



Bolsa (Cidade) (Am)

JORNAL DO BRASIL

TRANSPORTE EM QUESTÃO

11 MAI 2007

INFORME PUBLICITÁRIO

Uma questão de prioridade

O senador César Borges tem defendido um novo modelo de financiamento para o transporte público, capaz de frear a exclusão social que relega milhões de cidadãos brasileiros à imobilidade. "As próprias concessionárias estão em dificuldades, pois o simples

aumento de tarifa não resolve mais a situação." Ele também defende o custeio extratarifário das gratuidades como a forma socialmente mais justa de manter o benefício sem onerar a população de baixa renda, a que mais necessita do transporte.

O barateamento das tarifas de transporte é um assunto que vem sendo discutido por todos os entes federativos, mas ainda não se tornou uma realidade.

- O Ministério das Cidades não tem mostrado capacidade de coordenar, de maneira forte e vigorosa, uma política urbana para o país. Mas não há como o Governo Federal se eximir do problema do transporte público. A verdade é que, em qualquer país, esta é uma função urbana primordial e necessária para o bem-estar social. É preciso rever todo o processo de financiamento da tarifa para o transporte em nosso país. Hoje o subsídio é feito indiretamente,

através do vale-transporte, mas isto se tornou ineficiente, uma vez que o desemprego e a informalidade no mercado de trabalho não permitem a universalização deste direito.

O Sr. também tem alertado para o aumento do diesel e o impacto que ele tem sobre o valor da tarifa.

- Somente no diesel, que corresponde a 30% do custo de transporte, o Governo Federal leva 25% de impostos. Os tributos federais que incidem no combustível devem ser desonerados das tarifas, sobretudo no caso dos ônibus, responsáveis pelo transporte de mais de 80% da população no



Agência Senado - Roosevelt Pinheiro

país. Os municípios já praticam impostos sobre serviço diferenciado no sistema de transporte, que usualmente é de 5%, e a maioria pratica entre 1% a 2%, de modo que não há margem de redução, salvo no Governo Federal.

E quanto às gratuidades, por que é mais justo o custeio extratarifário?

- Não é justo conceder gratuidade a um determinado segmento e atribuir o seu financiamento a quem mais necessita. A gratuidade pode ser necessária para alguns

segmentos, mas deve entrar nos custos do próprio governo. Do contrário se transforma em um tipo de imposto indireto, que recai nas costas dos pobres.

A renúncia fiscal é uma opção para o barateamento?

- A carga fiscal do país é uma das maiores do mundo, alcançando praticamente 40% do PIB nacional. É um abuso o que ocorre em todos os setores da economia, brasileira, asfixiando os setores produtivos e atingindo também os mais vulneráveis, seja no consumo de bens básicos como também no

César Borges: "A gratuidade pode ser necessária para alguns segmentos, mas deve entrar nos custos do próprio governo. Do contrário se transforma em um tipo de imposto indireto, que recai nas costas dos pobres."

uso de serviços urbanos, como o transporte público. A grande concentração fiscal fica na União. Foi a União que criou as contribuições, como o Cofins, que arrecada só para si e que não entram na composição dos fundos de participação, nem dos estados nem dos municípios.

Estudos apontam que se estes três pontos fossem privilegiados o valor da tarifa poderia cair até 40%.

- Olha, deixam de ser realizadas, todos os dias, no Brasil, 56 milhões de viagens, porque falta o dinheiro da passagem aos cidadãos. Seria um fator extraordinário de inclusão social ter tarifas pelas quais os cidadãos pudessem pagar. Quanto menor o valor, mais as pessoas terão acesso à saúde, educação, lazer e, sobretudo, ao trabalho.