



16/05/2018 10:08 - A Prefeitura e o Estado não assumem as gratuidades do transporte coletivo que penalizam só os usuários pagantes...

“There is no free lunch” expressão que vem do inglês cuja tradução literal significa que “Não existe essa coisa de almoço grátis”. Esta é uma expressão que os empresários, como é o caso do prefeito Hildon Chaves (PSDB), adoram usar, quando se trata de seus negócios privados.

Os técnicos da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte (Semtran), que estão elaborando o processo de licitação do transporte coletivo de Porto Velho parece que não estão familiarizados com esta expressão. Tal conclusão se baseia na afirmação categórica deles de que não pretendem destinar nenhum subsídio ou desoneração de impostos para ajudar bancar o sistema de transporte coletivo da Capital.

Existe no transporte coletivo de Porto Velho algo que é muito justo e necessário, que é as gratuidades parciais para estudante, de R\$ 1,00, e total para idosos e deficientes. Entretanto, HÁ UMA ENORME INJUSTIÇA nesta mesma questão, que é o fato de que 100% de todas as gratuidades são pagos pelos passageiros pagantes.

Nas três tabelas que ilustram este artigo está um estudo simples que este colunista elaborou, analisando os dados sobre a quantidade de passageiros da Capital. Na primeira tabela tem-se uma arrecadação de R\$ 3,044 milhões para

um total de 1.340.000 passageiros do transporte coletivo por mês, média de 2018. Se não houvesse nenhuma gratuidade o valor da passagem seria de R\$ 2,27 (valor da arrecadação dividido pelo número de passageiros).

Já a segunda tabela mostra o custo total do subsídio que poderia viabilizar o valor da passagem em R\$ 2,27, sendo R\$ 343 mil para estudantes e R\$ 772 mil para idosos e deficientes, totalizando R\$ 1.115.701,49.

Na terceira e última tabela apresenta-se uma simulação de um subsídio de ao menos 50%, que poderia ser viabilizado por subsídio direto e/ou desoneração de impostos como ICMS do Diesel, o qual reduziria a passagem de R\$ 3,80 para R\$ 3,05. O custo desse 50% de subsídio seria da ordem de R\$ 557 mil mensais e representaria um valor de R\$ 0,90 centavos para cada beneficiário de gratuidade, parcial ou integral.

Há que se indagar do prefeito e dos nobres vereadores, além dos técnicos da Semtran, se é justo que o sofrido usuário do transporte coletivo, normalmente a parcela da população com menos recursos, pague sozinho essa conta? Não seria razoável que ao menos 50% dessas gratuidades fossem bancadas pela Prefeitura e o Estado? Subsídios e isenção de impostos como o ICMS do Diesel são práticas comuns na grande maioria das capitais e cidades maiores, como Manaus, Cuiabá, Palmas, Curitiba e São Paulo.

É preciso ressaltar que as gratuidades são necessárias e justas, isso não se discute, o que se debate é QUEM DEVE PAGAR ESSA CONTA? A Constituição Federal assegura o direito ao transporte, em especial daqueles que mais necessitam, sendo que neste caso há dois grupos de necessitados de transporte coletivo: os usuários que são obrigados a pagar e os que têm direito à gratuidade, esta bancada integralmente pelos primeiros.

Ainda que não se reduza a passagem para R\$ 3,05 este subsídio/desoneração é necessário para evitar novos reajustes – em Palmas (TO) este ano a tarifa foi reduzida de R\$ 3,75 para R\$ 3,50, com subsídio – para aumentar o número de ônibus/linhas, frota mais nova, garantir parte dos veículos com ar-condicionado (na Capital do Tocantins 50% tem ar-condicionado), novos pontos de ônibus com abrigos, melhorias nos terminais, etc..

Ou seja, os subsídios/desonerações de impostos podem promover um aumento significativo na qualidade do transporte coletivo e, tudo isso, sem onerar ainda mais o passageiro pagante, como quer a Semtran na nova licitação.

*** Itamar Ferreira é bancário, dirigente sindical, formado em administração de empresas, ex-secretário da Semtran, advogado e pós-graduando em direito e processo do trabalho.**

Fonte: Itamar Ferreira

Notícias RO