

## NOVAS FONTES DE CUSTEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: PRINCÍPIOS E POTENCIALIDADES

**Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho**

Técnico de planejamento e pesquisa e coordenador de estudos em desenvolvimento urbano na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dirur/Ipea). *E-mail:* <carlos.carvalho@ipea.gov.br>.

**Vander Mendes Lucas**

Professor do Departamento de Economia da Universidade de Brasília (UnB).

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2824>

Os sistemas de transporte público vêm perdendo demanda nos últimos vinte anos na esteira do crescimento do transporte individual motorizado e do aumento real do preço das passagens de ônibus, que são balizadoras de preço para as demais modalidades públicas. O modelo atual de custeio exclusivo pela arrecadação tarifária tem contribuído para esse ciclo vicioso de perda de demanda e competitividade do transporte público urbano (TPU) no mercado de deslocamento urbano.

O autor defende que, para mudar essa situação de crise, deve-se ampliar a base de contribuição e custeio dos sistemas públicos coletivos, por meio da incorporação de fontes extratarifárias, como ocorre nos países desenvolvidos. Com isso, é possível promover políticas de redução tarifária e melhoria da qualidade dos serviços, a fim de fortalecer os sistemas públicos e tornar o TPU mais competitivo, inclusivo e sustentável.

Com essa abordagem, o trabalho apontou a necessidade de se criar novas fontes de financiamento do TPU, com características progressivas e que gerem impacto sobre o custo do transporte individual, com vistas a reduzir as externalidades negativas geradas por essas modalidades. Além desses princípios de progressividade e pagamento pigouviano (quem polui mais paga mais), outros princípios também devem ser considerados na formulação de políticas arrecadatórias para o TPU, como os princípios da facilidade operacional, transparência, ampliação da base de contribuintes e formação de fundos de transporte com recursos das três esferas de governo. Os resultados esperados desse novo modelo de custeio são aumentar a base contributiva do TPU; incorporar mais recursos das classes ricas, de modo a reduzir o peso do custeio sobre os mais pobres;

e implementar políticas compensatórias pigouvianas focadas no transporte individual, com o objetivo de tornar o sistema de mobilidade mais justo e sustentável.

Nesse contexto, discutiu-se viabilidade de uso de várias fontes extratarifárias de financiamento do TPU com recursos oriundos da União, mediante venda de gasolina; taxação da folha de pagamento, em substituição à parte ou à totalidade dos gastos das empresas com vale-transporte, além de tributos incidentes sobre a venda de veículos privados; dos estados, por meio do aumento das alíquotas de Imposto sobre a Propriedade do Veículo Automotor (IPVA); e dos municípios, via Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e cobrança dos usuários de veículos privados pelo uso dos espaços públicos. Todas essas fontes prospectadas seguem pelo menos um dos princípios de arrecadação discutidos, com o objetivo de obter maior eficiência, sustentabilidade e equidade no processo de custeio e financiamento operacional dos sistemas de transporte público.

Por fim, há grandes desafios para tornar o sistema de transporte urbano de passageiros sustentável e verdadeiramente acessível para a população, principalmente para a parcela pobre. Sem dúvida, esse objetivo passa pela discussão e alteração do modelo atual de financiamento e custeio do TPU, com a incorporação de fontes não tarifárias que garantam maior sustentabilidade financeira, social e ambiental aos sistemas de mobilidade.