

27/10/2016 - 05:00

Transporte coletivo e a nova política de preços da Petrobras

Por **Samuel Pessoa e Edmilson Varejão**

A Petrobras anunciou uma nova política de preços do diesel e da gasolina. A política baseia-se em dois fatores: na paridade com os preços do mercado internacional e na margem praticada para remunerar riscos inerentes à operação. A empresa pretende ainda reavaliar mensalmente o preço dos combustíveis considerando a tendência do mercado internacional, podendo ocasionar manutenção, redução ou aumento nos preços praticados nas refinarias.

O preço que o consumidor final observa na bomba é diferente do preço da refinaria. Essa diferença dependerá de repasses feitos por outros integrantes da cadeia de petróleo, especialmente distribuidoras e postos de combustíveis. Projeções da companhia apontam que, se o ajuste feito for integralmente repassado ao consumidor, o diesel e a gasolina cairiam respectivamente em 1,8% (cerca de R\$ 0,05 por litro) e 1,4% (R\$ 0,05 por litro).

Os preços desses combustíveis impactam toda a cadeia de transportes. A gasolina é o principal combustível dos carros e motos - veículos utilizados no transporte individual motorizado, que representam 31% dos deslocamentos nas cidades. O diesel, por sua vez, é o principal combustível usado no transporte rodoviário de cargas, representando 61% do total de cargas transportadas, e em ônibus, que é o modo de transporte responsável por 25% de todos os deslocamentos nas cidades. Destaca-se que o peso do combustível nos custos das empresas de ônibus é de aproximadamente 20%.

Uma outra estratégia também necessária é melhorar a eficiência do serviço prestado, atraindo novos usuários

É possível esperar, portanto, que a medida anunciada tenha impactos relevantes na dinâmica de preços do setor. A revisão do preço do diesel deve acarretar uma queda de 0,28% no valor da tarifa de ônibus, um bom resultado em todos os aspectos. Já a variação da gasolina, em especial, tem dois efeitos. Por um lado, a queda do preço pressiona para baixo a inflação; por outro, o barateamento do uso do carro pode gerar um efeito negativo que é o incentivo ao uso do transporte individual em detrimento do coletivo. Um indivíduo que troca o transporte coletivo pelo transporte individual (carro próprio) contribui para o aumento da poluição e do congestionamento nas vias públicas, entre outras externalidades negativas.

A teoria econômica sugere que as atividades que gerem externalidades negativas devem ser tributadas, como forma de colocar sobre os seus usuários o ônus dos efeitos gerados para toda a comunidade. No caso do setor de transportes, deve-se então tributar o uso do transporte individual e subsidiar o coletivo. Operacionalmente, essa medida poderia ser implementada por meio do aumento da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre a gasolina, destinando-se as receitas adicionais arrecadadas para reduzir (subsidiar) a tarifa do transporte coletivo. Nesse sentido, trata-se de um subsídio cruzado do transporte individual em favor do transporte coletivo.

Uma proposta complementar à nova política de preços do diesel e da gasolina em linha com o que é sugerido pela teoria econômica seria aumentar o valor da Cide somente sobre a gasolina em valor proporcional à queda do preço anunciada. O recurso arrecadado seria transferido para subsidiar a tarifa do transporte coletivo. Em linhas gerais, enquanto a política adotada melhora a vida de quem usa transporte individual, mantendo inalterada a situação do passageiro de transporte coletivo, a política alternativa tem lógica inversa, mantendo inalterada a situação do consumidor de transporte individual e melhorando para o passageiro do transporte coletivo.



O resultado macroeconômico sobre a inflação da proposta alternativa também é mais atraente. A aplicação do subsídio-cruzado poderia causar até R\$ 0,11 de alívio no valor das tarifas de ônibus urbano (considerando uma tarifa média nacional de R\$ 3,47), ocasionando desinflação de 0,08%, medida pelo IPCA. Como o peso da gasolina no IPCA é de 3,89%, a redução do preço da gasolina anunciada pela Petrobras gera um impacto inflacionário esperado de -0,05% ($-1,4\% \times 3,89\%$); ou seja, sob a ótica do principal índice de preços da economia, a política alternativa de incentivo ao transporte

coletivo tem melhores resultados desinflacionários. Por fim, destaca-se que a política de desonerar o transporte coletivo por meio de um imposto sobre a gasolina ainda aumenta o bem-estar das famílias de mais baixa renda, que são os principais usuários do serviço.

A construção de novas infraestruturas de transporte urbano, como ampliação da cobertura de trens e metrô ou novos viadutos e túneis, demanda investimentos de grande porte e normalmente com financiamento público, cenário improvável na atual conjuntura de crise econômica e fiscal. A urgente melhora da mobilidade urbana nas grandes cidades depende então do uso da infraestrutura atual com mais eficiência.

Uma estratégia seria otimizar o uso do espaço, priorizando modos que ocupem menor espaço relativo nas vias e emitam menos poluentes. Sinal de preços adequado é uma das soluções, mas não pode ser a única. Uma segunda estratégia também necessária é melhorar a eficiência operacional do serviço prestado, atraindo o usuário do transporte individual oferecendo um serviço com mais conforto, rapidez e confiabilidade.

Samuel Pessoa é pesquisador associado de Economia Aplicada do FGV/Ibre

Edmilson de Siqueira Varejão é pesquisador do FGV/CERI.