

Não existe almoço grátis, nem passe livre

Mauricio Canêdo Pinheiro

No final das contas não era só pelos 20 centavos. Entretanto, o fato é que um dos estopins para as manifestações que sacudiram recentemente o Brasil foi o problema da mobilidade urbana. Um dos resultados positivos dos protestos foi justamente trazer esse tema para o centro da agenda política. A questão agora é o que fazer. A esse respeito, a solução passa necessariamente pela concessão de algum tipo de subsídio ao transporte público. E, como não poderia ser diferente, mandar a conta para alguém.

Do ponto de vista econômico, subsídios e tributação são instrumentos usados para lidar com externalidades negativas, ou seja, quando as ações individuais geram efeitos em outros agentes. Esse é justamente o caso da mobilidade urbana. Ao tomar a decisão de usar o transporte individual para se locomover, as pessoas não levam em consideração o efeito negativo gerado para os demais em termos de poluição e congestionamento. Por esse motivo, na soma de todas as decisões individuais, a tendência é que haja mais carros nas ruas do que seria adequado.

A solução desse problema passa por tornar o transporte público relativamente mais barato do que a alternativa privada. Isso pode envolver algum tipo de subsídio ao transporte público ou a tributação do transporte privado. É assim em boa parte das cidades ao redor do mundo. No entanto, essa não tem sido a prática no Brasil, principalmente no transporte público por ônibus. Salvo raras exceções, o sistema é inteiramente financiado pela arrecadação das tarifas pagas pelos usuários.

Na prática, o resultado é que no Brasil as tarifas de transportes públicos têm subido muito acima da inflação, o que tem levado as pessoas a abandoná-lo. Os mais ricos buscam o transporte individual (automóveis e motocicletas) e os mais pobres o transporte coletivo não legalizado. O resultado é mais poluição, mais congestionamento e custos maiores e, além disso, menos pessoas para custear o sistema pelo pagamento de tarifas. Isso acaba gerando mais incremento nas tarifas, realimentando o círculo vicioso.

Note-se que esse círculo vicioso tem sido exacerbado pelos recentes incentivos do governo ao transporte individual: redução de impostos sobre automóveis e combustíveis e represamento do preço dos combustíveis, na direção oposta à que sugere a teoria.

Se a solução do problema de mobilidade urbana envolve algum tipo de subsídio ao transporte público, é preciso definir quem pagará a conta. Os alvos mais óbvios são os contribuintes — pelo uso de recursos do orçamento (como atualmente é feito em São Paulo) — e os usuários ou proprietários de automóveis.

O uso do orçamento tem a desvantagem de, mantendo-se a mesma carga tributária, retirar recursos de outras áreas. Essa tensão ficou clara durante as manifestações, ocasião em que diversos prefeitos indicaram que teriam que usar recursos de outras áreas caso não concedessem o aumento nas tarifas de ônibus municipais.

Mandar a conta para quem se beneficia do transporte individual tem a vantagem de onerar justamente os agentes que geram as externalidades negativas. No entanto, nem nesse caso a escolha é trivial. Tributar a gasolina e usar os recursos para subsidiar o transporte público, sugestão do prefeito de São Paulo, tem a desvantagem de atingir indiscriminadamente quem dirige em áreas congestionadas e quem usa o automóvel em regiões menos movimentadas.

Se a solução do problema de mobilidade urbana envolve algum tipo de subsídio ao transporte público, é preciso definir quem pagará a conta. Os alvos mais óbvios são os contribuintes e os usuários ou proprietários de automóveis

Esse problema pode ser contornado pela adoção do pedágio urbano, como em Londres. No entanto, se já existe resistência ao pagamento de pedágios em estradas, imagine cobrá-los nas cidades. Outra alternativa, politicamente mais viável, é o uso dos recursos arrecadados com a cobrança de estacionamento em áreas. Mas essa opção não deve gerar volume de recursos suficiente.

A análise acima mostra que não existe uma receita única e perfeita para desatar o nó da mobilidade urbana – cada cidade precisa achar o seu modelo. Seja qual for, porém, não há espaço para populismo: os subsídios aos transportes públicos são justificáveis e necessários, mas é preciso clareza de visão para definir a fonte de financiamento mais adequada e vontade política para cobrar a conta de quem tiver que pagá-la. Assim como não há almoço grátis, também não existe passe livre.

Mauricio Canêdo Pinheiro é pesquisador e economista de Economia Aplicada da FGV/IBRE.