



Câmara dos Deputados

Proposta de Emenda à Constituição nº _____, de 2007 (Do Sr. Jilmar Tatto e outros)

Acresce alínea ao inciso II do § 4.º do art. 177 e acresce § 5.º ao mesmo artigo, para ampliar o rol de destinações da contribuição de intervenção no domínio econômico relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte emenda ao texto constitucional:

Art. 1.º O inciso II do § 4.º do Art. 177 passa a vigorar acrescido da seguinte alínea “d”:

"Art. 177
.....

§ 4.º
.....

II – os recursos arrecadados serão destinados:

.....
.....

d) na proporção mínima de dez por cento, ao financiamento de programas de subsídio à tarifa de transporte urbano coletivo para a população de baixa renda residente em Municípios com, no mínimo, cinquenta mil habitantes, na forma da lei.” (NR)



Câmara dos Deputados

Art. 2.º O Art. 177 passa a vigorar acrescido do seguinte § 5.º:

"Art. 177

.....

§ 5.º O disposto no § 4.º, inciso II, alínea "d", não se aplica aos recursos a que se refere o art. 159, inciso III." (NR)

Art. 3.º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A pobreza é um fenômeno de várias dimensões. Não é apenas insuficiência de renda para que uma família satisfaça suas necessidades básicas – moradia, vestuário, alimentação –, mas também a privação do acesso aos serviços essenciais – educação, saúde, transporte coletivo – e aos direitos sociais básicos – trabalho, seguridade social, entre outros.

Os serviços públicos essenciais, especificamente, decorrem de uma construção social que lhes confere a condição de direitos fundamentais e universais, expressos em um contrato social: a Constituição. Sem o acesso a esses serviços, as pessoas estarão seriamente limitadas para desenvolver suas capacidades, exercer seus direitos, ou para equiparar oportunidades. Trata-se, claramente, do caso do transporte coletivo urbano no Brasil.

As elevadas tarifas do transporte público restringem as oportunidades de trabalho dos mais pobres – seja na procura de emprego ou no deslocamento ao local de trabalho –, condicionam as escolhas do local de moradia e dificultam o acesso aos serviços de saúde, educação e lazer.

Essa tese é confirmada ao se analisarem os dados da Pesquisa de Orçamento Familiar, realizada pelo IBGE: o transporte urbano é o principal item de despesa dessas famílias com serviços públicos. Do valor gasto com serviços públicos de água/esgoto, energia elétrica, telefonia e transporte urbano, quase a metade corresponde a este último item. Além disso, observa-se que os gastos com transporte diminuem proporcionalmente menos quando a renda familiar cai, o que confirma a essencialidade desse serviço público. O quadro figura alarmante quando constatamos que, nos últimos anos, a tarifa dos serviços de transporte por



Câmara dos Deputados

ônibus nas capitais brasileiras subiu, em média, acima da inflação, em um contexto de queda da renda familiar média na última década.

Uma vez que os mecanismos existentes, como a obrigatoriedade de concessão do vale-transporte, pecam por beneficiarem somente os trabalhadores do mercado formal, cabe ao Estado implementar políticas públicas que corrijam ou, pelo menos, amenizem a mencionada distorção socioeconômica.

Uma política de transporte urbano voltada para a inclusão social deve priorizar o desenho de programas e projetos que proporcionem o acesso dos mais pobres a serviços de transporte adequados. É preciso inverter a atual lógica da formulação das políticas do setor, que hoje está focada na oferta – ou seja, no aumento da competitividade dos serviços, na redução de custos e no gerenciamento da frota –, para o real atendimento das necessidades dos cidadãos que estão sendo privados do acesso aos serviços existentes.

Propõe-se, em vista disso, que parte da CIDE, hoje vinculada somente ao pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo, ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás e ao financiamento de programas de infra-estrutura de transportes, seja aplicada na concessão de auxílios para transporte – em Municípios com, pelo menos, 50.000 habitantes – dirigidos exclusivamente aos segmentos mais vulneráveis da população.

Tem-se em mente que subsídios para o transporte coletivo devem ser dados diretamente para o usuário por duas razões: vão para quem precisa e são mais eficazes. Além disso, a concessão de subsídios diretos para o usuário possibilitaria a escolha, por parte deles, entre os serviços existentes, o que incentivaria a competição entre operadores para a melhoria da qualidade dos serviços ofertados.

Por tudo isso, contamos com o apoio dos nobres Pares.

Sala das Sessões, em 18 de outubro de 2007.

Deputado Jilmar Tatto
PT-SP