SOCIAL – De acordo com o manifesto, essas instituições estão preocupadas com a atual política de mobilidade do país, que continua centrada no privilégio ao uso do automóvel e com o conseqüente quadro de exclusão social e de abandono do transporte público.

Os dados apontados no manifesto são preocupantes: as cida-



As instituições do setor estão preocupadas com o abandono do transporte público



Nazareno Affonso: o manifesto é uma síntese do que foi discutido no setor de transporte de passageiros

de brasileiras, que hoje concentram mais de 80% da população do País, têm que conviver com os ineficientes sistemas de transporte, afetados pela retração constante de receitas e pela falta de produtividade e competitividade.

Além disso, a elevada tarifa faz com mais de 50 milhões de brasileiros não tenham renda suficiente para fazer uso do transporte público, o que amplia a exclusão social e faz com que essas pessoas fiquem sem poder exercer plenamente o seu direito constitucional de ir e vir.

“Estamos estruturando uma frente parlamentar de transporte urbano, com representação de alguns deputados, como Jackson Barreto, do PTB, e Devanir Ribeiro, do PT, entre outros. Também já conversamos com o Secretário Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, José Carlos Xavier, e com o responsável pelos Assuntos Federativos no Ministério da Casa Civil, Vicente Trevas. Após o pré-lançamento em Brasília, levaremos o manifesto à prefeita de São Paulo, Marta Suplicy”, explica Affonso. Ele lamenta que durante os oito anos de governo do PSDB esse assunto não tenha recebido a importância necessária. “Já que o governo do PT tem uma visão mais voltada para questões sociais, quem sabe ago-

As propostas do MDT

Através do manifesto que será apresentado durante o evento da NTU, o Movimento pelo Direito ao Transporte estará divulgando as propostas abaixo, que há muito vêm sendo amadurecidas na sociedade e, em particular, no setor de transporte – algumas delas de fácil e urgente aplicação.

1) Para promover um movimento em prol de cidades humanas e com qualidade de vida:

- Destinar para o Transporte Público Urbano e Metropolitano 25% dos recursos da Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico (CIDE) incidente sobre combustíveis, montante esse a ser administrado pelo Ministério das Cidades, Estados e Municípios, com a exigência de contrapartidas locais, e efetiva integração entre os modos de transporte;
- Estabelecer política permanente de incentivo ao uso de energia elétrica, gás e outros combustíveis menos poluentes na frota de transporte público de passageiros;
- Resgatar os espaços públicos da via urbana para o transporte público, retirando os ônibus dos congestionamentos provocados pelos automóveis por meio da implantação de corredores e faixas exclusivas para o transporte coletivo.

2) Para promover o barateamento da tarifa para inclusão social por meio dos seguintes instrumentos:

- Dar tratamento tributário diferenciado aos serviços de transporte público coletivo, considerando a sua essencialidade, pelas seguintes medidas: equiparar o transporte público aos gêneros alimentícios de primeira necessidade para fins de tributação; desonerar os custos da folha de pagamentos das empresas de transporte público urbano, tributando o faturamento e não os salários; equiparar as operadoras às empresas de utilidade pública e estabelecer alíquotas especiais para o setor;
- Repartir os custos das gratuidades com toda a sociedade, criando fontes extraordinárias para seu custeio e eliminando as que não tiverem caráter de inclusão social;
- Criar tarifa própria de energia elétrica para o sistema de transporte coletivo, política especial de preço para o óleo diesel utilizado no transporte público e isentar de ICMS os veículos destinados ao transporte público coletivo;
- Fortalecer, fiscalizar e ampliar o vale-transporte para as categorias de renda não formais da sociedade.

ra o tema deslanche”, analisa.

SEM MOBILIDADE – A maioria da população das grandes cidades hoje não tem mobilidade para deslocar-se. Isso porque, de acordo com pesquisa realizada pela ANTP, o transporte público utiliza 10% do sistema viário disponível nos centros urbanos. Apenas nas cidades de

Curitiba (PR) e Porto Alegre (RS) esse percentual é de 30%. Affonso conta que nas localidades mais críticas apenas 19% das viagens são feitas de automóvel – dado que revela a situação crítica em que vive a maior parte da população quanto à locomoção.

Ele revela que em alguns centros urbanos, como Brasília (DF),

USUÁRIOS DE TRANSPORTES COLETIVOS NAS METRÓPOLES BRASILEIRAS, POR CLASSE SOCIAL				
(em %)				
	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE C	CLASSES D/E
ÔNIBUS MUNICIPAL	6,50%	27,50%	38,50%	27,50%
ÔNIBUS METROPOLITANO	4,40%	24,50%	52,20%	18,80%
METRÔ	9,60%	28,10%	43,70%	18,50%
LOTAÇÃO	6,30%	30,30%	35,70%	27,60%
TREM	2,00%	4,00%	24,40%	69,40%

FONTE: ANTP (2002)

São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ), operários e pedreiros trabalham em lugares afastados de suas casas e optam por dormir na obra, voltando para casa só nos fins-de-semana. “Dessa forma as pessoas ficam aprisionadas nos bairros, provocando lesões sociais e familiares”, constata.

O excesso de carros de passeio pelas ruas das metrópoles provoca ainda outros problemas, também devastadores: dados da ANTP revelam que o trânsito ocasionado pelo excesso de veículos causa 40 mil mortes e 350 mil feridos por ano; dos feridos, 150 mil ficam deficientes. “Constatamos que o sistema atual aprisiona, exclui e chacina ao mesmo tempo”, diz Affonso.

Para o coordenador do movimento a sociedade brasileira vive atualmente uma crise de valores éticos: “Temos todos os vírus da cultura automobilística”, comenta. De acordo com a entidade, o transporte público funciona regularmente em 920 municípios com mais de 30 mil habitantes, onde moram 122 milhões de brasileiros. Todos os dias são realizadas no Brasil cerca de 60 milhões de viagens com utilização do trans-

porte público. Mesmo com todas as dificuldades, o setor arrecada anualmente R\$ 15 bilhões e oferece cerca de 570 mil empregos diretos, formais. Um estudo recente realizado pela ANTP revela que um passageiro de automóvel consome cerca de dez vezes mais energia que um passageiro de ônibus e 25 vezes mais do que um passageiro de metrô e que, em comparação com os ônibus, os carros têm custo elevado, são ineficientes, gastam mais espaço nas vias, mais energia e poluem muito mais.

SEM TRANSPORTE – Outro dado levantado pela ANTP e pela antiga Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano (Sedu), da Presidência da República, abrangendo dez metrópoles brasileiras, mostrou que as classes D e E, que constituem 45% da população brasileira, representam apenas 27,5% dos usuários dos ônibus urbanos e 18,5% dos metrô. Da maioria da população, que compõem as classes C, D e E, 66% usam ônibus municipais, 71% utilizam ônibus urbanos, 62% metrô, 63% lotação e 94% trem – este último, o meio de transporte mais barato (*ver quadro acima*). Isso significa que, na realidade, esses meios de transporte se transformaram em serviços inacessíveis para brasileiros mais pobres. Na prática, oferta-se um serviço público essencial por um preço incompatível com a capacidade de pagamento daqueles que dele precisam.

De acordo com o levantamen-

to realizado pelo professor Adriano Branco, o prejuízo social decorrente da baixa oferta de transporte público na região metropolitana de São Paulo é de R\$ 22 bilhões

por ano. O Banco Mundial, por sua vez, avalia que essas perdas cheguem a R\$ 15 bilhões por ano.

O diretor da ANTP cita exemplos de outros países, onde os custos dos transportes são, em considerável medida, financiados com recursos públicos e pelos demais setores da sociedade (*ver quadro ao lado*). “Internacionalmente temos modelos como o da cidade de Singapura, que mantém um pedágio urbano permanente, e os motoristas pagam diferentes taxas pela circulação de acordo com o horário em que se movimentam pela cidade; em horário de pico, essas taxas são extremamente elevadas”, conta Affonso. “Em Londres já está sendo cobrado pedágio de circulação na área central da cidade e em Bogotá a gasolina foi sobretaxada em 20%, sendo que 10% desse imposto são destinados à expansão do transporte público – no caso, a construção do projeto Transmilênio – e os outros 10% vão para melhorias nas vias públicas e calçadas de bairros pobres”, acrescenta.

“Precisamos criar um zum-zum na sociedade”, enfatiza Affonso. Para o executivo, a garantia de recursos para a ampliação dos sistemas de transporte público é capaz de causar impacto positivo, direto e imediato sobre os índices de emprego. “A questão é uma só: ver se o governo quer manter o atual modelo de mobilidade, que é excludente e perdulário, ou criar um novo modelo, mais democrático”, afirma.

PORCENTAGEM DA TARIFA PAGA PELO USUÁRIO EM CIDADES DA EUROPA

ROMA	10%
AMSTERDÃ	25%
ATENAS	27%
BRUXELAS	33%
FRANKFURT	45%
PARIS	33%
ESTOCOLMO	34%
VIENA	40%

FONTE: ANTP