

O aumento das tarifas de transporte público

2010 . Ano 7 . Edição 60 - 28/05/2010

Carlos Henrique R. de Carvalho e Rafael Henrique M. Pereira



As políticas públicas de transporte coletivo e outras políticas econômicas têm sido incapazes de conter o aumento dos custos de transporte de massa e do valor das tarifas de ônibus urbanos, o que coloca um fardo para a maioria da população que depende de transporte público. Estudo dos autores analisou as variações nas tarifas de ônibus urbanos e na renda das famílias entre 1995 e 2008 avaliando seus efeitos sobre a demanda de passageiros pagantes nas nove maiores cidades brasileiras.

Observou-se que nesse período as tarifas dos sistemas de ônibus urbanos tiveram um aumento de cerca de 60% acima da inflação medida pelo INPC. Esse aumento se deu, em larga medida, pelo aumento dos preços de alguns dos principais itens que compõem a estrutura de custos dos sistemas de transporte público urbano, como o óleo diesel que teve um aumento real de preço superior a 70% nos últimos 15 anos, além da queda de produtividade dos sistemas.

Ao longo desse período, o aumento no preço das tarifas foi absorvido com diferentes intensidades pela demanda de passageiros pagantes em função da variação na renda das famílias, podendo-se destacar dois períodos distintos: o primeiro quando houve aumento das tarifas acompanhado por uma depreciação da renda das famílias, entre 1995 e 2003, culminando com a queda de mais de 30% da demanda de transporte público urbano (TPU) nessas cidades; e o segundo, ocorrido desde meados de 2003, quando o aumento dos custos permaneceu, mas houve certo amortecimento dos seus efeitos sobre a demanda provocado pelo crescimento da renda da população, principalmente dos mais pobres. Isso refletiu na estabilização da demanda do TPU e mais recentemente na inversão da tendência de queda observada anteriormente.

Haveria que se argumentar ainda que o vale-transporte tivesse contribuído no amortecimento desse impacto. Contudo, vale ressaltar que, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, mais de 57% da população economicamente ativa que vivia nas 10 maiores regiões metropolitanas do país em 2008 pertenciam ao mercado de trabalho informal ou estavam desempregas e, portanto, não tinha garantia de recebimento desse benefício tarifário.

Portanto, para a maioria da população, essa parcela que não possui carteira de trabalho assinada, a variação do preço na tarifa de transporte coletivo urbano tende a pesar bastante na escolha do modo de transporte, levando à supressão de viagens ou à realização de deslocamentos a pé ou de bicicleta (ainda que sejam inadequados em caso de grandes distâncias a percorrer). Nesses casos, o alto valor da tarifa costuma se colocar como mais uma barreira na sustentação do nível de demanda do transporte público, implicando em menos deslocamentos realizados por esse modal devido sua substituição por modais não motorizados ou até pela supressão de viagens. De acordo

com a pesquisa Origem- Destino de São Paulo, realizada em 2007, por exemplo, cerca de 640 mil viagens por dia em um típico dia útil do mês eram realizadas a pé porque o custo da condução era considerado alto.

O amortecimento e a sensível inversão da tendência de queda da demanda de passageiros, proporcionados pela recuperação do poder de compra das pessoas em relação ao transporte público, também puderam ser observados na relação de número de tarifas compradas por salário mínimo. Em média, um salário mínimo conseguia comprar 199 passagens de ônibus em setembro de 1995. Esse número caiu para 169 em setembro de 2003 e voltou a subir alcançando 215 no mesmo mês de 2008.

No entanto, o crescimento sistemático do preço das tarifas de ônibus urbano acima da inflação, aliado às melhoras nas condições de renda da população, particularmente nos últimos oito anos, tendem a estimular também a substituição de viagens de transporte coletivo por outros modais individuais. Os recordes de vendas de automóveis e motocicletas que vêm sendo batidos a cada ano explicam em parte a evasão freqüente de passageiros dos sistemas de transporte público, deteriorando a situação do trânsito nas cidades.

É importante destacar a fragilidade das atuais condições de mobilidade urbana nas principais regiões metropolitanas brasileiras diante dessa trajetória persistente de crescimento dos custos dos serviços de transporte público e do uso intensivo do transporte individual motorizado pela população. Em um cenário no qual essa trajetória se mantenha, uma possível piora nas condições econômicas atuais, com retração da renda familiar, poderia desencadear conseqüências negativas para a demanda dos serviços de transporte público, como ocorreu em um passado recente, com sérias conseqüências para a mobilidade da população dos grandes centros urbanos. Por isso, a adoção de políticas de melhoria e redução dos custos do transporte público torna-se ainda mais importante nesse momento em que se faz possível aproveitar as condições gerais da economia para dar uma trajetória mais sustentada na recuperação do transporte público. Espera-se que o presente estudo reacenda esse debate.

Carlos Henrique R. de Carvalho, é técnico em planejamento e pesquisa da diretoria de estudos e políticas do Estado, das instituições e da democracia (Diest)

Rafael Henrique M. Pereira, é técnico em planejamento e pesquisa da diretoria de estudos e políticas regionais, urbanas e ambientais (Dirur)

Copyright © 2007 - DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO

É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação sem autorização.
Revista Desafios do Desenvolvimento - SBS, Quadra 01, Edifício BNDES, sala 1515 - Brasília - DF - Fone: (61) 2026-5334