

AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS DE CUSTEIO EXTRATARIFÁRIO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO NO BRASIL

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho

Técnico de planejamento e pesquisa 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 da Faculdade de Economia da Universidade de Brasília (UnB). *E-mail:* <vlucas@unb.br>.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2907-port>

Após dois anos de pandemia, os sistemas de transporte público urbano coletivo (TPU) passam por uma forte crise financeira em função do congelamento das tarifas, da redução da demanda pagante e da escalada de custos dos principais insumos de transporte (NTU, 2022). Apesar de a crise ter se intensificado com a pandemia, as perdas de competitividade do TPU já vêm ocorrendo há cerca de trinta anos. Além do problema conjuntural citado, o TPU apresenta problemas estruturais, com perda de demanda e aumento real da tarifa há mais de duas décadas. Com sistemas de custeio calcados exclusivamente na arrecadação da tarifa do usuário, os gestores têm dificuldades de recompor os aumentos de custos inflacionários e também de expandir a oferta e a qualidade dos sistemas, pois os usuários pagantes são pessoas de baixa renda que possuem fortes limitações nas suas condições de pagamento. Há várias opções para se incorporar novas fontes de custeio ao setor, com debates polêmicos e interessantes, mas pouco respaldados por trabalhos técnicos ou acadêmicos. Este trabalho procura avaliar algumas alternativas de financiamento extratarifário para o segmento de TPU, com vistas a subsidiar essas discussões.

Este texto para discussão tem como objetivo avaliar políticas de diversificação tarifária do transporte público, considerando fontes extratarifárias focadas na oneração do transporte

individual, do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), da folha de pagamento das empresas empregadoras, entre outras fontes. Com base na Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), observa-se o ônus sobre os gastos das famílias por faixa de renda, atentando para diversos casos de oneração tributária de itens da cesta de consumo das famílias para bancar os cenários de redução tarifária do TPU considerados. Faz-se também uma análise benefício-custo das medidas, sendo os benefícios privados relativos aos ganhos de renda com a nova estrutura tarifária e os benefícios sociais relativos à redução das externalidades negativas com o transporte urbano em função da redução do transporte individual (acidentes, congestionamentos e emissão de carbono). Faz-se ainda uma análise dos ganhos privados e sociais por faixa de renda das famílias, determinando qual o abatimento das externalidades negativas com a nova estrutura tarifária que onera alguns itens dos gastos familiares por estrato de renda. Tudo considerando cenários de redução tarifária de 30%, 60% e tarifa livre.

Como resultado, observou-se que as medidas de redução tarifária com aumento de fontes extratarifárias propostas geram impactos inflacionários, considerando-se a média de gastos das famílias, mas nos estratos mais baixos há

SUMEX

ganhos de renda, sendo que há casos em que metade das famílias apresentam redução de custos. Nestes estratos mais baixos, há também grandes benefícios em termos de aumento da mobilidade das pessoas com a redução do preço das tarifas de transporte público. Outra vantagem observada em políticas de diversificação extratarifária é a possibilidade de compensação e abatimento das externalidades negativas geradas majoritariamente pelas classes mais altas no sistema de mobilidade. Hoje, essas classes produzem muitas externalidades e pouco contribuem para o financiamento do transporte público.

Do ponto de vista da análise benefício-custo, levando em conta apenas os ganhos privados, a medida não apresenta bons resultados (se se considerarem cálculos bastante conservadores), mas quando se consideram os benefícios sociais, a relação benefício-custo é maior do que um, indicando boa justificativa para sua adoção. O problema é que os políticos geralmente consideram apenas os benefícios privados na tomada da decisão, sendo necessário incorporar na análise os benefícios sociais para a medida se manter. Isto dificulta a adoção de medidas de redução do TPU.

Do ponto de vista distributivo, a diversificação com redução tarifária do TPU é importante, pois há um processo de distribuição de renda com aumento de ônus das famílias mais ricas e ganhos de renda e mobilidade das famílias de menor renda. Quanto à tarifa zero, há indícios de que os custos sociais e privados são maiores do que os benefícios sociais gerados, sem entrar no mérito da distribuição de renda que essa medida provoca e também da melhoria na qualidade de vida dos mais pobres pelo aumento da mobilidade.

REFERÊNCIA

NTU – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **Anuário 2021-2022**. Brasília: NTU, 2022.