



Transporte Ativo e Renovação no Modelo de Negócios: O Caminho a Percorrer

Andressa Lemes Proque

Corresponding author:

Professor of Economics. Federal University of São João del-Rei (UFSJ), Address: Av. Visc. Do Rio Preto, s/n (BR 494 Km 2), Colônia do Bengo, Zip code 36301-360, São João del-Rei – MG, Brasil, (32) 99172-4922, e-mail: andressa.proque@ufsj.edu.br

O debate em curso sobre as mudanças climáticas e no uso da terra, a urbanização acelerada e a dependência dos combustíveis fósseis têm se concentrado na recente discussão econômica mundial e na economia brasileira. A taxa de urbanização mundial, medida pelo percentual da população urbana, já é superior a 55%. No Brasil, um país com mais de 200 milhões de habitantes, essa taxa chegou a 87% em 2018. Esse percentual é maior do que os Estados Unidos com 82%, União Europeia com 76%, América Latina e Caribe com 81%, e até mesmo os países mais populosos, a China com 59% e a Índia com 34%. A maior parte das pessoas vive nas cidades e a principal fonte de emissão é o setor de transporte, que vem crescendo ao longo dos últimos anos proporcional ao uso dos automóveis e das motocicletas. Particularmente no Brasil, nas últimas duas décadas, o país priorizou o transporte privado em virtude da forte política de atração de investimentos da indústria automobilística iniciada em meados da década de 1990. Acompanhada da expansão da oferta veio à necessidade de absorvê-la, criando-se políticas de estímulo a esse tipo de serviço, como a redução do imposto sobre produtos industrializados (IPI), o baixo preço do licenciamento e dos impostos sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), a política macroeconômica de expansão de crédito para as famílias, além da redução à zero da alíquota da contribuição de intervenção no domínio econômico (CIDE) sobre a gasolina em 2012. Ao mesmo tempo, o país enfrentou o encarecimento das tarifas de transporte público em decorrência da estrutura de custos do setor. O aumento do preço do óleo diesel, do custo com pessoal e o crescimento dos descontos e isenções aos idosos (gratuidades) contribuíram para o aumento do preço final da tarifa do transporte público. O reajuste das tarifas levou a uma série de manifestações populares na cidade de São Paulo e em outras cidades brasileiras no ano de 2013. O



Movimento do Passe Livre, que começou nas redes sociais, ganhou aceitação popular e trouxe à pauta há necessidade de se discutir novas fontes de financiamento dos serviços de transporte público de passageiros. Este modelo de contratação do serviço público não tende a funcionar no longo prazo e não vai aguentar a competição com o Uber, Cabify, Lady Driver, 99. Nesse sentido, o presente trabalho tem por objetivo discutir as políticas públicas de transporte e de mobilidade urbana. Algumas políticas, tais como reduzir a dependência do automóvel, melhorar a qualidade do transporte público e incentivar o uso do transporte ativo, além de fazer novas tecnologias, podem ajudar o País nessa transição de reduzir as emissões. É importante considerar que, no longo prazo, além dos efeitos diretos sobre a estrutura de oferta e demanda de energia, as políticas de transporte também podem alterar a própria estrutura urbana das cidades e respectivas economias de aglomeração, bem como a distribuição inter-regional da renda em um país, que, por conseguinte, também promove novos efeitos indiretos sobre a eficiência energética do sistema produtivo.

Palavras-chave: Políticas públicas de transporte; Mobilidade urbana; Transporte ativo; Eficiência energética.