

SERVIÇOS E INFRAESTRUTURA EM MOBILIDADE URBANA: ALTERNATIVAS DE IMPLEMENTAÇÃO E FINANCIAMENTO

Adriano Paranaíba

Pesquisador do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dirur/Ipea); e professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás (IFG). *E-mail:* <adriano.paranaiba@ifg.edu.br>.

Nilo Luiz Saccaro Junior

Técnico em planejamento e pesquisa na Dirur/Ipea. *E-mail:* <nilo.saccaro@ipea.gov.br>.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2902-port>

No cenário pós-pandemia da covid-19, uma série de fragilidades, que já vinham de um contexto anterior, marcado por questionamentos sobre as tarifas, tornaram-se evidentes no sistema de transporte urbano, em diversas cidades brasileiras. A sustentabilidade financeira foi grandemente comprometida, principalmente pela redução no número de usuários do sistema, o que acaba por interferir na oferta. Nesse contexto, é importante compreender que a mobilidade urbana depende não apenas da política tarifária e da alocação de recursos para a manutenção do sistema de transporte público, mas também da geração de infraestrutura adequada e de modernizações regulatórias que permitam a consolidação de novas modalidades de serviços.

Dessa forma, o objetivo deste texto é descrever e discutir alternativas para novos serviços de mobilidade urbana e para o financiamento da infraestrutura associada à mobilidade, capazes de contribuir para a solução do problema. O texto se divide em três seções, além da introdução e da conclusão.

Na seção 1 são apresentados os novos serviços de transporte urbanos, caracterizados como microtransportes – sistemas de baixa capacidade que oferecem serviços coletivos sem, necessariamente, ter linhas, pontos ou horários fixos. São tratadas três categorias: transporte

ciclo motorizado privado, transporte autopropelido privado e transporte coletivo complementar, que são capazes de aumentar a oferta de serviços de mobilidade, com maior capilaridade, de maneira complementar ou em substituição às alternativas tradicionais. Essas categorias são dadas pelo Projeto de Lei nº 4.881 de 2012. Esse projeto altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, a qual institui o Estatuto da Metrôpole, para dispor sobre a autoridade metropolitana, bem como altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para dispor sobre os modos de transporte e sobre o transporte metropolitano.

Além de novos serviços de transporte, é fundamental a utilização de mecanismos que busquem alternativas de financiamento, pois a infraestrutura e a manutenção do sistema são tão essenciais quanto a modelagem tarifária. Nesse sentido, destaca-se que mesmo as possibilidades de serviços apresentadas na seção 1 demandam, em diversos graus, algum tipo de investimento em infraestrutura, da mesma forma que os meios tradicionalmente ofertadas para a população também o exigem. Assim, na seção 2 são discutidas algumas ferramentas de financiamento, bem como experiências de utilização em outros países, por exemplo: i) *land value capture*;

SUMEX

ii) receitas não operacionais; iii) galerias técnicas; e iv) operações urbanas consorciadas.

Por fim, a seção 3 propõe o uso da contribuição de melhoria, que pode atuar como alternativa prática ao atual Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU). Uma implementação adequada contribuiria para a eficiência da gestão e para a solução de questões fiscais e tributárias dos municípios no tocante ao financiamento dos serviços e da infraestrutura de mobilidade urbana, o que ocorreria sem a necessidade de revisão do texto constitucional.

Conclui-se que a continuidade da tramitação do Projeto de Lei nº 4.881 de 2012 pode ser importante por trazer em seu texto possibilidades para a diversificação de serviços de transporte. Ao mesmo tempo, considera-se que fontes alternativas ao orçamento público, para o provimento de serviços e infraestrutura, podem ser fundamentais em um cenário de recursos escassos, o que foi intensificado pela pandemia da covid-19. Para isso, o aprendizado com as experiências internacionais citadas pode ser de grande valia. Por fim, uma associação mais direta entre a arrecadação tributária e o provimento dos serviços e da infraestrutura pode levar à melhor percepção social, à redução da inadimplência e à maior eficiência no gasto público.