

Financiamento diversificado da operação do transporte público: fundamentos econômicos

2015 . Ano 12 . Edição 84 - 16/10/2015



Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho

Na teoria econômica, um bem (serviço) público se caracteriza pela impossibilidade da exclusão do consumo dos que não pagaram por ele (princípio da não exclusão), como também pela particularidade de que o consumo do serviço por uma pessoa não reduz a oferta disponível para outra (princípio da não rivalidade). Em razão dessas características, não exclusão e não rivalidade, é necessário que os bens e serviços públicos sejam financiados de forma indireta via tributos, enquanto nos serviços privados a forma direta via fixação de um preço torna-se mais adequada.

O exemplo clássico de um serviço público é a iluminação pública, na qual não há possibilidade de excluir um transeunte de receber o benefício daquele serviço e a simples presença dele na área de abrangência da iluminação não prejudica que outro também se beneficie da iluminação. Por isso se justifica um financiamento via tributação, no caso a taxa de iluminação paga por todos os domicílios, não entrando no mérito dos subsídios necessários às famílias de baixa renda.

No caso do transporte público coletivo de passageiros (TPC), pode-se definir dois grupos distintos de beneficiários do sistema: os usuários diretos dos serviços (que usam efetivamente o TPC) e os beneficiários indiretos (setor produtivo, proprietários de terra, usuários de transporte privado, etc1). Fazendo uma análise com foco no usuário direto do sistema, o serviço de transporte se aproxima do conceito de serviço (bem) privado pela possibilidade de exclusão de quem não paga e a necessidade de aumento de custo do serviço (oferta) quando há demanda adicional, principalmente em situação de capacidade esgotada da oferta, corroborando com a tese da adequabilidade do financiamento via arrecadação tarifária.

Quando se analisa o TPC do ponto de vista dos beneficiários indiretos, a conclusão é diferente, pois não há possibilidade de exclusão dos benefícios gerados e também não há rivalidade entre os beneficiários — todos se beneficiam da disponibilidade da rede de transporte público naquela área de abrangência —, o que fortaleceria a tese de financiamento não tarifário da operação dos serviços de transporte.

Essa análise conceitual fortalece a argumentação de uso de modelos de financiamento mistos na operação do TPC, nos quais a receita do sistema deveria ser composta em parte pela arrecadação tarifária e em parte via recursos extratarifários e tributários.

O que se observa no Brasil é que as receitas do transporte público por ônibus são compostas quase que exclusivamente pela arrecadação tarifária. Poucas cidades apresentam um nível de financiamento extratarifário significativo, como São Paulo (25%) e Brasília (40%), por exemplo. Apenas os sistemas sobre trilhos apresentam um nível maior de custeio não tarifário, mas a abrangência desses serviços é muito baixa ainda no país (atinge menos de 5% da demanda do TPC). Os problemas dos modelos de

financiamento exclusivamente tarifário são as iniquidades geradas pela não contribuição dos segmentos mais ricos da sociedade e que são beneficiários do sistema, conforme descrito anteriormente, além da elevação do nível final da tarifa de transporte, o que vem impactar fortemente a renda dos mais pobres.

Por outro lado, como visto nas medidas de redução tarifária após as manifestações populares do ano de 2013, novas obrigações no já pressionado orçamento dos municípios podem comprometer programas sociais importantes, o que também prejudica os mais pobres. Por isso, a proposta de diversificação das receitas tem de ser acompanhada da discussão de novas fontes de financiamento do TPC. O Ipea apontou na Nota Técnica 02/2013 várias possíveis fontes extratarifárias de financiamento do TPC, com destaque para as incidentes sobre o transporte individual, como: taxaço da gasolina, IPVA, taxaço do espaço público, etc.

Independentemente dos conceitos econômicos, desde as manifestações de 2013 a sociedade clama por um transporte público melhor e mais barato. Sem dúvida esses objetivos passam pela adoção de um modelo de financiamento mais justo e diversificado.

1 - Independentemente de usarem o TPC, esses setores se beneficiam da disponibilidade do serviço, seja pela valorização da terra, pela viabilidade dos negócios em razão da acessibilidade de trabalhadores e consumidores e pela disponibilidade de maior espaço viário para circulação do transporte individual.

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho é técnico de Planejamento e Pesquisa do Ipea

Copyright © 2007 - DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO

É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação sem autorização.
Revista Desafios do Desenvolvimento - SBS, Quadra 01, Edifício BNDES, sala 1515 - Brasília - DF - Fone: (61)
2026-5334