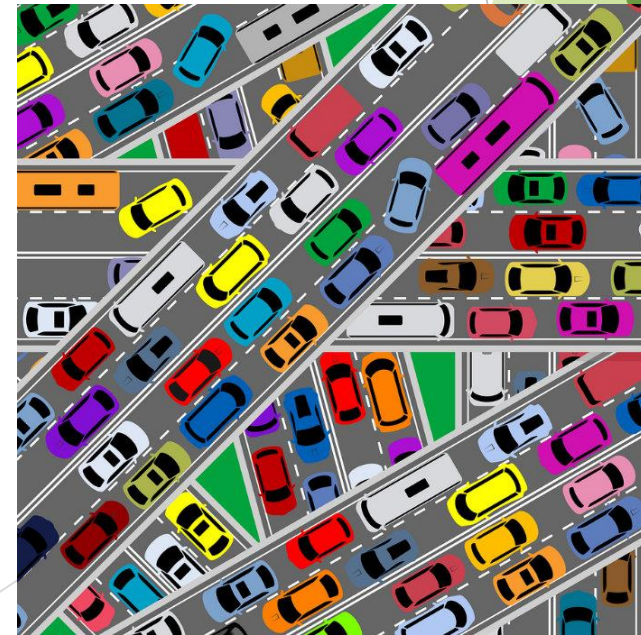


# Novos modelos de financiamento do TPU

Carlos Henrique R. Carvalho  
Pesquisador IPEA

Qual a cidade que queremos viver?





## Política estacionamento Miami



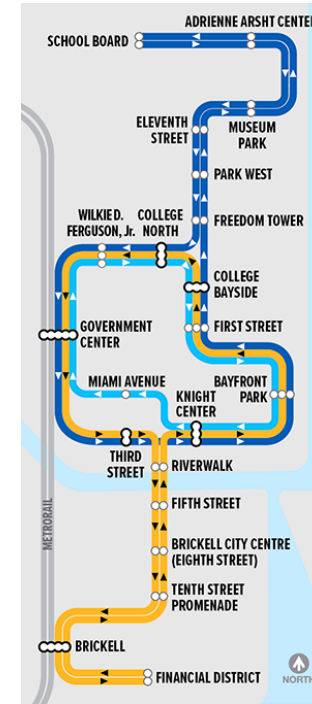
## Política pedágio urbano - Miami



# Transporte público gratuito.

## Metromover, Miami

*Excellent Way to Get Around Downtown Miami. And it's Free!*

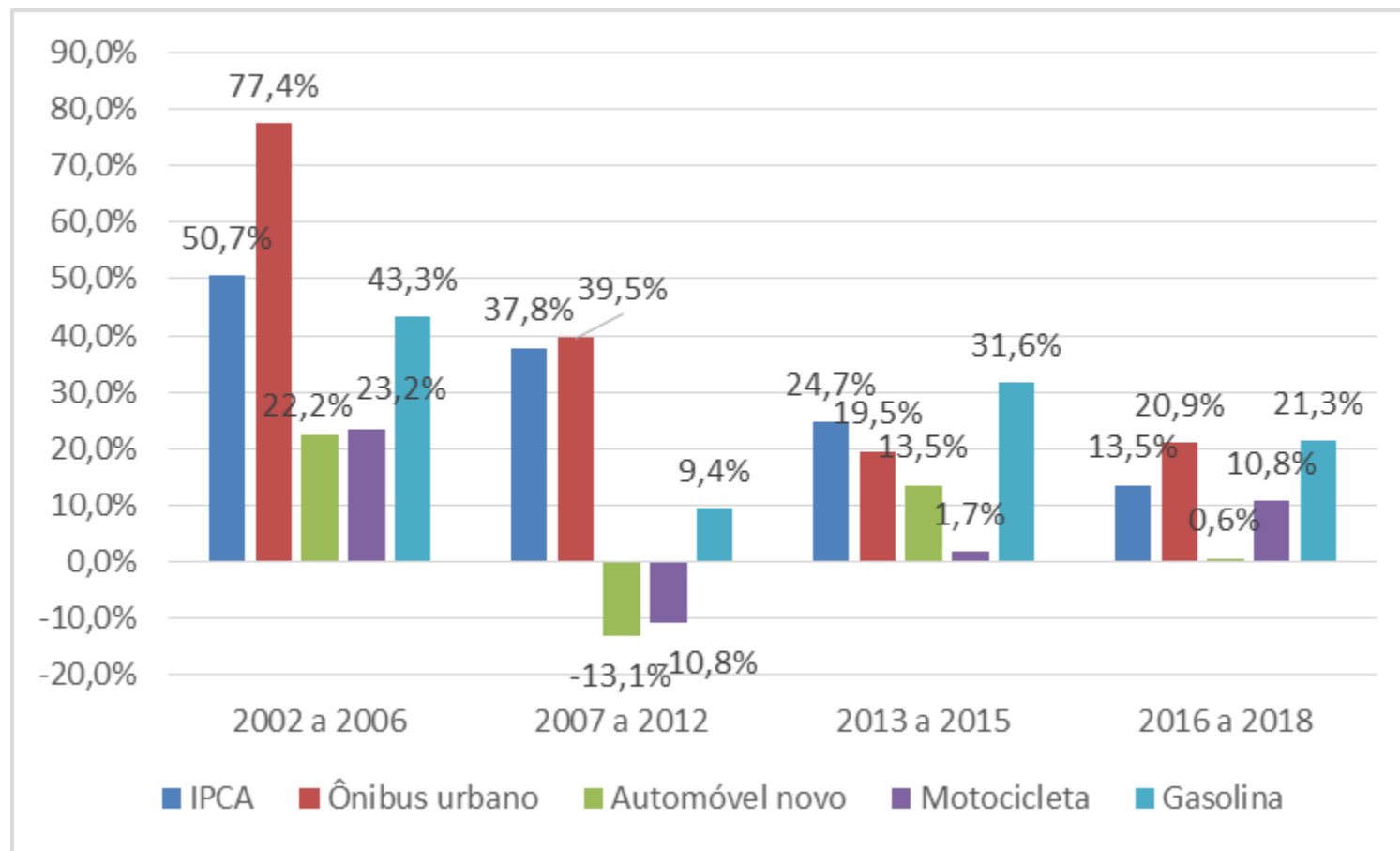


## Trolley, Miami





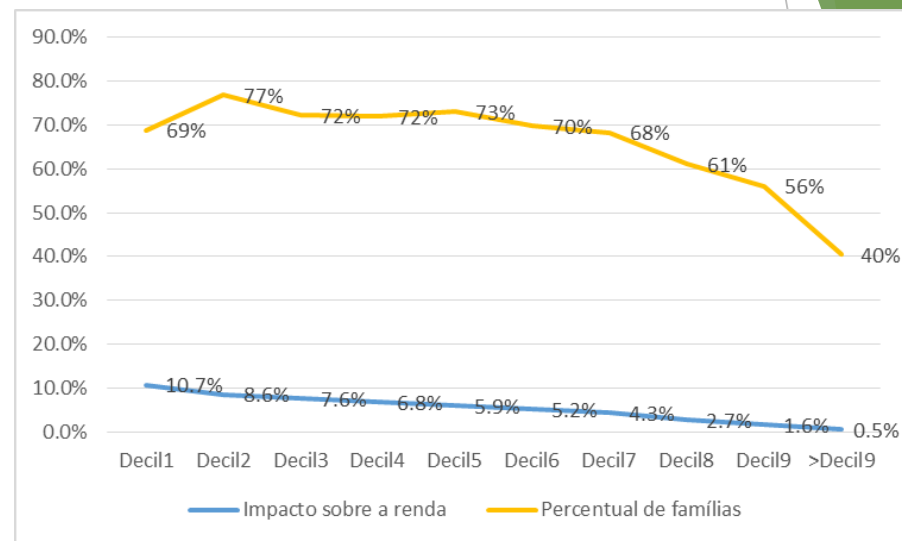
Gráfico: variação do IPCA, tarifas de ônibus e insumos do transporte privado motorizado. Brasil. 2002 a 2018.



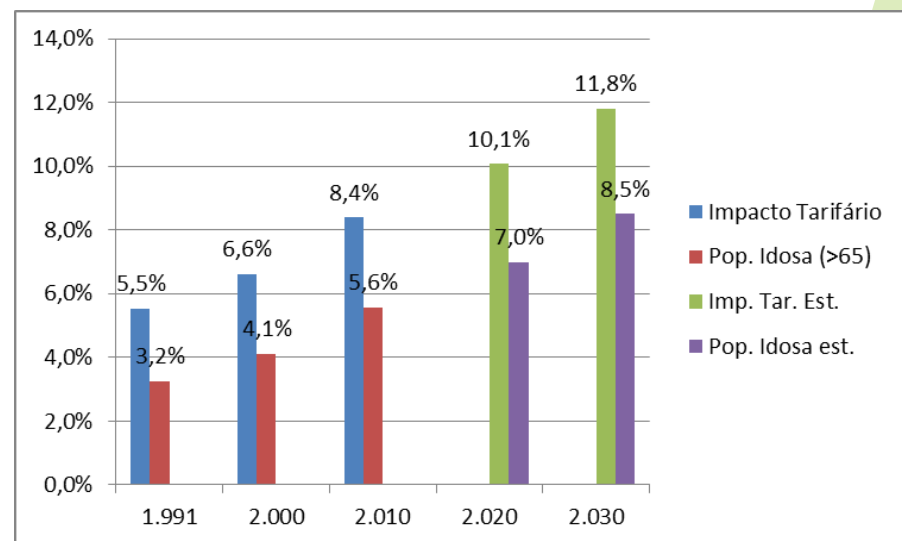
## PROBLEMAS DO MODELO ATUAL DE FINANCIAMENTO DO TPU

- A regressividade no financiamento do TPU
- Subsídio cruzado no financiamento das gratuidades
- Envelhecimento da população e impactos sobre as tarifas de transporte
- Expansão e melhoria dos serviços comprometidos no modelo de financiamento via tarifa

Percentual de famílias que gastam com TPU e impacto sobre a renda dos gastos com TPU. RM's brasileiras. 2009.



Evolução do percentual de idosos e impacto sobre a tarifa em função da estrutura etária da população - Brasil 1991 - 2030 (estimativa)

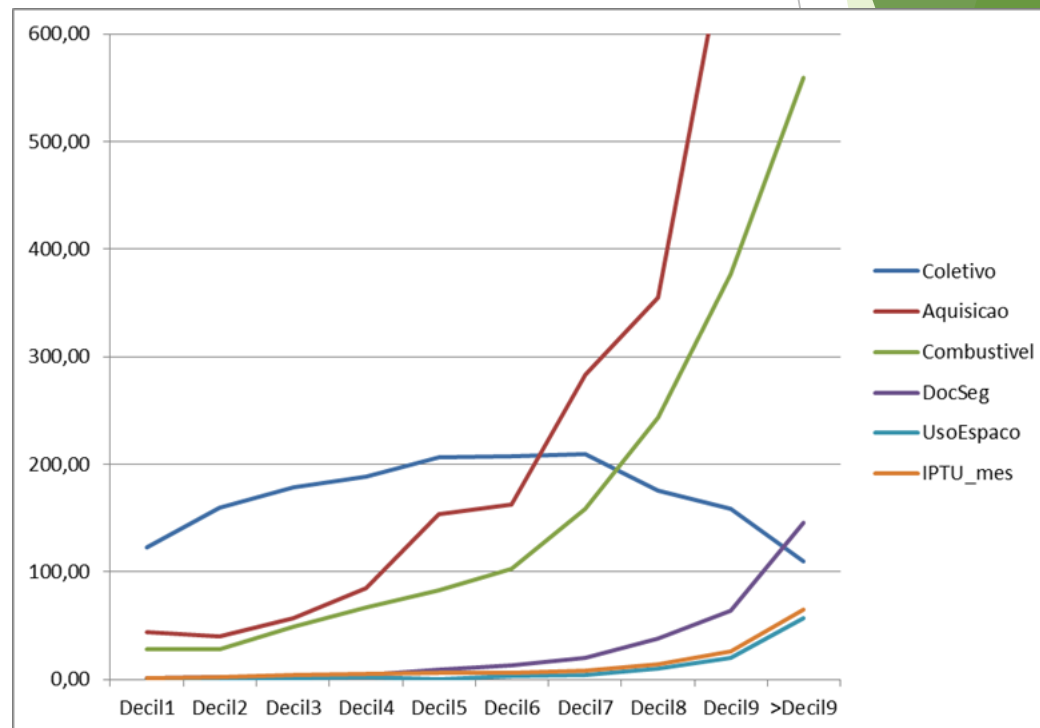


# Novos modelos de financiamento do TPU

## Princípios norteadores das novas fontes de financiamento TPU propostas:

- Relação com a mobilidade urbana
- Progressividade na arrecadação
- Compensação pelas externalidades geradas e aumento competitividade do TPU frente aos modos individuais
- Facilidade arrecadatória

Gastos médios das famílias das RM's brasileiras com itens de transporte, IPTU e uso do espaço urbano por décimos de renda per capita - 2009



Fonte: TD Ipea 1947, utilizando dados da POF/2009 (Carvalho, 2014)

# Proposição de novas fontes na formação de pacto federativo pela redução das tarifas

## Fontes de competência da União

- Taxação da gasolina
- Vale-transporte e taxação da folha de pagamentos

## Fontes de competência dos Estados

- Alíquotas adicionais do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA)

## Fontes de competência dos Municípios

- IPTU
- Cobrança pelo uso do espaço público (estacionamento e pedágio)





# Proposição de novas fontes na formação de pacto federativo pela redução das tarifas

## Fontes de competência da União

- Taxação da gasolina **+R\$ 0,10/l**
- Vale-transporte e taxação da folha de pagamentos  
**Redução R\$ 4 bi VT e aumento R\$ 4bi em folha**

## Fontes de competência dos Estados

- Alíquotas adicionais do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) **+10%**

## Fontes de competência dos Municípios

- IPTU **+ 9%**
- Cobrança pelo uso do espaço público (estacionamento e pedágio) **insignificante== hoje**

Exemplo 1:  
Redução 30% da tarifa  
Valor a compensar: R\$ 17 bi

# Proposição de novas fontes na formação de pacto federativo pela redução das tarifas

## Fontes de competência da União

- Taxação da gasolina **+R\$ 0,17/l**
- Vale-transporte e taxaço da folha de pagamentos  
**Redução R\$ 6 bi VT e aumento R\$ 6bi em folha**

## Fontes de competência dos Estados

- Alíquotas adicionais do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) **+12%**

## Fontes de competência dos Municípios

- IPTU **+ 10%**
- Cobrança pelo uso do espaço público (estacionamento e pedágio) **insignificante== hoje**

Exemplo 2:  
Redução 60% da tarifa  
Valor a compensar: R\$ 24 bi

# Proposição de novas fontes na formação de pacto federativo pela redução das tarifas

## Fontes de competência da União

- Taxação da gasolina **+R\$ 0,63/l**
- Vale-transporte e taxação da folha de pagamentos  
**Redução R\$ 8 bi VT e aumento R\$ 2 bi em folha**

## Fontes de competência dos Estados

- Alíquotas adicionais do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) **+35%**

## Fontes de competência dos Municípios

- IPTU **+ 27%**
- Cobrança pelo uso do espaço público (estacionamento e pedágio) **insignificante== hoje**

## Exemplo 3:

Tarifa zero

Valor a compensar: R\$ 63 bi



## Novos modelos de financiamento do TPU

### Conclusões:

- Transporte público tem que ser barato (de graça???) e universal
- Uso do transporte individual tem que pagar pelas suas externalidades negativas
- Necessário aumentar a base de utilização e pagamento do TPU
- Os mais ricos também têm que contribuir com o financiamento do TPU
- Necessário formatar pacto federativo pela redução do preço do TPU - foco no transporte individual principalmente

OBRIGADO

Carlos Henrique R. Carvalho - Pesquisador do Ipea

[Carlos.carvalho@ipea.gov.br](mailto:Carlos.carvalho@ipea.gov.br)