

## AUXÍLIO-TRANSPORTE AOS TRABALHADORES METROPOLITANOS BRASILEIROS: SÃO OS MAIS POBRES QUE REALMENTE SE BENEFICIAM?

**Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho**

Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dirur/Ipea).

E-mail: carlos.carvalho@ipea.gov.br.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2990-port>

Este *Texto para Discussão* apresenta um panorama sobre a concessão de auxílio-transporte para os trabalhadores chefes de família brasileiros com base nos dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2018-2019 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (POF/IBGE).

Observou-se por meio de estatística descritiva e também modelagem econométrica que justamente as pessoas dos estratos sociais mais baixos são as que menos recebem esse auxílio. Mostrou-se que trabalhadores com menos escolaridade e renda têm muito poucas chances de receber algum auxílio-transporte, além de não alcançarem políticas públicas neste sentido.

Isso ocorre porque a principal política pública de auxílio-transporte ao trabalhador é o vale-transporte (VT), que atinge somente trabalhadores formais, com inversões realizadas pelas empresas privadas, não alcançando a grande massa informal estimada em torno de 40% da população ocupada. Além disso, não há no âmbito federal programas de auxílio-transporte para os que estão desempregados, o que restringe bastante suas possibilidades de recolocação no mercado. As poucas iniciativas municipais neste sentido são muito limitadas e pouco expressivas em relação ao grande contingente de desempregados.

Outro ponto levantado é que políticas de auxílio-transporte para os deslocamentos

casa-trabalho de pessoas de baixa renda são muito importantes para ampliar o alcance territorial no acesso ao mercado de trabalho por essas pessoas. Por meio de metodologia de econometria causal (*propensity score matching* – PSM), mostrou-se que os trabalhadores com VT gastam mais tempo nos seus deslocamentos em relação aos trabalhadores que não recebem, indicando o maior alcance territorial que o benefício gera para os mais pobres. Quem recebe o auxílio tem condições de trabalhar em regiões mais distantes, visto que o custo do transporte é minorado. Nesse aspecto, o VT é uma política bastante efetiva para trabalhadores que moram em áreas mais distantes dos centros de emprego.

Além disso, o benefício em si, como esperado, traz a possibilidade de maior poder de consumo da família em relação às semelhantes. Observou-se pelo método PSM que as famílias cujos chefes recebem auxílio-transporte gastam mais com bens e serviços e com o próprio transporte em si, aumentando a mobilidade de todos, em relação às que não recebem o auxílio.

Ao final, o texto recomenda a adoção de políticas públicas, complementares a do VT existente, de auxílio-transporte às classes mais necessitadas como desempregados e trabalhadores informais a fim de garantir uma mobilidade mínima à população pobre brasileira.