

Implementação gradual e tarifa simbólica são opções para gratuidade no transporte

Implementação gradual e tarifa simbólica são opções para gratuidade no transporte

Marcos Bicalho, diretor de Gestão da NTU, afirmou que a efetivação da tarifa zero não pode ser feita no afogadilho

ANGÉLICA RICHTER
angelic Richter@igabc.com.br

O diretor de Gestão da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), Marcos Bicalho, defende que a tarifa zero – cuja implementação está sendo estudada pelo governo federal, conforme antecipou o Diário – precisa ser bem estruturada, adotada de forma gradual e com a responsabilidade compartilhada entre União, Estados e municípios. Segundo o diretor, é fundamental levar em conta diversos fatores, como o aumento da demanda e a definição de fontes de recursos que garantam a visibilidade da gratuidade.

Marcos Bicalho afirma que a proposta é relevante do ponto de vista da inclusão social. Por outro lado, destaca que os operadores do transporte se preocupam com a qualidade e a continuidade dos serviços, o que exige a garantia de uma remuneração justa ao setor.

Como alternativas para subsidiar esse benefício, destaca a criação de uma tarifa simbólica – já cogitada pelo presiden-

te Lula –, a implementação gradual da gratuidade nas cidades brasileiras, a contribuição mensal das empresas, que pagariam um valor por funcionário para ajudar a cobrir os custos, e o pedágio urbano.

Além disso, segundo Bicalho, tramita no Congresso o Marco Legal do Transporte Público Coletivo, que já passou no Senado e encontra-se hoje na Câmara Federal, o qual elenca uma série de fontes extratritárias que poderiam servir aos municípios e Estados sem recursos para fazer política de subsídio à tarifa.

“Temos fontes de recurso já consignadas hoje na Constituição Federal que poderiam ser usadas na cobertura de uma parte desse custo, que é a Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico). A Cide-Combustíveis, na última reforma tributária, foi incluída como opção para subsidiar as tarifas do transporte público”, pontua.

Bicalho ressalta que, ao se analisar o custo do setor, cerca de 35% são cobertos pelo vale-transporte – contribuição dos empregadores – e ou-



BICALHO: “Temos fontes já consignadas na Constituição que poderiam ser usadas na cobertura desse custo”

tros 25% correspondem às gratuidades, como as concedidas a estudantes e idosos. Isso significa que, juntos, esses componentes já representam 60% do total.

Sobre a implementação de uma tarifa simbólica, o diretor afirma que é uma forma de inibir o uso irracional. “Temos grandes políticas sociais, como por exemplo, o restaurante comunitário, que tem uma tarifa simbólica, que ajuda a organi-

zar a prestação do serviço. Imagina uma estação de metrô totalmente aberta ao acesso de pessoas? Seria utilizada nas noites de frio com abrigo. Com isso se muda a finalidade dessas instalações de sistema de transporte. Por isso, talvez uma tarifa simbólica tivesse o mesmo efeito (da gratuidade), com vantagens do ponto de vista de organização do serviço.”

Para Marcos Bicalho, uma política em nível nacional e

com um custo estimado em R\$ 100 bilhões por ano, precisa ter uma cesta de fontes de recurso oriundas da União, dos Estados e dos municípios para que seja implementada com a responsabilidade que exige. Entretanto, o deputado federal Jilmar Tatto (PT), defensor da tarifa zero, afirma que ainda este ano deve haver uma proposta formatada, tendo em vista que as discussões estão em ritmo acelerado, con-

forme coluna da Folha de S.Paulo publicada ontem.

“Precisamos dessa consciência de que a competência é do município, no caso do transporte municipal, e do Estado, no caso do transporte metropolitano. Então, a União não pode simplesmente falar ‘vou implementar a tarifa em larga escala’. Precisa avançar de uma maneira bastante estudada. Se imaginar que a tarifa zero provocará aumento de demanda significativo, já se tem de pensar na oferta também, para não degradar a qualidade do serviço. É um processo que precisa ter muita responsabilidade para tocar à frente e não no afogadilho. Entendo que tem de ser implementada de forma gradual e os municípios e Estados devem participar da discussão”, destaca.

De acordo com o relatório Tarifa Zero 2025 nas Cidades do Brasil da NTU, há 132 municípios com gratuidade total, 26 que aplicam aos fins de semana e feriados, e 12 que restringem a bairros periféricos. Juntas, as cidades com tarifa zero integram somam 6,4 milhões de habitantes.

No Grande ABC, apenas São Caetano oferece gratuidade integral entre os benefícios da medida destacam-se menos remarcações no SUS (Sistema Único de Saúde) e 36% a mais de faturamento nas lojas próximas às linhas. “O importante é melhorar a qualidade do serviço e facilitar também para quem mais precisa, que é o trabalhador”, pontua.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Diário do Grande ABC

Seção: Política Pagina: 3