



Reforma da previdência e a tarifa do transporte público urbano

Edmilson Varejão / 25 de Maio de 2017 / Artigos, Socioeconomia



Por Edmilson Varejão

Encontra-se em tramitação no Congresso proposta de reforma da Previdência Social. Os defensores da proposta alegam que esta é necessária pois seguindo o atual ritmo de envelhecimento da população, no futuro não haverá trabalhadores contribuintes em número suficiente para sustentar os beneficiários da Previdência Social.

Os setores que são obrigados por lei a oferecer gratuidade ou outros benefícios aos clientes idosos também estão expostos aos desequilíbrios gerados pelo envelhecimento da população. No caso do transporte público de passageiros, o artigo 230 da Constituição Federal de 1988 assegura a gratuidade aos maiores de 65 anos. O Estatuto do Idoso de 2003 determina que a idade mínima para receber o benefício pode variar entre 60 e 65 anos, deixando a critério das administrações municipais a decisão sobre estender o benefício para essa faixa etária.

Na época da promulgação da Constituição o benefício da gratuidade provavelmente não constituía grande parcela dos custos do serviço. De acordo com o Censo Demográfico, em 1991 a proporção de idosos na população brasileira era de apenas 5%. Essa realidade tem se alterado ao longo do tempo. Previsões do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) revelam que a população com mais de 65 deverá representar 8% do total em 2017. Até 2030 e 2050 deve chegar a 13% e 23% respectivamente.

Diante desse cenário, o desafio que se discute no transporte é bem semelhante aos debates da previdência: como financiar benefícios cujos custos crescem com o envelhecimento da população? Até hoje dois foram os mecanismos utilizados: transferência de recursos públicos em forma de subsídio na tarifa, ou cobrança de valor mais caro para os usuários pagantes. Perante a atual crise nas contas públicas nas três esferas, é improvável que o governo arque com os custos crescentes das gratuidades. Resta então a opção de aumentar o valor da tarifa.

Essa opção pode ter efeitos em cascata. O encarecimento da tarifa gera estímulo para que o usuário pagante troque o transporte público por outro modal (em grande parte o transporte individual). Quando um passageiro pagante sai do sistema os custos permanecem para serem divididos por uma quantidade menor de passageiros. O resultado é a necessidade de novos aumentos de tarifa; ou seja, cria-se então um círculo vicioso de saída de pagantes do sistema, aumento de tarifas e desestímulo ao transporte público.

Os efeitos dessa migração são maiores congestionamentos e poluição do ar; ou seja, todos saem perdendo. Porém os maiores perdedores são os mais pobres, que não conseguem comprar um veículo ou arcar com os custos diários do deslocamento. Eles serão, portanto, os principais financiadores dos custos crescentes do direito à gratuidade do idoso no transporte coletivo.

Diante do contexto atual de crise econômica e recursos públicos escassos, desigualdade social e envelhecimento da população, talvez estejamos diante de momento oportuno para a sociedade iniciar um debate sobre os diversos benefícios oferecidos, o público que deve ser beneficiado, seus custos e fontes de financiamento. Devemos ter em mente que cada benefício, por mais nobre que seja sua motivação, deve ser avaliado em conjunto com os impactos que são gerados.

Comentários

1 comentário

Classificar por **Principais**



Adicionar um comentário...



Felipe Da Cás

Excelente texto. O tema é extremamente pertinente para o contexto atual. Parabéns.

Curtir · Responder · 2 · 49 sem

[Plugin de comentários do Facebook](#)