

## O desafio de aumentar a atratividade do transporte público urbano no Brasil

2013 . Ano 10 . Edição 78 - 16/01/2014

**Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho**



Os dados da última Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) mostram que as famílias brasileiras comprometem cerca de cinco vezes mais a sua renda com os gastos em transporte privado do que com o transporte público. Sem que haja políticas consistentes de aumento da atratividade dos sistemas de transporte público, em um ambiente de estímulo ao uso e aquisição de veículos privados no Brasil, a tendência é que essa diferença cresça ainda mais no futuro.

A perda de atratividade do transporte público fica clara quando se analisam os gastos com transporte urbano em função da renda das famílias. Ao contrário da Europa, por exemplo, onde as famílias de mais alta renda e com alto índice de motorização utilizam intensivamente o transporte público, no Brasil constatou-se, pelos dados da POF, um perfil bastante diferente. Os gastos com transporte público sobem até um determinado nível de renda (mediana de renda *per capita* familiar). A partir desse ponto, os gastos em transporte público caem fortemente, indicando que as famílias mais ricas evitam esse serviço público (elasticidade-renda negativa). Mesmo no estrato social em que há aumento no gasto com transporte público com a elevação da renda *per capita* (metade das famílias mais pobres), esse aumento é proporcionalmente menor do que a variação dos gastos com transporte privado. Isso indica que o ganho tímido de demanda do transporte público verificado nos últimos anos no Brasil, em função do aumento de renda dos mais pobres, na verdade mascara um fenômeno de perda de mercado do transporte público para o transporte individual, principalmente em relação às motocicletas que, de acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD 2012), tiveram um avanço significativo nas classes de renda mais baixas usuárias de transporte coletivo.

Essa perda de mercado do transporte público fica clara quando se analisam os gastos *per capita* com transporte privado. Observa-se que em todos os estratos sociais há uma elevação mais do que proporcional nesses gastos em situações de elevação de renda (demanda elástica), indicando a propensão das famílias em gastar cada vez mais com veículos privados à medida que ficam mais ricas.

Do ponto de vista do bem-estar individual, não haveria problema nessa maior propensão ao consumo de transporte privado. Pelo contrário, pode-se considerar positivo o fato de a população pobre ter acesso a bens duráveis em períodos de expansão de renda. O problema é que, à medida que se intensifica o uso do transporte individual nas cidades, aumentam-se as deseconomias urbanas e a qualidade de vida da população fica comprometida em razão da elevação dos congestionamentos, poluição veicular e acidentes de trânsito, problemas que atingem, sobretudo, os moradores das grandes metrópoles brasileiras.

Mas como lidar com esse fato? De que maneira na Europa o transporte público consegue atrair usuários de alta renda? Não há fórmula mágica, mas, com certeza, as soluções passam por medidas que aumentem a atratividade do transporte público em relação ao individual, principalmente em períodos de forte expansão da renda. Nesse contexto, medidas restritivas que envolvem ônus financeiros aos usuários de transporte privado (pedágios, tarifação de estacionamentos, taxaço da gasolina, etc.) passam a ter destaque, apesar das críticas sobre a exclusão dos mais pobres. Em outra linha, as medidas de ampliação dos espaços exclusivos do transporte público tornam-se bastante interessantes por possibilitarem maior equidade no uso do espaço urbano e também maior justiça social.

Independentemente das medidas concretas, o importante é que os dirigentes públicos e privados busquem permanentemente o caminho da redução das desigualdades existentes nos sistemas de mobilidade urbana no país, melhorando a competitividade e a atratividade do transporte público em relação ao individual e, dessa maneira, contribuindo para tornar nossas cidades mais inclusivas e sustentáveis.

---

**Carlos Henrique Carvalho** é técnico de planejamento e pesquisa do **Ipea**.

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