

ELASTICIDADE-RENDA DOS GASTOS DAS FAMÍLIAS METROPOLITANAS BRASILEIRAS COM TRANSPORTE URBANO E AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS PRIVADOS

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho

Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea.

Nos últimos anos, tem-se observado no Brasil o forte aumento das vendas de veículos privados, ao mesmo tempo que os sistemas de transporte público urbano tiveram seu nível de demanda bastante reduzido, em comparação com os níveis históricos de transporte. Pode-se inferir que o aumento da renda das famílias observada desde 2003 também contribuiu muito para o avanço do transporte individual, já que há uma maior propensão das famílias brasileiras para comprometer renda com a aquisição e o uso do transporte privado, em comparação com o uso do transporte coletivo urbano, principalmente as famílias de menor renda, que antes não tinham acesso a este bem de consumo. Foi justamente esta interação entre renda e gastos das famílias com transporte que motivou o desenvolvimento deste trabalho, que utiliza as elasticidades-renda destes gastos *per capita* como instrumento de análise.

Para os cálculos das elasticidades-renda dos gastos *per capita* com transporte coletivo urbano, bem como uso e aquisição de transporte privado individual, utilizaram-se os valores médios de renda e gastos dos estratos sociais das famílias metropolitanas, delimitados pelos décimos de renda *per capita*. Foram utilizados dois modelos de ajustes logaritmos e extraídos os coeficientes angulares da equação para o cálculo das elasticidades-renda.

Pôde-se constatar neste trabalho que, à medida que a renda da população aumenta, os gastos com o transporte privado se elevam em uma proporção bem maior, já que estes gastos apresentam características elásticas em relação à renda. O mesmo não se observa para os gastos com transporte público, pois, para os estratos mais altos, na verdade, há uma redução quando a renda aumenta (elasticidade negativa), apresentando regime inelástico na média geral.

Do ponto de vista do bem-estar individual, não haveria problema nessa maior propensão ao consumo

de transporte privado pelas famílias. O problema é que intensificar o uso do transporte individual nas cidades em detrimento do transporte público aumenta as deseconomias urbanas e compromete a qualidade de vida da população, em função do aumento dos congestionamentos, da poluição veicular e dos acidentes de trânsito, além de gerar fortes desequilíbrios financeiros aos sistemas de transporte público.

O texto discute, ainda, linhas de políticas de fortalecimento do transporte público em detrimento do transporte individual, para equilibrar a atratividade destes sistemas, como oneração da compra e propriedade, oneração do uso do transporte privado e políticas de utilização equitativa do espaço urbano entre transporte público e privado, apresentadas como solução mais adequada para o equilíbrio da matriz modal dos deslocamentos urbanos e que, a princípio, não prejudicariam a economia do automóvel.