



(*Texto com revisão.*)

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Declaro aberta a 15ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos.

Pauta: audiência pública.

Assunto / Finalidade: discutir o tema “Desoneração do Transporte Público” e instruir o Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, que *institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes.*

Requerimento de realização de audiência: Senador Lindbergh Farias e outros.

Reunião destinada a instruir a seguinte matéria: Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, de autoria do Deputado Fernando de Fabinho.

Convidados:

- Representante da Associação Nacional dos Transportes Públicos;
- Representante da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos;
- Representante da Frente Nacional de Prefeitos;
- Representante do Ministério das Cidades;
- Representante do Ministério da Fazenda;
- Representante da Frente Parlamentar do Transporte Público; e
- Representante da Nova Central Sindical dos Trabalhadores.

Já tomaram assento à mesa o representando o Ministério da Fazenda, o Secretário Executivo daquela pasta, o Sr. Nelson Barbosa; e o nosso Prefeito de Porto Alegre, José Fortunati.

Convido, agora, para compor a mesa, o Sr. Nazareno Affonso, representante da ANTP; o Sr. Marcos Bicalho dos Santos, Diretor Administrativo e Institucional da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos; o Sr. Deputado Federal Carlos Zaratini, representante da Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Público; o Sr. Julio Eduardo dos Santos, representando o Ministério das Cidades, Secretário Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana; o Sr. Luiz Antônio Festino, Diretor de Assuntos Trabalhistas, Segurança e Saúde no Trabalho da Nova Central Sindical dos Trabalhadores.

Vamos começar passando a palavra para o Prefeito de Porto Alegre, Presidente da Frente Nacional de Prefeitos, José Fortunati.

Não tomou posse ainda, é presidente eleito.

O SR. JOSÉ FORTUNATI – Meu caro amigo, Senador Lindbergh Farias, cumprimentando a Senadora gaúcha Ana Amélia, cumprimento todos os Senadores integrantes desta importante Comissão, assim como o representante do Poder Executivo Federal, Nelson Barbosa, Secretário Executivo do Ministério



da Fazenda. E, ao cumprimentá-lo, cumprimento todos os meus parceiros de Mesa, especialmente o Deputado Carlos Zarattini, que tem, ao longo do tempo, se empenhado muito para que esta matéria se transforme em realidade, ou seja, na vida prática do cidadão.

Não tenho dúvida de que, cada vez mais, as cidades ganham importância, meus Senadores, no que diz respeito ao Pacto Federativo. Até 1988, todos sabemos, as cidades eram completamente desconsideradas nesse Pacto, que foi conquistado muito fortemente com o processo constituinte da Constituinte Cidadã de 88. Mas, mesmo assim, é importante observar – e digo isso com muita tranquilidade –, que os Municípios continuam sendo os patinhos feios do processo federativo. Porque a relação com os Municípios normalmente ainda é em condições de desigualdade quando se trata das grandes discussões em âmbito nacional. Por isso, meu caro Senador Lindbergh, quero saudar a iniciativa da Comissão, ao trazer para cá a Frente Nacional de Prefeitos.

Entre os problemas, vários problemas, que no cotidiano os prefeitos enfrentam – são todos da maior importância, porque o cidadão vive, mora, trabalha e estuda nos Municípios –, um dos maiores diz respeito à mobilidade urbana. Nós temos que buscar, a cada dia que passa, soluções concretas, de um lado, pelo crescente número de automóveis privados que tomam conta das nossas cidades e, de outro lado, tentar atenuar isso com a oferta de um transporte público de qualidade. Não tenho dúvida de que essa não é uma equação fácil de ser buscada. Para tanto, entendemos ser fundamental o investimento no transporte público por todos os entes federados, especialmente por parte do Governo Federal, que tem buscado, ao longo dos últimos anos, melhorá-lo, com políticas públicas de aquecimento da economia e de manutenção e geração de emprego e renda. Mas agora é preciso mostrar claramente a importância da qualificação do transporte público, através de políticas que desonerem o sistema e permitam que, se de um lado os gestores públicos municipais podem ofertar um transporte público de qualidade, de outro lado, podemos ter o usuário pagando um preço de passagem que seja absolutamente acessível.

E quero citar aqui alguns dados importantes porque, em cima de dados, conseguimos refletir um pouco melhor sobre a importância do Reitup. Vou citar dados que são sempre referência, pois Porto Alegre é uma capital de tamanho médio, não está entre as maiores nem entre as menores metrópoles, por isso acaba sendo uma cidade que, entre as capitais brasileiras, serve como termômetro bastante importante. Hoje, nós temos uma passagem de R\$2,85, 1,26 milhão de viagens são realizadas diariamente na cidade de Porto Alegre. Ou seja, são 1,26 milhão de usuários. Eu falo do usuário que usa uma passagem e que, quando usar a segunda, é contado duas vezes. No mês, mais de 28 milhões de passageiros utilizam o transporte coletivo na cidade de Porto Alegre, o que, por si só, demonstra a importância desse setor.



Cito aqui a relevância de políticas públicas importantes para o setor, a desoneração que tivemos pela Lei nº 12.715, de 2012, a desoneração da folha de pagamento. Para dar uma ideia aos Senadores, até fevereiro de 2012, a folha de pagamento em Porto Alegre onerava o custo final da passagem em 48,5%. Quarenta e oito e meio por cento era o peso da folha de pagamento na tarifa do transporte coletivo. É bem verdade que Porto Alegre tem, hoje, o maior salário dos rodoviários de todo o País, mas também ele não é tão superior aos demais, e isso serve como média. Com a implantação da Lei nº 12.715, de 2012, nós conseguimos reduzir o impacto da folha. Não reduzimos salários; ao contrário, aumentamos o salário dos rodoviários, com a redução de 48,5% para 42,1% de impacto.

Então, a desoneração da folha, Senador Lindbergh, significou um claro ganho para o usuário de transporte coletivo de Porto Alegre. Essa é uma referência importante, porque estamos discutindo aqui outros incentivos, outras isenções que, certamente, acabarão impactando de forma positiva sobre o valor final pago pelos trabalhadores do transporte coletivo.

Nós sabemos que várias cidades, na tentativa de buscar uma passagem mais barata, também colocam recursos seus. Por exemplo, no ano passado, a maior capital do País, a cidade de São Paulo, deu um subsídio de quase R\$1 bilhão para o sistema. O subsídio foi de R\$1 bilhão, que é um aporte fantástico de recursos, mas que as cidades, em geral, não têm condições de dar. Curitiba deu um forte aporte de recursos como subsídio. A cidade de Vitória, do meu Prefeito João Coser, que é Presidente da Frente Nacional de Prefeitos, deu um aporte de R\$60 milhões de subsídios ao transporte coletivo. Mas essa não pode ser a lógica, porque, na medida em que a prefeitura municipal se obriga a dar subsídio, ela, obrigatoriamente, está retirando recursos orçamentários extremamente importantes para as áreas da saúde, da educação e da assistência social para outras ações extremamente vitais para a vida do cidadão.

Também é importante notar que, hoje, o impacto do preço da passagem do transporte coletivo sobre o bolso do trabalhador é muito forte, especialmente nas regiões onde o uso do transporte coletivo é uma obrigação.

Mais uma vez, meu caro Presidente Lindbergh, vou falar sobre Porto Alegre. O gasto médio do trabalhador em Porto Alegre está em torno de R\$142,00 mensais. Se pegarmos o exemplo de uma família pequena, com dois adultos, pai e mãe, e com um filho pequeno, um estudante que pague meia-passagem, esse impacto vai para R\$365,00. Naturalmente, para uma família de trabalhadores, esse é um impacto bastante importante, que nós precisamos atenuar.

Por isso, a Frente Nacional de Prefeitos defende a aprovação do PL que institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (Reitup), com todas as suas condicionantes, especialmente com a condicionante que consideramos justa, cuja implantação é



extremamente importante, que é o bilhete único no sistema e sua integração com as regiões metropolitanas. Isso é fundamental, porque ajuda a qualificar o sistema de transporte coletivo e torna mais justa a tarifa para todos os usuários, não somente para uma parcela dos usuários.

Também quero aqui salientar a importância do Reitup numa composição agregada dos custos que, hoje, a planilha nos oferece. Em Porto Alegre, volto a citar – é um exemplo que molda Porto Alegre, mas que pode ser espelhado para o restante das cidades –, o custo da frota impacta em 28,8% na tarifa do transporte coletivo. Repito: o impacto é de 28,8%. Os combustíveis impactam em 16,11% no custo total da tarifa do transporte coletivo; os tributos, em 11,15% no custo da tarifa; e os pneus, que, normalmente, são relegados a uma segunda variação, acabam impactando em 1,7% no custo final da tarifa do transporte coletivo.

Com isso, nós queremos dizer que o Reitup aqui apresentado pode apresentar, sim; pode representar para o gestor público municipal uma oxigenação na busca de um preço de passagem muito mais condizente, na medida em que nós teríamos condições de fazer lá, já na etapa final, quando o sistema vier a comprar os chassis, carrocerias, os veículos, os pneus, realmente uma redução do custo final da passagem.

Esse é um tema que hoje preocupa todos os prefeitos de pequenas cidades que têm transporte coletivo, médias cidades, grandes cidades, metrópoles. Não é mais um tema de apenas alguns prefeitos. É um tema que realmente angustia todos nós.

Por isso, meu Senador, com toda tranquilidade, tenho certeza de que falo aqui em nome dos 5.565 prefeitos, que, mesmo não tendo, muitas vezes, transporte coletivo, também têm a preocupação de que os seus municípios, ao se deslocarem para uma cidade maior, vão usar o transporte coletivo e, naturalmente, vão acabar pagando uma passagem maior.

Mas, especialmente, cidades de médio e de grande porte precisam hoje de uma política mais ostensiva, mais propositiva, que permita que a gente continue qualificando o transporte coletivo em detrimento do transporte privado.

Nós temos a convicção e plenas condições de afirmar que não rebatemos, de forma alguma, as políticas empregadas pelo Governo Federal até o momento, para se contrapor à grave crise financeira internacional, a partir de 2008/2009, com a isenção de IPI para automóveis e outras tantas políticas. Somos absolutamente signatários das políticas de isenção da cesta básica. Temos plena e absoluta convicção de que outras medidas devem ser adotadas, mas, para os gestores públicos municipais, o incentivo ao transporte público de massas passou a ser fundamental. Se entendemos que recursos para a saúde, para a educação, para assistência social norteiam as preocupações dos gestores públicos, com toda a certeza eu posso dizer que, no nosso cotidiano, a questão do transporte público



ganhou também a primazia nas preocupações de todos os gestores públicos das médias e grandes cidades brasileiras.

Por isso, venho aqui, para finalizar, meu caro Senador, dizer, em nome da Frente Nacional de Prefeitos, que nós pedimos que o Senado Federal, com a maior rapidez possível, possa aprovar essa importante proposta, encaminhá-la ao Governo Federal. Naturalmente, faremos o pedido. Já fiz esse pedido há uma semana à Presidenta Dilma, quando nos visitou em Porto Alegre. Vamos continuar fazendo formalmente. Faremos isso certamente na abertura do nosso encontro, amanhã, à noite, para que a Presidenta Dilma, caso o projeto seja aprovado, possa sancioná-lo o mais rapidamente possível.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Prefeito José Fortunati, que representa aqui a Frente Nacional de Prefeitos.

Passo a palavra ao Deputado Federal, que foi Relator desse projeto na Câmara dos Deputados, Carlos Zarattini.

O SR. CARLOS ZARATTINI (PT – SP) – Muito obrigado, Sr. Presidente, Senador Lindbergh Farias.

Eu queria cumprimentá-lo pela iniciativa desta audiência pública e pela sua relatoria; cumprimentar também o Sr. Nelson Barbosa, Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda e, nesse momento, Ministro interino; cumprimentar o Prefeito de Porto Alegre, futuro Presidente da Frente Nacional de Prefeitos, José Fortunati; também Marcos Bicalho; Julio Eduardo dos Santos, Secretário de Transporte do Ministério das Cidades; Festino e Nazareno, que estão aqui representando também o setor de transporte.

Cumprimento a nossa Senadora Ana Amélia e também o Senador, do meu Estado, Antonio Carlos Rodrigues, que também é uma pessoa dedicada ao transporte desde a sua época como Presidente da EMTU, nos anos 90, se não estou enganado, e que conhece o problema.

Eu gostaria aqui, Senador Lindbergh, de colocar um pouco da nossa preocupação.

Nós temos assistido à questão da mobilidade se agravar nas cidades brasileiras, não só nas grandes cidades; nas médias cidades isso também vem ocorrendo. E evidentemente isso se deve a dois elementos: de um lado, a melhoria da renda do povo brasileiro, que foi muito forte nos últimos anos e que possibilitou às pessoas comprar um carro, comprar uma motocicleta. Do outro lado, também a política que houve da parte do Governo Federal de desoneração desses veículos, por conta até, como disse aqui o Prefeito Fortunati, de enfrentar as questões relativas à crise econômica e garantir a manutenção dos empregos no Brasil.



Nós temos que pensar não só nesse aspecto, mas no aspecto mais geral das cidades brasileiras. E o projeto que estamos debatendo, o Reitup, buscou exatamente achar solução para um dos problemas relativos ao transporte, que é o custo da tarifa para os usuários do transporte, o qual, na maior parte das vezes – e o Prefeito aqui demonstrou claramente –, pesa excessivamente no bolso da população brasileira. Eu diria que tem um peso bastante grande. E a gente assiste. Não foi só o caso de Porto Alegre, onde houve um protesto contra o aumento de tarifa. Mesmo em São Paulo houve protestos, assim como em outras cidades brasileiras. Quer dizer, é um custo pesado para a população, como, aliás, o custo de morar nas cidades brasileiras tem sido cada vez maior. Não estou me referindo somente ao transporte, mas também à alimentação, à moradia. São custos que... Eu não estou falando em aumento da inflação; estou falando em custo em si de se morar nas cidades brasileiras.

E eu acho que essa medida que nós estamos debatendo, esse projeto tem condições de reduzir esse custo, de abaixar o custo do transporte, na medida em que leva à desoneração.

Em primeiro lugar, considero que o transporte é parte da cesta básica brasileira. Nós podemos dizer: bom, mas a cesta básica é só o alimento.

Não, a cesta básica é o alimento, é a energia elétrica, cujo custo a Presidenta Dilma já reduziu, é o transporte público, é a telefonia. São custos que estão no dia a dia da vida do povo.

A cesta básica não se limita a meia dúzia de produtos alimentícios. Obrigatoriamente, o trabalhador brasileiro tem que se utilizar do transporte público nas cidades em que mora. Então é um custo obrigatório. E é fundamental tomar medidas para se reduzir esse custo.

O projeto vai nessa direção. Ao adotar a política da desoneração e reduzir o custo da tarifa, por adesão dos Municípios e Estados...

É importante dizer que nós, em nível federal, não podemos obrigar o prefeito ou o governador do Estado a reduzir tarifas. Então o projeto criou um sistema de adesão pelo qual o prefeito e o governador, ao reduzir os seus impostos, aderem a isso. Evidentemente, pode ser que tenhamos prefeitos que não queiram aderir, mas acredito que todos vão chegar a essa adesão.

Exige que haja uma regulamentação do transporte. Muitas cidades até hoje não realizaram licitação no sistema de transporte, não têm o seu sistema regularizado e regulamentado.

Cria um processo de redução do custo da mão de obra. E o nosso Secretário do Ministério da Fazenda sabe bem disso. Um dos problemas da economia brasileira é o custo da mão de obra vis-à-vis outras economias que concorrem com a nossa. E, sem dúvida alguma, o vale-transporte é um elemento de encarecimento desse custo. Hoje em dia, em São Paulo, 48% das passagens são pagas com vale-transporte. Portanto, ao reduzir o custo da tarifa, nós também



estamos reduzindo o custo da mão de obra, porque vai repercutir no vale-transporte.

Queria inclusive lembrar que em um dos pontos do projeto se coloca a adoção do bilhete único ou do sistema integrado de transporte.

Nós somos muito favoráveis à adoção do bilhete único, porque o vimos em São Paulo. Ele teve uma repercussão imediata no aumento do número de passageiros. E não foi só em São Paulo, mas em Campinas, em Guarulhos, em Fortaleza, onde também foi implantado, e imagino que no Rio de Janeiro também deva ter ocorrido isso.

Ele permite um deslocamento muito mais rápido das pessoas, sem a necessidade de implantação de terminais. Ele permite uma mobilidade maior. E também, no caso de São Paulo, onde assisti de perto, permitiu a redução do custo de contratação do trabalhador. Então, por exemplo, um trabalhador que morava mais distante do seu local de trabalho era discriminado na hora da contratação. Com a implantação do bilhete único, esse trabalhador passou a ser contratado em igualdade de condições para com um trabalhador que morasse mais perto. Então, há uma série de efeitos que me aparecem importantes. Nós colocamos essa questão também no projeto, e o Senado, até agora, em todas as Comissões, vem mantendo. Achamos importante porque é uma política aprovada pela população e que levou a resultados benéficos para o sistema como um todo.

Eu considero que nós não vamos resolver o problema do transporte apenas com essa medida. Com a aprovação desse projeto, vai reduzir o custo do transporte, vai aumentar o número de passageiros. E, olhem bem, nós temos um caso criminoso no Brasil: o aumento do número de motocicletas tem feito com que o número de acidentes de trânsito e o número de mortes no trânsito aumentem. Já chegamos a 40 mil mortes por ano no Brasil. Há pouco tempo, esse número era de 35 mil. Nós já estamos em 40 mil. E podemos dizer com tranquilidade: isso se deve ao aumento do uso da motocicleta. E o aumento do uso da motocicleta é diretamente proporcional ao aumento das tarifas de ônibus, porque as pessoas fazem a conta: quanto vou gastar na prestação de uma motocicleta e quanto vou gastar na tarifa de ônibus. O Prefeito falou aqui: "Em Porto Alegre, se gastam R\$148,00 por mês nas passagens de ônibus." É o preço de uma prestação da motocicleta. E, ao deixar de utilizar o ônibus, se cria um círculo vicioso com a perda de passageiros que vai redundar em mais aumento na tarifa, porque todos sabem aqui que a tarifa é determinada pelo custo total dividido pelo número de passageiros. Ao reduzir o número de passageiros, diretamente se leva ao aumento da tarifa. Portanto, nós precisamos fazer essa política.

Eu acredito que, em termos de desoneração, o que estamos propondo é significativo para a tarifa e pouco significativo em termos das receitas municipais, estaduais e federais. Eu acredito que nós não vamos ter... Na época, em 2008, quando discutimos esse projeto na Câmara, nós chegamos à conclusão



de que a desoneração de PIS e Cofins – naquela época, ainda era cobrada a CID – era uma desoneração que, se todos os Municípios brasileiros aderissem, nós não chegaríamos, naquele momento, a R\$1 bilhão, no valor total de desoneração, considerando PIS, Cofins e Cide. Nós não sabemos se todos os Municípios vão aderir. Vai levar um certo tempo para que isso ocorra. Então, nós consideramos que é um projeto que vai trazer benefícios a toda a população: mobilidade nas grandes cidades, redução do custo da mão de obra no Brasil. Portanto, consideramos importante que ele seja adotado.

Também consideramos muito importante que o Governo Federal adotou, nos últimos tempos, uma política firme de desoneração, uma política decidida, que vem trazendo resultados positivos ao povo brasileiro. Nós sabemos o quanto significou a redução da energia elétrica no bolso do povo brasileiro. Foi significativo e aplaudido. Eu tenho certeza de que, com essa medida, a Presidente Dilma, ao apoiar e ao sancionar um projeto como esse, vai também colher os frutos e os benefícios políticos de uma medida que vai interessar a todo o povo brasileiro.

Era isso que tínhamos a dizer. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Deputado Carlos Zarattini.

Nós estamos aqui, nesta audiência pública, para discutir desoneração do transporte público.

Passo a palavra, agora, ao Secretário Executivo do Ministério da Fazenda, Sr. Nelson Barbosa.

O SR. NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO – Boa noite, Senador Lindbergh. Queria cumprimentar V. Ex^a, a Senadora Ana Amélia, o Senador Antonio Carlos, o Prefeito José Fortunati, o Deputado Zarattini e todos os demais participantes da Mesa e desta reunião.

Este projeto está sendo analisado pelo Governo Federal dentro da nossa lógica de desoneração tributária, focada, principalmente, em produtos de alta utilização popular. Como já foi colocado pelo Deputado Zarattini, o Governo tem, especialmente neste ano, adotado uma política de desoneração tributária voltada mais e mais para as classes de menor renda.

Nós tivemos a redução das tarifas de energia elétrica no início do ano e, há cerca de um mês e meio, a desoneração da cesta básica. E nós estamos analisando a proposta de desoneração do transporte urbano como um produto de uso popular. Essa medida faz parte da nossa estratégia de longo prazo de desoneração. A adoção dessa medida, como qualquer medida tributária, está condicionada à existência de espaço fiscal para essa desoneração. Ela está sendo analisada no âmbito do Orçamento deste ano para ver se é possível adotá-la.

O projeto do Deputado Zarattini, que agora se encontra em análise no Senado, é bem amplo, e vou me ater aqui, principalmente, às questões



tributárias e quais são as considerações, preocupações e pontos positivos que o Ministério da Fazenda vê nesse projeto.

Em primeiro lugar, o projeto prevê algumas coisas que nós já fizemos.

Ele prevê, por exemplo, a desoneração da folha de pagamento do transporte urbano. Na sua versão original, que é de 2009, ele previa a substituição da contribuição patronal por uma alíquota, se não me engano, de 4 pontos percentuais sobre o faturamento. No início deste ano, como foi colocado pelo Prefeito Fortunati, nós fomos além disso. Nós estabelecemos uma alíquota de 2% sobre o faturamento. Uma política de estender a desoneração da folha de pagamento e também preocupada com o transporte urbano. Nós sabemos quão intensivo é o transporte urbano em trabalho. A folha de pagamento é um item importante da planilha de custo de qualquer companhia de transporte urbano. E nós já fizemos isso a partir de janeiro. Isso melhorou a margem, melhorou as condições de operação de várias companhias de transporte urbano e permitiu, em alguns casos, até que pudessem ser postergados alguns aumentos de tarifa de transporte urbano. Isso, obviamente, pode ser traduzido em várias iniciativas: pode ser transmitido para passagem, pode ser transmitido para maior investimento, melhoria do investimento. Então, o Governo já fez uma das partes do projeto.

Outro ponto do projeto é a desoneração da Cide-Combustíveis incidente sobre o óleo diesel utilizado em transporte urbano. Por outros motivos, por motivos de administração da Cide, que é um imposto regulatório utilizado para amenizar as flutuações nos preços dos combustíveis no Brasil, a Cide hoje se encontra em zero, tanto a Cide gasolina quanto a Cide diesel. Então, na verdade, a desoneração da Cide, neste momento, já está valendo não só para o transporte urbano, mas para todo tipo de utilização de combustível.

No caso PIS/Cofins sobre bens de capital, que foi colocado aqui, desde meados do governo Lula e completado no Governo Dilma, o Governo vem agilizando a devolução de créditos tributários pagos quando se compra um bem de investimento. No Brasil há a alíquota de PIS/Cofins de 9,25% sobre bens de capital. Essa alíquota dá direito a você receber isso de volta. Você comprou um bem de capital e pode, depois, receber de volta esses 9,25%. Deram um crédito tributário. O prazo de apropriação desse crédito tributário era de 48 meses, que foi sendo reduzido, reduzido e, hoje, é zero. A empresa comprou um bem de capital, entra imediatamente com pedido de ressarcimento e, em até 90 dias, obtém aquele crédito ou para pagar outro imposto ou para ser monetizado.

Outro item importante, como o Prefeito Fortunati colocou, é o pneu. O pneu, realmente, é mais um insumo, um bem de capital. Nós estamos avaliando a adoção de um sistema para produção de pneus similar ao que hoje é adotado para o regime automotivo, porque está havendo uma importação muito grande de



pneus no Brasil. E nós temos e devemos preservar a nossa indústria de pneus. Então, estamos estudando, neste momento, com o Ministro Pimentel e com a equipe do MDIC, a adoção de uma lógica parecida com aquela do regime Inovar-Auto, em que se dá um incentivo, uma desoneração para o pneu produzido no Brasil, contendo, como contrapartida, metas de investimento em P&D e metas de ampliação de capacidade produtiva. Entendemos a importância do custo do pneu para o transporte urbano, mas tem que ser parte de uma política também mais ampla, que pega o setor automotivo como um todo. Então, isso também está sendo endereçado.

Na questão da passagem, incide sobre a passagem no transporte urbano o ISS – em vários Municípios, ele é praticamente zerado, com alíquota de 00,1 ou, eventualmente, zero – e o PIS/Cofins de 3,65%. Essa é a medida que estamos avaliando neste momento, se é possível adotá-la na mesma lógica da cesta básica. Concordamos que o transporte urbano é um item de cesta básica, é um item de alta utilização popular. Então, essa desoneração está em análise. Estamos avaliando dentro de nossas perspectivas orçamentárias, lembrando que ainda vamos divulgar o decreto de programação orçamentária para este ano em que vai contar a previsão de receita e as desonerações que serão efetuadas.

Outro ponto do projeto é o sistema de adesão. Esse é um sistema proposto pelo Deputado, encampada também pelos Prefeitos, altamente inovador e positivo. Na maior parte dos regimes tributários que nós adotamos, há um sistema de adesão por parte das empresas. Por exemplo: no regime Inovar-Auto, a empresa, as montadoras podem aderir; o regime de incentivo à produção de semicondutores, as empresas podem aderir. Nesse caso, é um regime de adesão entre entes federativos.

Então, na verdade, ele dá uma boa oportunidade de colaboração de todos os governos, em uma colaboração positiva. Ele pode ser implementado gradualmente a critério de cada Prefeito e de cada Governador. Então, acho que esse é um ponto extremamente positivo. Congratulo-me com o Deputado Zarattini por essa iniciativa, não só pelo que ela representa em termo de impacto para a população, mas também de cooperação, ou seja, as três esferas de governo atuando conjuntamente.

Vamos, então, ao ponto principal, do ponto de vista tributário, que é a desoneração do combustível. O projeto também prevê que, instituído esse regime, havendo um convênio de adesão por parte do Estado, Município e União, ficaríamos desonerados todos os impostos, inclusive os impostos indiretos incidentes sobre combustíveis. PIS e Cofins, no caso Federal; ICMS, no caso Estadual. Sobre que combustível? Óleo diesel, no transporte urbano, e energia elétrica no metrô. Essa medida amplia a desoneração. Então, antes de entrar no seu mérito do ponto de vista social, há o impacto orçamentário. Estamos finalizando os cálculos de quanto custaria essa extensão, pois ela amplia e chega a dobrar o



impacto da medida em relação ao que seria só o PIS e Cofins na passagem. Então, também por motivos orçamentários, temos que fechar a conta do resto do ano para saber se é possível adotá-la.

Além da questão do impacto orçamentário, há a questão de controle e incentivo. Primeiro, pelo controle. A tributação do diesel hoje é feita na refinaria. Há um sistema de substituição tributária em que toda a tributação do diesel, da gasolina e do etanol é concentrada na produção. No caso do diesel, da refinaria. Então, a refinaria vende para a distribuidora que, por sua vez, vende aos usuários. Então, as empresas de ônibus compram das distribuidoras, e a tributação é paga na refinaria.

Ao se exonerar na refinaria, não há como saber, antecipadamente, para qual uso vai aquele litro de diesel, se ele vai para transporte urbano, se ele vai para o frete, se ele vai para camionete ou vai para outro uso, porque tem essa distribuição tributária e esse é um modelo exitoso. A distribuição tributária no diesel tem de continuar assim, porque se concentra arrecadação, há mais eficiência e mais combate à sonegação.

Então, a primeira consideração, do ponto de vista da forma, é que, se, porventura, essa medida for adotada, ela deve ser adotada de uma maneira que se identifique uma quantidade de combustível a que cada companhia tem acesso e essa quantidade, então, a companhia possa dar a ordem à distribuidora que poderá comprar essa quantidade na refinaria. Isso é melhor... Isso permitiria maior controle para não haver desvio de função. Um dos princípios clássicos da tributação é que não se deve tributar diferentemente o bem pelo seu uso, mas se deve tributar diferentemente o bem, porque é muito difícil controlar seu uso. Nesse caso, deveria ser, na verdade, uma desoneração sobre certa quantidade de combustível a ser calculado de acordo com o volume da frota, com a quantidade de passageiros. Aí, entra outro ponto: eficiência energética. Também é uma preocupação cada vez maior, nos grandes centros urbanos, a poluição, aumento de eficiência energética, utilização de outras tecnologias, sejam ônibus elétricos, sejam ônibus híbridos, e isso pode ser compatibilizado na medida em que se dá uma meta de quanto combustível pode ser adquirido por companhia, associada a uma melhora de eficiência no tempo para que sejam utilizados cada vez mais ônibus e ônibus mais eficientes. Então, são essas as duas preocupações.

Quero ser bem franco com o Deputado, o Prefeito, os Senadores, mesmo que a desoneração seja meritória, a Presidente Dilma já colocou isso, o quando também é muito importante. Nós temos que adotá-la de maneira responsável para que ela seja compatível com o cumprimento das nossas metas orçamentárias. Na implementação, é importante fazer essa qualificação. Tem que haver um sistema de controle para que não haja desvio de função e, principalmente, para promover a eficiência energética.



O outro ponto que o sistema coloca, o Deputado Zarattini colocou, é a condicionalidade e a adoção ou do bilhete único ou do sistema integrado de transporte. Esse é um assunto muito mais sobre a regulação do Ministério das Cidades. Nós não temos opinião se o sistema integrado ou o bilhete único do transporte é o modelo único para o Brasil todo. Eu acho que é importante também condicionar um modelo que possa ser flexível. Um modelo de uma grande região metropolitana não vai ser necessariamente o melhor modelo para uma cidade média.

Só para concluir, a desoneração da passagem nós estamos analisando. Temos intenção de adotá-la à medida que o orçamento permitir. A desoneração do combustível tem um impacto grande. Não temos posição ainda certa de que é possível adotá-la no curto prazo. Quando for possível adotá-la, é importante que ela venha associada a um controle quantitativo que leve em conta também metas de eficiência energética e de redução da emissão de gás do efeito estufa.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Nelson Barbosa, Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda.

Eu tinha feito um combinado com o Nelson Barbosa – eu quero agradecer muito a presença dele aqui nesta audiência pública – que iria liberá-lo às 20 horas, porque ele tem outra reunião no Ministério da Fazenda, mas eu acho que...

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Claro, Senadora Ana Amélia.

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Eu só queria uma curiosidade. Qual é o peso do preço da passagem na composição da inflação?

O SR. NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO – Eu não tenho esse número de cabeça, Senadora. Eu posso passar...

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Mas ele é significativo?

O SR. NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO – Ele é significativo, mas eu não tenho esse número, eu posso levantar e passar para a senhora.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Vamos ter agora o reajuste no Rio e em São Paulo.

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Bom, essas ponderações feitas pelo senhor sobre a questão do controle da refinaria para o uso é natural, porque não podemos, digamos, criar um benefício que o uso específico será esse para baratear o transporte coletivo e até para estimular o aumento do número de passageiros com uma passagem mais barata.

No caso da eficiência energética, teremos alternativas para aumentar, por exemplo, a quantidade de biodiesel? Há diesel para isso? Porque



hoje o preço do biodiesel de produção não é, digamos, economicamente ajustável. O biodiesel é para efeito de melhoria do clima ou do ambiente da cidade. O combustível fóssil é de má qualidade. Então, eu queria saber se há alguma incursão nesse campo, Dr. Nelson.

O SR. NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO – Na questão do biodiesel, a senhora mesma colocou, ele na composição acaba elevando o preço do diesel. Ele se justifica por outros critérios ambientais...

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – ...estratégicos.

O SR. NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO – ...de desenvolvimento do setor.

Como eu coloquei, é uma proposta de iniciativa da Câmara dos Deputados. A colocação que fazemos é que deverão ser definidas, se eventualmente for adotado, metas de quantidade de diesel que vai ser utilizado e também de composição do diesel. Ele pode ser utilizado para melhorar a composição, mas, neste momento, acho que utilizar mais biodiesel, no curso prazo, pode aumentar o custo, se não houver um aumento de oferta.

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Por isso que eu disse que é...

O SR. NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO – Eu falo em eficiência, mas eu estou pensando em uma coisa análoga ao que colocamos no regime automotivo para os automóveis: andar tantos quilômetros por litro, e vai aumentando. Por exemplo, no regime automotivo, há uma meta, para aumentar a eficiência do automóvel, de 17%, em cinco anos.

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Gastar menos energia, gastar menos combustível...

O SR. NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO – Gastar menos combustível para...

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Uma eficiência de desempenho, operacional.

O SR. NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO – É isso que eu tenho em mente.

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Está bom. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Sr. Nelson Barbosa. Agradecemos muito a participação nesta audiência pública.

Lembro que amanhã vamos votar a reforma do ICMS, nesta Comissão de Assuntos Econômicos.

O SR. NELSON HENRIQUE BARBOSA FILHO – Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado.



(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Eu pretendo, com o apoio da Senadora Ana Amélia inclusive.

Passo a palavra, agora, para o Diretor Administrativo e Institucional da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos, Marcos Bicalho dos Santos.

O SR. MARCOS BICALHO DOS SANTOS – Boa noite, Sr. Presidente, Senador Lindbergh. Boa noite demais membros dessa Mesa, Srs. Senadores, membros dessa Comissão.

Gostaria, em primeiro lugar, de agradecer o convite formulado à Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos para se fazer presente nessa audiência pública. Para nós, é uma satisfação estar presente para discutir essa questão tão importante que é a desoneração do transporte público.

Nossa entidade reúne as empresas operadoras de ônibus urbanos e metropolitanos de todo o País e busca, há mais de uma década, soluções para essa questão de desoneração dos custos no nosso setor.

Enfrentamos, desde muito tempo, uma questão seriíssima que é o custo, o preço da passagem do transporte público urbano. Todos nós sabemos que o serviço de transporte público urbano, nas cidades brasileiras, é dirigido basicamente às populações menos abonadas e que o preço da tarifa representa uma carga muito grande para o usuário que se faz presente no transporte público. Então, existe uma preocupação das empresas em poder trabalhar com uma tarifa que seja suportada pelos usuários, daí a nossa grande preocupação com outras questões que envolvem o desempenho do transporte público urbano, como a questão da prioridade no sistema viário.

Esse setor sofreu, e sofre muito, com o aumento da frota de veículos, principalmente os serviços de ônibus, que hoje são responsáveis por cerca de 90% do total da oferta de transporte público urbano no Brasil. Com o passar do tempo, o aumento da frota dos automóveis e os congestionamentos urbanos prejudicaram o desempenho desse serviço público a ponto de a gente ter, em um prazo de dez, quinze anos, uma redução à metade das velocidades comerciais desse serviço. Isso degrada a qualidade do serviço e, pior, aumenta custos de forma bastante assustadora e bastante séria.

Outro ponto importante que viemos trabalhando também é a questão das gratuidades. As gratuidades no transporte público urbano, na maioria das vezes, não têm fontes de custeio definida nos orçamentos públicos e são suportadas pelos demais usuários. Para se ter uma ideia, Sr. Presidente, hoje as gratuidades, na média brasileira, representam um custo adicional de 17% nas tarifas de transporte público. Esse custo adicional é suportado somente pelos usuários de transporte público, o que traz, em algumas situações, verdadeiras injustiças sociais: usuários de baixa renda, às vezes, desempregados, pagando a



sua própria passagem e subsidiando um idoso de classe média, um estudante de classe média que, na realidade, não estaria precisando daquele benefício. É um problema sério do setor, e precisamos avançar na solução dessa questão das gratuidades.

Eu gostaria de abordar, também, que a questão do desempenho é muito importante do ponto de vista de desoneração dos custos do setor. O aumento dos congestionamentos e a falta de prioridade no sistema viário trouxeram uma pesada carga sobre esses serviços públicos, principalmente porque nós tivemos, ao longo desses anos, como disse, uma redução pela metade das velocidades comerciais, o que acarreta a necessidade de mais veículos, a necessidade de mais motoristas, de mais cobradores para executar o mesmo serviço. Temos números que indicam que, em determinadas situações, esses custos se elevaram em mais de 30% ao longo desses últimos dez anos. Essa é uma situação que pode ser combatida com investimentos em infraestrutura, com a prioridade do transporte público coletivo no sistema viário. São pontos que auxiliam também a desoneração desse transporte público. À medida que se aumenta o desempenho e se busca, então, uma melhor produtividade para esse serviço, isso acontece.

Na prática, nós já temos uma série de desonerações em vigor, como já foi falado aqui, a desoneração da folha de pagamento, instituída a partir de janeiro deste ano, que trouxe, sim, um alívio para as tarifas de transporte, da ordem, na média nacional, de 4%. É claro que algumas cidades foram mais, e outras foram menos em função do peso da folha de pagamento nas tarifas de cada cidade, o que varia com os salários locais.

Temos, também, medidas já adotadas por Estados e Municípios. Citamos a isenção do ICMS sobre o diesel, que hoje é praticada no Estado do Amazonas, no Estado do Ceará, aqui no Distrito Federal e que, Sr. Presidente, hoje é controlada por regimes de quota. Hoje, os órgãos gestores têm um controle total sobre o consumo de óleo diesel das empresas, em função de que, como é um serviço público, as ordens de serviço são emanadas pelo órgão gestor público. Então, é ele que estabelece a quantidade de quilômetros que a frota vai produzir, e, nesse sentido, é muito fácil, ainda mais hoje com os sistemas sistematizados, controlar o consumo do óleo diesel por quota.

Esse mesmo consumo por quota já foi aplicado no Brasil, lá, há 20 anos, na crise do petróleo, quando tivemos um regime de quotas instituído para as empresas de transporte público por ônibus.

Então, são providências que podem ser facilmente tomadas – e, hoje, com um sistema, com um controle muito maior.

No campo do ISS, também há várias cidades já praticando desoneração. É o caso, por exemplo, da cidade do Rio de Janeiro, que tem um



ISS de 0,01%; da cidade de Belo Horizonte, com 2%. Não há uniformidade, mas já existem iniciativas de várias cidades já desonerando.

O que o projeto do Reitup vem trazer é esse sistema de adesão, que é um sistema muito inteligente, na medida em que, através de um pacto federativo, ele traz os três níveis de governo para essa contribuição a um serviço tão importante, que é considerado essencial pela própria Constituição Federal.

O PLC, como já foi dito aqui, traz algumas contrapartidas, algumas exigências de contrapartidas: do ponto de vista da empresa, exige que ela seja contratada de forma regular e que esteja quite com seus impostos, com seus tributos federais, estaduais e municipais; por outro lado, também faz a exigência da implantação do bilhete integrado temporal.

Nós vemos com bastante satisfação essa preocupação com a qualidade do serviço; apenas temos preocupações sobre se essa desoneração vai permitir realmente implantarmos sistemas integrados, com bilhete temporal, no volume que é necessário para melhorar a qualidade do serviço público no Brasil.

Falo isso, porque, no projeto, se considerarmos todos os tributos que estão relacionados, poderíamos chegar a uma desoneração da ordem de 20% do custo total de transporte.

Temos notícias de que, por exemplo, o sistema do bilhete único do Município de São Paulo provocou uma redução de receita, que hoje é coberta pela Prefeitura do Município de São Paulo, da ordem de 25% dos custos, que é hoje esse subsídio que existe e que foi adotado justamente para possibilitar a implantação do bilhete único, que lá tem a duração de três horas. Então, é uma característica da cidade em função do seu porte, do seu tamanho.

Existe a preocupação com o equilíbrio desses serviços quando da implantação dessa melhoria, que é muito significativa. Mas aplaudimos a necessidade de melhorar a qualidade dos serviços de transporte público urbano.

Eu gostaria de deixar, Sr. Presidente, para concluir, alguma observação sobre a questão da qualificação do serviço de transporte público. O Brasil sempre teve uma dificuldade muito grande de melhorar a qualidade de serviço, porque nós temos a regra de que a tarifa deve cobrir os custos do serviço. Então, principalmente nos serviços de ônibus, a subvenção pública praticamente inexistiu há até poucos anos. A primeira iniciativa de porte foi tomada pelo Município de São Paulo, e não faz mais de 8 anos que essa medida foi tomada.

(Soa a campanha.)

O SR. MARCOS BICALHO DOS SANTOS – O grande problema é que nós não conseguimos avançar na melhoria da qualidade do serviço porque, como temos que ter uma tarifa módica em função do perfil do usuário, fica difícil nós vencermos uma barreira da qualidade. Daí que nós precisamos procurar outros meios para que cumpramos, inclusive, a Lei da Mobilidade Urbana, que



estabelece uma distinção muito grande entre a tarifa paga pelo usuário e a tarifa de remuneração do operador. A Lei estabelece essa regra.

Essa Lei foi sancionada pela Presidenta Dilma, agora, no princípio do ano passado, e nós acreditamos que essa separação é um ponto fundamental para podermos avançar na qualidade do serviço. Somente a melhoria da qualidade do serviço de transporte público urbano vai nos fazer vencer essa crise de mobilidade que afeta as nossas grandes cidades.

Eu lembro, para finalizar, uma recente proposta do Prefeito Haddad, de São Paulo, que levantou a possibilidade da criação de um imposto regional sobre a gasolina, nos grandes centros urbanos, para, com esse imposto, criar uma subvenção ao transporte público coletivo. Esse procedimento já é adotado em várias cidades do mundo, através dos pedágios urbanos. Temos o exemplo de Londres, temos o exemplo na Colômbia, onde também foi adotada essa medida.

Então, acredito que poderíamos tentar avançar nessas políticas públicas de melhoria da qualidade do transporte público urbano e resolver de vez, porque, se continuarmos com essa ideia de desonerar somente para baratear, acredito que nós não vamos conseguir vencer essa crise e ofertar um serviço de qualidade que possa, realmente, vir ao encontro do anseio da população brasileira.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado.

Agradeço ao Dr. Marcos Bicalho dos Santos, diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, e passo, agora, a palavra para Luis Antonio Festino, diretor de Assuntos Trabalhistas, Segurança e Saúde no Trabalho, da Nova Central Sindical de Trabalhadores.

O SR. LUIS ANTÔNIO FESTINO – Boa noite. Gostaria de cumprimentar o Senador Lindbergh, a Senadora Ana Amélia e o Deputado Zarattini. Também o Antonio Carlos Rodrigues. Mas estou cumprimentando, especialmente, porque dia 30 vamos comemorar um ano da regulamentação da profissão de motorista, que, infelizmente, está sofrendo um ataque violento dos setores que não querem uma jornada de trabalho, não querem que o trabalhador tenha uma jornada decente, principalmente o motorista do setor de carga e também do setor de transporte.

Estou falando aqui em nome da Nova Central Sindical, que representa 60% dos sindicatos filiados a uma central sindical no setor de transporte, e também em nome da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, que representa todas as categorias do transporte.

Quando fui colocado pelo nosso presidente Calixto para representá-lo, fui resgatar a Agenda dos Trabalhadores, a Conferência da Classe Trabalhadora de 2010, que apresentou um programa pelo desenvolvimento,



soberania, democracia e valorização do trabalho. Isso porque a desoneração vem de encontro à proposta das centrais sindicais – não estou falando aqui só sobre a Nova Central, mas sim sobre todas as centrais –, que aprovaram seis eixos de valorização do trabalho e de valorização do serviço público.

Esses seis eixos são: crescimento com distribuição de renda e fortalecimento do mercado interno; valorização do trabalho decente com igualdade e inclusão social; Estado como indutor do desenvolvimento sócio-econômico e ambiental; democracia com efetiva participação popular – aí seria a criação dos conselhos. E aí a primeira crítica: desde o Governo Lula até hoje não foi implementado o conselho de transporte. É um dos poucos conselhos que não foi implementado pelo Governo. O governo deu muito, através dos conselhos, mas o transporte não teve o seu conselho. E este é um dos pontos da legislação da lei, assim como a questão dos direitos sindicais e dos trabalhadores.

Nessa agenda, também foram tirados nove eixos quanto à questão da mobilidade e do transporte. O primeiro dele é investir da melhoria do sistema de transporte com planejamento estratégico. Essa é uma das grandes queixas que temos no setor de transporte, como o Bicalho falou, que é a redução da velocidade.

Vemos que as prefeituras não investem no planejamento estratégico. Não temos um programa de trânsito integrado entre todos os setores. O que acontece é o seguinte: o ônibus tem de circular, mas proíbe a circulação do caminhão, que também precisa circular.

Então, não há um planejamento em várias cidades. Isso está acontecendo em São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, sem esse devido planejamento para a circulação do transporte público, que depende também dos demais setores de transporte.

Assim, um dos primeiros pontos dessa agenda das centrais sindicais é esse. E o segundo – não vou citar todos – é garantir o acesso universal às tarifas sociais e serviços de transporte público, que é o que está sendo colocado pelo Projeto de Lei.

Mas, eu gostaria que fosse estudada até a ampliação, porque sempre se esquece de que esse transporte não é só urbano. Há a população rural. Então, as centrais sindicais defendem que esses transportes também têm de ser repassados para os setores rurais, as regiões rurais, e o transporte escolar, que também nunca entra na questão do incentivo ao transporte de passageiros.

Essa inclusão social defendida pelas centrais sindicais é pela valorização de um trabalho decente, que depende também do que está sendo investido. Quando falamos na redução dos incentivos do óleo diesel, chassi, carroceria, veículos, pneus, qual a discussão que está sendo feita para o tipo de chassi, para o tipo de veículo, para esse trabalhador que está lá no trânsito, sofrendo todo o estresse?



Nós temos um exemplo aqui, o Senador Antônio Carlos Rodrigues, se não me falha a memória, é autor de uma lei em São Paulo que proíbe a implantação de ônibus com motor dianteiro – ou ele era Presidente da Câmara, ou ele era Vereador –, com motores central ou traseiro, dependendo das condições técnicas. Infelizmente, 80% da frota em circulação continuam com o motor dianteiro.

O SR. ANTÔNIO CARLOS RODRIGUES (Bloco/PR – SP) – O senhor me daria um aparte. Há casos excepcionais em São Paulo. Não é com qualquer linha que se pode trabalhar com motor central e com motor traseiro. Então, deixamos que as diretrizes fossem feitas pela Secretaria.

Na oportunidade, o Secretário era o Deputado Zarattini.

O SR. LUIS ANTÔNIO FESTINO – Exatamente. Nós entendemos essa condição técnica, mas não justifica que 80% ainda continuem sendo os antigos chassis de caminhão.

O SR. ANTÔNIO CARLOS RODRIGUES (Bloco/PR – SP) – Acho que é o contrário. São só 20%.

O SR. LUIS ANTÔNIO FESTINO – Continuam entrando 80% de veículos com motor dianteiro.

O SR. ANTÔNIO CARLOS RODRIGUES (Bloco/PR – SP) – Vou levantar esses dados e passá-los para o senhor.

O SR. LUIS ANTÔNIO FESTINO – Tudo bem. Também há uma frota brasileira que continua com o antigo câmbio manual. Qual é o incentivo para esse veículo? No mundo inteiro, já se usa o câmbio automático, que é uma condição de trabalho. Reivindicamos aposentadoria especial para o motorista, porque, quando ele chega aos 40, 50, anos de idade, a sua condição de trabalho já está esgotada. Num trânsito como o de São Paulo, também nós temos essa condição piorada.

A valorização e a igualdade de direitos não vemos na maioria dos projetos que estão sendo apresentados. Na construção de ferrovias e de rodovias, não vemos a questão da valorização do trabalhador, do ser humano. Em licitações, não vemos lá condições de trabalho.

No recente acidente do Rio de Janeiro, em que o Senador também atua muito bem, do ônibus que caiu do viaduto, esse motorista estava fazendo a dupla função. Não sei se o fato de haver ou não o cobrador teria evitado o acidente, mas foi o caso de um passageiro, que agrediu o motorista, exercendo dupla função, e este caiu. O primeiro acusado é o motorista.

Qual é a qualificação profissional que está sendo dada? A Lei nº 12.619 aprovou qualificação profissional gratuita. Então, ela vai completar um ano dia 30, e o Ministério do Trabalho e o Denatran não apresentaram nada dessa qualificação num momento em que estamos necessitando de 40 mil motoristas no País.



Há uma falta de motoristas qualificados, porque o equipamento se moderniza, e o motorista também tem de ser qualificado. Então, enquanto setor de trabalho, nós apoiamos todas as propostas que venham a reduzir tarifa, que venham a melhorar a condição do transporte, mas também há que se valorizar o trabalhador que está no dia a dia.

Por último, nessa questão do investimento, não se trata somente da questão do óleo diesel, do chassi e tudo o mais, mas também a condição das cidades, dos terminais. A situação dos terminais, hoje, em São Paulo – cito São Paulo, porque é onde atuo –, para vocês terem uma ideia, de todos os terminais, somente 30% têm água potável para os motoristas, sem contar a população. Não há sanitários. Não há local para refeição. Somente 30% dos terminais. Se formos contar pontos finais, pontos de parada, a situação é bem pior.

Então, nós aplaudimos. Nós vamos defender a desoneração, mas desde que haja o outro lado: o equipamento, o setor seja valorizado e também receba os incentivos e os benefícios que essa desoneração possa propiciar.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado.

Passo a palavra agora a Nazareno Affonso, representante da Associação Nacional dos Transportes Públicos, pelo prazo de 10 minutos.

O SR. NAZARENO STANISLAU AFFONSO – Senador Lindbergh Farias, é um prazer estar aqui ainda mais sob sua direção. Aos demais membros da Mesa, também é um prazer estar aqui, principalmente o companheiro Zarattini, que está comigo nesta briga há um bom tempo.

Queria resgatar, até com a presença do Prefeito, o fato de que a Frente Nacional de Prefeito começou essa briga em 1993. Lançou isso em Porto Alegre com a campanha pelo barateamento das tarifas. Naquela ocasião, chegamos a ter reuniões com o Presidente Itamar Franco. Chegamos a um conjunto de propostas; a coisa andou, andou, andou e terminou morrendo na praia.

Aí esse assunto parou, e, em 2004, o próprio Presidente da República reconhecia que essa era uma de suas prioridades. Para isso, ele até constituiu um grupo interministerial para estudar o barateamento das tarifas, da qual participei, e tivemos uma dificuldade muito grande com o Ministério da Fazenda, que não esteve presente. A Petrobras, que participou até certo momento, na linha final, também ficou fora, mas foi um trabalho intenso nosso de quase dois anos lá, discutindo, e, o assunto, mais uma vez, não teve consequência.

O setor, juntamente com os movimentos sociais, com os trabalhadores de transporte, constitui o movimento pelo direito ao transporte público de qualidade em 2003, junto com a Frente Parlamentar de Transporte Público.



Na ocasião, as duas grandes bandeiras era o barateamento das tarifas e recursos para o setor. Nós, então, fizemos um esforço grande no sentido de fazer uma grande campanha chamada “Tarifa Cidadã – Transporte Público com Inclusão Social”.

Levamos uma campanha publicitária a mais de 120 cidades no Brasil, mostrando o que era injustiça tributária e o que era injustiça social.

A injustiça social, como já foi colocada aqui, é o absurdo dos usuários fazerem filantropia. Todas as políticas sociais do Governo são pagas pelo usuário. Quer dizer, no mínimo, é um grande absurdo imaginarmos que as nossas tarifas – o Bicalho colocou 17%, que é até novidade para mim –, a gente trabalha sempre com um número entre 19 e 20%, sendo que, em algumas cidades como, por exemplo, Belém do Pará, as gratuidades chegavam a 35%, sendo pagas pelos usuários.

O SR. LUIS ANTÔNIO FESTINO – Ouvi falar em 32%.

O SR. NAZARENO STANISLAU AFFONSO – 32%? Olha aqui. Nós temos mais outro.

Como é que podemos imaginar? São leis muito claras. São leis federais. Elas colocam que é de responsabilidade do idoso a sociedade toda assumir a pessoa com deficiência e 50% o estudante. Nunca questionamos a legitimidade dessas gratuidades. O que achamos absurdo é elas serem pagas pelos usuários. Quer dizer, onerando, como já foi visto aqui, a própria inflação no País sabidamente durante muitos anos, como a Senadora questionou aqui o representante da Fazenda, e, mesmo assim, esse elemento não passa como uma questão importante.

O Governo também fez uma opção: dar subsídio à gasolina. Esse número é absolutamente desconhecido pela sociedade brasileira. Podemos, no mínimo, comparar quantos eram os barris e quanto era cobrado na bomba de gasolina para o usuário.

Eu estimo esse número, mas não tenho como provar, porque há uma conta escondida da Petrobras, que é quase impossível, mas, no mínimo, é muito gigantesco. Deve ser um dos elementos responsáveis pela atual crise da Petrobras. Gostaria muito que a Petrobras deixasse claro qual é o montante de subsídio à gasolina.

Em contrapartida, só no período de 2001 a 2004, foi tirado o subsídio do diesel e iniciado o da gasolina. Então, para se ter uma ideia, aumentou-se o diesel quatro vezes mais do que a gasolina, como política de governo. O Governo não parou nisso tudo. Gostamos de brincar que, no setor, na hora em que discutimos com a sociedade civil, o Ministério da Fazenda é a mãe dos privilégios do automóvel e é a madrasta do transporte público, porque, para o automóvel, só vemos benesses, ampliando as facilidades e pondo dinheiro diretamente no bolso



daquele que tem o automóvel, numa política que está levando as nossas cidades a um grande caos.

O setor já dizia isso há muitos e muitos anos. Há mais de 15 anos, já falávamos dessa crise que ia acontecer. Costumo dizer que, no ano passado, começamos com duas boas notícias: a primeira, que nos espantou muito, depois de mais de quase 16, 17 anos de luta, foi que aprovamos a Lei de Mobilidade Sustentável (Lei nº 12.587), onde é explícito que a prioridade passa a ser do transporte não motorizado, e o transporte público, sobre o transporte individual.

Isso significa que, como estamos falando aqui do barateamento das tarifas, além de todos os elementos de que defendemos durante todos estes anos – o Reitup –, como uma política social séria e absolutamente coerente com a política de mobilidade, no sentido da defesa do bilhete único e do sistema integrado, vemos que é possível os prefeitos, hoje, com a nova lei da mobilidade, trabalharem para a redução dos custos da tarifa. Onde? Simplesmente, tirando os ônibus do congestionamento dos automóveis. Temos experiência, agora, no Rio. De quatro faixas, duas foram colocadas para o transporte público e duas para o automóvel. Houve uma redução de 25% no custo operacional. Se imaginarmos que, no Brasil, fosse proibido, em toda linha por onde passa ônibus, estacionamento de um automóvel, que é um estacionamento morto, principalmente nesse lugar, reduziríamos o custo do transporte no Brasil inteiro.

Outra coisa de que precisamos – e achamos que a lei deixa claro – é democratizar a apropriação da rua, essa rua que hoje é do automóvel, ocupada por mais de 90%, em praticamente todas as cidades brasileiras. Ela tem de ser democratizada, tem de se aumentar as calçadas, tem de se utilizar os estacionamentos para fazer ciclofaixas, vias preferenciais de transporte público. Objetivamente, hoje, basta pintar uma linha vermelha no asfalto e, em seguida, pôr o sistema de controle de invasão de faixa. O motorista aprende mais rápido com o bolso e, com isso, vamos aumentar a velocidade do sistema.

Então, perante o Senado, queremos dizer que estamos totalmente emparelhados e juntos na defesa do (*ininteligível*), mas achamos que, neste momento, com a nova lei de mobilidade, é a hora de democratizar a via. Ao democratizar, estamos tirando o que chamamos de pedágio do usuário, para aqueles que são contra o pedágio, o usuário paga entre 20% e 25%. Em São Paulo, com certeza, 25% do custo do transporte é devido ao congestionamento.

Com isso, esperamos ter qualidade em transporte e, ao mesmo tempo, inclusão social, porque quanto mais utilizarem o transporte público, mais teremos uma opção de transporte de qualidade para todos os brasileiros.

Era isso. Queria agradecer pela oportunidade de falar nesta Casa.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Nazareno Affonso.



Passo a palavra para o último expositor, o Secretário Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, representando o Ministério das Cidades, o Sr. Julio Eduardo dos Santos.

O SR. JULIO EDUARDO DOS SANTOS – Boa noite, Presidente Lindbergh Farias, para mim é uma honra muito grande estar aqui nesta Casa, gostaria de saudar o senhor, juntamente com a Senadora Ana Amélia, o Senador de meu Estado, Antonio Carlos, é uma honra muito grande estar aqui perante um Senador do meu Estado. Gostaria de saudar o Deputado do meu Estado, Carlos Zarattini, um batalhador dessa causa há muito tempo, e saudar também o Prefeito Fortunati, um dos prefeitos que passei a admirar nesse pouco tempo que estou em Brasília, há um ano, um excelente prefeito. Então, em seu nome, gostaria de saudar também os demais membros da Mesa.

Presidente, pouco sobrou para mim, tudo que eu precisava falar já foi dito. Vou ser breve em alguns pontos que acho importantes para podermos abrir para o debate dos nossos Senadores que devem estar com vontade de perguntar.

A Lei nº 12.587, que é a Lei da Mobilidade Urbana, aprovada exatamente há um ano, estabelece, nos arts. 8º e 9º, algumas diretrizes para política tarifária. Entre essas diretrizes, consta, em um dos seus itens, a integração física tarifária operacional dos diferentes modos e das redes de transportes público e privado nas cidades. Essa diretriz estabelece tudo aquilo que pode ser feito para a política tarifária. Esse projeto de lei vai ao encontro dessa diretriz. Então, tem tudo a ver. Essa política nacional de mobilidade estabelece que a prioridade para o sistema de transporte tem de ser em cima de um transporte individual não motorizado e em cima de um transporte motorizado coletivo.

Não basta simplesmente tentar conscientizar a população de que deve deixar o seu carro em sua casa para o lazer e utilizar o sistema de transporte coletivo ou um sistema de transporte individual não motorizado. Precisamos, além de conscientizá-los, oferecer alternativas. E essas alternativas só conseguimos através do melhoramento do sistema de transporte e, para isso, precisamos de recursos, e recursos só encontramos através de alguns índices, através do objetivo desse Projeto de Lei nº 310, que é a desoneração. E vou bater no outro ponto: a não retirada do subsídio. Não existe transporte de qualidade no mundo que não tenha subsídio dos órgãos públicos. Não existe. Para todo o sistema, não basta simplesmente o preço, a tarifa para bancá-lo. Ele precisa de subsídio do governo para se estabelecer.

Então, eu gostaria de colocar a posição do Ministério das Cidades, que é a favor desse projeto de desoneração, mas com um subsídio que seja real, dentro da possibilidade de cada Município, para que a gente possa melhorar, sim, o sistema de transporte coletivo e fazer uma redução de tarifa justa, inclusive, para poder bancar, como bem disse o Nazareno, a gratuidade. Hoje quem banca a



gratuidade é o próprio usuário, e isso tem de ser bancado pelo próprio Município, no caso do transporte municipal, ou pelo Estado, nos sistemas metropolitanos. Então, eu acho que o subsídio tem de ser mantido dentro de um valor justo para todos os Municípios.

Foi dito aqui sobre os modelos optativos para a implantação dessa lei. Ele é optativo, então, isso pode ser feito através do bilhete único ou através do sistema de transporte – não necessariamente só através do bilhete único. Há cidades que hoje teriam que investir muito para montar um sistema de transporte através do bilhete único. Então, não há necessidade do bilhete único. Ela pode optar por outros sistemas.

Outra coisa que eu também queria destacar, Presidente, é que fossem colocados no projeto de lei os outros modais, porque aqui foram esquecidos os modais aquaviário, que são muito utilizados nas Regiões Norte e Nordeste, e o sistema através de cabos, que é uma coisa nova que está sendo utilizada no Brasil, principalmente na desoneração da energia elétrica.

Basicamente era isso que eu tinha que falar. Tudo foi dito aqui.

O Ministério das Cidades é a favor desse projeto de lei.

Estou aqui à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado.

Vamos passar aos Senadores. Começamos com o Senador Antonio Carlos Rodrigues.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (Bloco/PR – SP) – Primeiro, eu quero parabenizar o nobre Deputado Zarattini, que é o Relator desse projeto. É muito importante o Relator conhecer, como ele conhece, os transportes. O Zarattini é oriundo do metrô e da parte operacional do projeto. Vou lutar, quero ajudar nesse projeto e, se puder, acrescentar mais algumas coisas. Quero parabenizá-lo.

Sobre o que os expositores falaram, acho que temos que marcar uma audiência para discutir os transportes. Eu não quero inventar a roda.

São Paulo tem um corredor metropolitano que é o melhor da América do Sul. É o melhor corredor da América do Sul. Tive a oportunidade de presidir a EMTU. Vem gente do mundo inteiro conhecer o corredor. Não desfazendo de outros, afirmo que ele é bem superior aos corredores de Curitiba. Mas é um corredor que custa. Então, o transporte precisa ter remuneração, sim.

O prefeito falou da remuneração de quase 1 bilhão. Digo que é uma remuneração até pequena, porque nós temos quase 11 mil ônibus – é isso, Zarattini, hoje? – e temos um orçamento de 42 bilhões. Então, não é nada absurdo no percentual.

Para ter um transporte digno e um transporte perfeito, temos que ter os corredores. Infelizmente, após o governo da Marta, que o deixou em 2004, São



Paulo parou. Pararam os corredores. Senão, hoje São Paulo estaria com todos os corredores funcionando e com as gratuidades e não precisaria desse grande aporte de dinheiro.

Quando larguei a EMTU, serei breve, vou só explanar, em 1994, deixei licitados sete corredores metropolitanos. Por motivos políticos, o PSDB entrou, cancelaram os sete corredores. Hoje nós teríamos mais sete corredores metropolitanos. O Nazareno deve se lembrar disso, porque, na época, estava em Santo André e depois foi a Porto Alegre.

Eu acho que, para discutir o transporte, deveria ser outro o tipo de audiência. Hoje nós queremos discutir o projeto. É um passo que nós estamos dando, favorecendo o usuário e os empresários de ônibus, porque as empresas de ônibus sempre foram um engodo. Se levantarmos o que eles devem ao fisco, veremos que é uma coisa absurda o que eles devem ao fisco. Então, o subsídio da tarifa foi sempre o Governo que deu. Você pode levantar dos empresários de São Paulo, são fortunas que eles devem ao fisco. De um modo indireto, também houve subsídios quando a tarifa ficava nas mãos dos empresários.

Era só isso.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Senador Antonio Carlos Rodrigues.

Passo a palavra à Senadora Ana Amélia.

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Eu queria cumprimentar o Presidente Lindbergh por ter promovido esta audiência pública.

A conclusão sinteticamente do que ouvi é de que todos são favoráveis ao Reitup, ao 310. O Deputado Zarattini foi muito feliz lembrando a selvageria do trânsito hoje. As dificuldades de mobilidade urbana decorrem exatamente de não termos um transporte coletivo de qualidade e em preços compatíveis. Quanto à referência que S. Exª faz sobre a questão das motos, aqui no Senado, Deputado Zarattini, fiz duas audiências públicas com mais de mil motociclistas do Brasil inteiro. Hoje, de cada dez internamentos em UTI, seis são de vítimas de acidentes com moto, com um agravante para o problema de previdência e de saúde pública. Os números são alarmantes, maiores do que se possa imaginar. Então, é outro gasto, e o Governo poderia trabalhar em relação a intensificar prioridades.

Todos favoráveis ao projeto, com a observação do Secretário Nelson Barbosa sobre o impacto disso ao Orçamento, que tem que ser calculado, uma restrição, e sobre a forma do controle do combustível direto para isso.

O Nazareno lembrou, e é a única pergunta que faço ao Prefeito Fortunati, porque todos disseram que são favoráveis. Em 1993, disse o Nazareno, lá em Porto Alegre, uma iniciativa semelhante foi feita. E lá os mesmos problemas foram as barreiras: Petrobras e a questão da desoneração. Em 2004, um outro



grupo de trabalho – eu anotei tudo que foi dito aqui. Então, eu queria saber, Prefeito: dá para acreditar, mesmo tendo uma iniciativa do Congresso Nacional, que agora é pra valer esse processo? É a minha pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Antes de passar a palavra ao Deputado Zarattini e ao Prefeito Fortunati, Senadora Ana Amélia, vou fazer uma consideração. Esse projeto está nesta Comissão de Assuntos Econômicos em caráter terminativo. Dada a relevância desse tema e por achar interessante começar um processo de negociação com o Governo Federal, até porque o Governo Federal está fazendo um estudo sobre essa desoneração – o Ministério da Fazenda está fazendo –, conversei com o Senador...

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Santa inflação.

O SR. PRESIDENTE (Lobão Filho. Bloco/PMDB – MA) – ... Acir Gurgacz e assumi a relatoria deste caso.

Chamei o Deputado Zarattini, que foi o Relator na Câmara dos Deputados, e estamos em negociações com o Governo Federal. Hoje, antes de vir para cá, tivemos uma outra reunião com o Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda Nelson Barbosa e estamos querendo fazer esse processo andar.

Acho que temos uma oportunidade histórica. E qual o nosso esforço de convencimento? Acho que estamos tendo êxito no começo desse debate com o Governo. Uma desoneração apenas da parte federal do PIS/Cofins, nós estamos falando em 3,65% só. Desculpem-me os representantes das empresas de transportes urbanos, mas a desoneração da folha... Não sei dizer em quais cidades houve uma redução, uma diminuição do aumento na passagem do transporte coletivo, porque, concretamente, pelo menos no Rio de Janeiro, não senti isso em canto algum. Então uma desoneração apenas por parte do Governo Federal, um lançamento pela desoneração do PIS/Cofins, acho que podemos estar perdendo uma oportunidade histórica de amarrar melhor as coisas.

E tenho que parabenizar muito o Deputado Zarattini, porque às vezes muitos projetos que chegam a esta Casa são projetos que a gente diz: poxa! Mas esse é um projeto muito consistente, um projeto muito bem-articulado. O que o projeto faz? Nesse regime especial de adesão, o Estado e o Município têm que aderir, o Estado abrindo mão do ICMS, o Município, do ISS. Senadora Ana Amélia, V. Exª que conhece o Estado do Rio Grande do Sul, que conhece todo este Brasil, a pressão popular que vai existir para os prefeitos e governadores aderirem a esse regime é incrível! Vai sair todo mundo tendo que assinar, pela pressão popular que pode existir. O Deputado Zarattini fez um trabalho lá na Câmara amarrando muito bem, com a apresentação de um laudo técnico determinando as reduções a serem implementadas pelas empresas de transporte público. Isso tem que ter um laudo econômico que vai ter que ser apresentado. Será mais ou menos o seguinte: quando Estados e Municípios assinarem esse



regime especial, fica já claro quanto vai haver de redução no preço da passagem ali.

Então, nosso esforço de convencimento com o Governo – e estou muito esperançoso disso – é porque, se formos por esse caminho, a Presidenta pode fazer o anúncio de uma coisa muito maior do que a desoneração de PIS/Cofins, do que uma desoneração que pouco efeito prático pode ter na vida real das pessoas que pagam passagem de transporte público hoje.

Quais são minhas dúvidas? E aproveito que são os dois que vão encerrar essa fala, fazendo essa pergunta para o Zarattini e para o Prefeito Fortunati. Em relação à implantação do bilhete único ou sistema de integração semelhante, eu acho a ideia fantástica, mas será que isso não limita, quando a gente vai discutir um Brasil com essas diferenças todas que temos? Esse é um questionamento.

Em relação à delegação de serviço em conformidade com a legislação de concessões, ou seja, licitação, a gente sabe também que são muitos os Municípios do Brasil que não têm um sistema ainda completamente licitado. Será que é o caso de dar um prazo? Em tanto tempo, quem não licitar ou quem não for licitado perde ou deixa... Estou colocando isso porque acho que esse é um projeto tão importante, que o ideal é, se a gente conseguir construir um consenso em cima desse projeto, que isso tenha um impacto imediato na vida das pessoas, um impacto imediato no preço da passagem, que a gente possa falar em redução do preço da passagem.

Então, encerro assim minha fala, Senadora Ana Amélia. A pergunta foi feita para o Prefeito José Fortunati, mas estou muito animado com as perspectivas e com a abertura do Governo nessa negociação. Se a gente olha a posição da Presidenta Dilma, desoneração, a discussão em relação ao preço da energia elétrica, a desoneração da cesta básica... E de fato V. Ex^a tem razão, a questão da inflação ajuda nisso. Vamos ter agora aumento do preço da passagem no Rio e em São Paulo, esses dois aumentos têm forte impacto na inflação...

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Na mídia também...

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – É, na inflação, na mídia, e é claro que é um tema também que interessa à vida das pessoas, no dia a dia.

Então, acho que temos aqui... E eu falava isso ao Presidente da Frente, Prefeito Fortunati, que vai assumir ainda, já foi eleito, no lugar do grande Prefeito João Coser, de Vitória. Os senhores vão ter o encontro da Frente Nacional de Prefeitos, mas eu queria dizer aos senhores que eu acho que nós temos uma oportunidade histórica: se trabalharmos direito, com uma boa articulação política, podemos conseguir aprovar esse projeto negociando com o Governo. Eu já poderia votar esse projeto nesta Comissão de Assuntos Econômicos a qualquer momento. Votou aqui, é terminativo, vai para sanção



presidencial. Mas estamos tendo esse cuidado de fazer essa negociação com o Governo para que seja, de fato, apoiado pelo Governo e sancionado pela Presidenta Dilma.

Passo a palavra para o Deputado Carlos Zarattini e, para encerrar esta reunião, depois, para esse grande Prefeito de Porto Alegre, José Fortunati.

O SR. CARLOS ZARATTINI (PT – SP) – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Eu só queria aproveitar rapidamente e colocar algumas questões que me parecem importantes no debate.

Uma diz respeito ao que o Secretário Nelson Barbosa colocou em relação a dois problemas. O primeiro é o controle da desoneração no óleo diesel. Estou convencido de que isso é muito fácil de ser resolvido hoje, primeiro, porque as empresas têm uma média de consumo, os itinerários são razoavelmente fixos, a variação é muito pequena ao longo do ano. Então, é possível chegar e estabelecer um sistema de cotas. Isso não me parece problemas. Várias cidades do Brasil, aqui o Marcos Bicalho citou, já praticam esse tipo de redução de acordo com governadores. Eu me lembro de Fortaleza, Manaus e Distrito Federal. Então, são três cidades em que existe essa questão.

A outra questão é energia elétrica.

A energia elétrica tem um peso enorme no transporte metro/ferroviário em algumas cidades onde existe trólebus e no corredor metropolitano a que o Senador Antonio Carlos se referiu, onde existe um número importante de trólebus. Só que a energia elétrica do transporte é cobrada pela tarifa horo-sazonal. É um tipo de tarifa que cobra mais no horário de pico, porque é uma tarifa industrial. É para que as indústrias diminuam a sua atividade no horário de pico, entre cinco e oito horas da noite, que é exatamente o horário em que se transportam mais passageiros. Então, se cria uma coisa extremamente prejudicial ao transporte por conta dessa cobrança. É um sistema em que a empresa de transporte contrata um valor “x”, paga a mais por esse valor; e, se ela ultrapassar esse valor, ela passa a pagar uma multa ainda sobre o valor que foi contratado. Então, é uma coisa cruel com o transporte urbano.

Já existe uma previsão numa outra lei do sistema elétrico de um desconto tanto para o transporte como para os sistemas de água. Nós aqui na lei só estamos reiterando o que já está numa outra lei – eu não me lembro o número agora – do sistema elétrico, que é o desconto de 75% na tarifa horo-sazonal, o que representaria mais ou menos um desconto de 30% a 40% no total da tarifa dos sistemas eletrificados. E o desconto do PIS/Cofins e do ICMS abateria violentamente esse custo de energia, que varia. Em São Paulo, o custo de energia do metrô é 6% do custo total. No metrô de Recife é 21%, Senador Lindbergh, porque lá o peso da energia é maior do que em São Paulo, até porque o custo da



energia em Pernambuco é maior do que o custo da energia em São Paulo, por incrível que pareça. Então, nós queremos colocar essa questão.

Por fim, também em relação ao bilhete único, eu queria só falar uma questão. Existem cidades, por exemplo, a cidade de Assis, no interior de São Paulo. É uma cidade de mais ou menos 50 mil habitantes. Lá existe o bilhete único. As linhas de ônibus geralmente se dirigem do bairro para o centro. Mas há pessoas que às vezes querem ir de um bairro para outro. É um numero pequeno de pessoas, mas são beneficiadas em não terem que pagar duas passagens para ir de um bairro para outro. Existem outras cidade em São Paulo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. CARLOS ZARATTINI (PT – SP) – Sorocaba também existe. É uma cidade maior. Mas há Francisco Morato, uma cidade pequena na Grande São Paulo, que tem um sistema municipal onde existe o bilhete único.

Nós estamos colocando aqui porque, quanto menor a cidade, menor vai ser a importância do peso do bilhete único, mas vai ser um benefício para a população local. E a forma como é aplicado o bilhete único pode ter “n” variações. Pode ser por tempo maior, por tempo menor, com algum adicional, sem adicional na ida e na volta. Quer dizer, a formulação disso pressupõe uma criatividade muito grande.

Então, quero dizer aqui que nós podemos avançar nesse debate. O Senador Lindbergh, como Relator no Senado, tem oportunidade de introduzir modificações no projeto. O projeto, sendo aprovado com modificações vai à Câmara novamente, onde nós vamos votar apenas as modificações do Senado e apenas na Comissão Especial, sem ter que passar pelo plenário, o que pressupõe um curto espaço de tempo para votação na Câmara.

Então, Presidente Lindbergh, Presidente da CAE, eu acho que nós temos que continuar negociando com o Governo para acharmos uma solução objetiva para aprovação desse projeto, que, eu tenho certeza, vai trazer muitos benefícios para a população urbana no nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Deputado Carlos Zarattini. E, para encerrar esta audiência pública, o nosso Prefeito de Porto Alegre, José Fortunati.

O SR. JOSÉ FORTUNATI – Com muito prazer, respondendo à minha Senadora Ana Amélia, eu há pouco tempo lembrava um pouco de toda disputa, toda discussão e reflexão sobre transporte coletivo. Ao longo do tempo, desde a minha época de liderança estudantil, passando pelo movimento sindical e, naturalmente, com a vida pública como parlamentar, devo reconhecer que, em momento algum, como o que estamos vivendo hoje, tratamos da passagem do transporte coletivo como elemento da cesta básica. Nunca na história, pelo menos mais recente deste País, dos últimos 40 anos, o preço da passagem do transporte coletivo ganhou relevância junto à sociedade.



Ao contrário, se formos buscar nos anais das nossas câmaras de vereadores, que normalmente disputam e discutem esse tema, o que normalmente vingava era um projeto de lei simplesmente para favorecer determinados segmentos, a famosa isenção ou gratuidade, e Porto Alegre é um exemplo disso. Não é por nada que, hoje, 32% dos usuários de transporte coletivo em ônibus de Porto Alegre não pagam passagem no transporte coletivo.

Se formos somar o número de leis aprovadas ao longo do tempo, realmente vamos ter um enorme receituário, que é extremamente assustador.

Então, o grande debate que se faz hoje é: como respondermos essa inquietação, que é de todos nós, na busca de um transporte coletivo de qualidade, que permita combater, no bom sentido, o bom combate, o uso do transporte privado, à medida em que uma das fórmulas – e não é uma fórmula mágica – de colocarmos pessoas para dentro do transporte público é ofertarmos um transporte público de qualidade com passagem de preço adequado?

Em primeiro lugar, não existe almoço grátis. Alguém paga a conta. Isso já foi dito e vou repetir. Alguém tem de pagar a conta. É muito fácil, com propostas populistas, mirabolantes, com demagogia, dizer: “Eu quero o melhor transporte coletivo do mundo”.

Porto Alegre, por exemplo, 30% da sua frota têm ar-condicionado. Curitiba optou por não colocar ar-condicionado nos seus ônibus. Nenhum ônibus tem ar-condicionado em Curitiba. Em Porto Alegre, 30% da sua frota, 50% da Carris, nossa empresa, têm ar-condicionado. Só que isso tem um custo. Todo mundo gostaria que 100% da frota de Porto Alegre tivessem ar-condicionado, pelo excessivo calor no verão, um calor senegalês, e pelo excessivo frio no inverno, mas isso tem um custo. Então, todos desejam ter ar-condicionado, mas não querem pagar uma passagem adequada, Senador Lindbergh.

Então, como fazer essa equação? Buscar um sistema que permita, naturalmente, termos qualidade, mobilidade, fluidez, atendimento a toda a população, com a passagem única, porque ela é justa.

Alguém em Porto Alegre, Senadora Ana Amélia, que pega ônibus no Lami – 40 quilômetros do centro da cidade – não pode ser penalizado por morar mais distante do centro da cidade do que alguém que more no Moinhos de Vento ou no bairro Menino Deus, andando dois, três, quatro quilômetros no máximo. Nós temos de equalizar. Essa equalização significa naturalmente que, no frigidar dos ovos, a busca de uma tarifa adequada possa ser colocada à disposição da população.

Pois bem, São Paulo optou – não está aqui nenhuma crítica à opção feita por São Paulo – por dar subsídio. É um subsídio importante, porque certamente, se hoje a cidade de São Paulo tem uma passagem de R\$3,00, isso é graças aos quase R\$1 bilhão de subsídios. Caso contrário, teríamos uma



passagem, segundo cálculos da própria equipe do Fernando Haddad, em torno de R\$3,30 ou R\$3,40.

Eu não sei não chegará a isso em junho, na medida em que todos sabemos, Senador Lindbergh, que as passagens de ônibus tanto do Rio como de São Paulo se encontram nos atuais patamares por um pedido expresso, explícito, feito pela Presidenta Dilma, já que as duas cidades fariam reajuste no mês de fevereiro. Mas, como forma de controlar um pouco mais a inflação, a Presidenta fez esse apelo. No entanto, o apelo tem tempo de validade. O Prefeito Haddad já afirmou – conversei com ele ontem, por telefone – que em junho não tem como não aplicar esse reajuste.

Pois bem, como então não penalizar o bolso do trabalhador, que é quem exatamente usa o transporte coletivo? É o trabalhador, é a dona de casa, é o desempregado. São esses segmentos da população que precisam do transporte coletivo.

Então, não dá para simplesmente imaginarmos que a conta deva continuar indo para o bolso do contribuinte, ou seja, do usuário. Temos que buscar mecanismos. Posso garantir, Senador Lindbergh que, em Porto Alegre, agora que fizemos o reajuste, a desoneração da folha teve impacto, é claro. São 40 itens, no total, que compõem a planilha do custo da tarifa do transporte coletivo. E nós levamos em consideração a desoneração. Com certeza, o reajuste teria sido maior se a desoneração da folha não tivesse acontecido. Então, foi uma medida importante em Porto Alegre, posso garantir – aliás, já dei os dados anteriores.

Hoje, o trabalhador rodoviário de Porto Alegre é o que tem a maior remuneração do País, mais do que São Paulo, do que o Rio de Janeiro, do que Belo Horizonte, mais do que qualquer cidade brasileira. O nosso cobrador e o nosso motorista, Senadora Ana Amélia, em Porto Alegre, têm os maiores salários do País. Antes da desoneração da folha, até janeiro deste ano, o impacto dos salários dos rodoviários sobre o custo da nossa passagem era de 48,5%. Com a desoneração da folha, passou a ser 42%, ou seja, aconteceu o impacto positivo.

Então, medidas como essa devem ser saudadas porque elas têm que ser somadas a outras. E aí entra o Reitup. Não tenho dúvidas de que o Regime Especial de Incentivo ao Transporte Urbano de Passageiros acaba sendo importante. Naturalmente, com todas as preocupações aqui colocadas, as medidas têm que ser implementadas. Eu também concordo plenamente com o Deputado Zarattini em que hoje é muito fácil controlar-se o óleo diesel que o sistema utiliza. é barbada. Aliás, é uma das coisas mais fáceis que existem em um sistema, como em Porto Alegre. Temos plena e absoluta condição de dizermos: “um volume x de litros de óleo diesel será colocado à disposição do sistema com os incentivos adequados para que este combustível, o óleo diesel, tenha um custo menor para o transporte público do que para o sistema como um todo“. Hoje é



fácil, hoje é muito simples, os mecanismos existem, e existem com certa facilidade.

Entendo também, respondendo a essa bela provocação do Senador Lindbergh acerca da passagem única, que Porto Alegre já adotou há muito tempo... Aliás, temos um Secretário Municipal de Transporte aqui conosco, que foi de Porto Alegre, o Nazareno, que já adotou há bastante tempo, e funciona de forma fantástica. Com as novas tecnologias, há um barateamento muito forte da inclusão desse sistema no sistema de transporte público. Inclusive, estamos hoje tendo que fazer o casamento entre as duas linguagens: do sistema de transporte público de Porto Alegre com a região metropolitana. Pois bem, isso será feito com certa facilidade. É muito mais vontade política do que realmente custos para o sistema, e nós também estaremos fazendo.

Certamente, os Estados terão que aderir – e aí tem toda razão o Senador Lindbergh – porque a pressão que a população fará sobre os Governadores fará com que essa isenção de ICMS sobre o sistema ocorra. E também nos Municípios, que têm todo o interesse em que isso aconteça.

Para finalizar, quero aqui também lembrar daquilo que meu caro Marcos Bicalho lembrou, ou seja, de que não é apenas o Prefeito Fernando Haddad, mas a Frente Nacional de Prefeitos é que está levando a efeito, está levantando a bandeira de um imposto, seja a Cide ou um imposto específico sobre álcool e gasolina, nos Municípios para subsidiar a tarifa do transporte coletivo. Estou chamando de política Robin Hood. Já buscamos dupla placa. Londres tem pedágio eletrônico, as cidades estão fazendo o possível e o impossível para reduzir o número de veículos privados nas ruas da cidade.

Entendemos a incidência da Cide ou de um tributo específico, no álcool ou gasolina, para quem usa automóvel, financiando a tarifa do transporte coletivo, é mais do que correta. Ela é necessária. Quer utilizar automóvel? Utiliza, mas vai bancar para quem quer usar o transporte público. A Frente Nacional dos Prefeitos levanta essa bandeira. Sei que isso causa calafrios na equipe econômica do Governo Federal – sei que causa, já tivemos esse retorno –, mas não vamos abrir mão dessa bandeira porque entendemos que ela é justa, que ela é legítima e que certamente trará um grande ganho ao transporte coletivo do País.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Prefeito José Fortunati. Quero agradecer a todos os senhores que fizeram parte desta Mesa, quero agradecer à Senadora Ana Amélia e ao Senador Antonio Carlos Rodrigues.

Antes de encerrar esta reunião, lembro aos Srs. Senadores e às Sras. Senadoras que amanhã, 23 de abril, 10 horas, teremos reunião deliberativa ordinária da CAE, quando, como bem falou a Senadora Ana Amélia, este Presidente pretende colocar em votação a reforma do ICMS.

Agradeço a todos os senhores...



(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Um aparte? Claro, Senador.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (Bloco/PR – SP) – Tenho o Projeto de Lei nº 11, que está aqui na CAE, de minha autoria, que determina que 5% dos recursos da Cide sejam colocados no transporte municipal urbano.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – O Prefeito já concordou e aplaudiu.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 19 horas e 18 minutos, a reunião é encerrada às 21 horas e 6 minutos.)