

GRATUIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO E COMPORTAMENTO DE VIAGENS DE PESSOAS ACIMA DE 60 ANOS

Renato S. Vieira

Professor no Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo (REC/Fearp/USP).

E-mail: renato@fearp.usp.br.

Rafael H. M. Pereira

Técnico de planejamento e pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

E-mail: rafael.pereira@ipea.gov.br.

Lucas Emanuel

Professor no Departamento de Economia e no Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Federal da Bahia (UFBA).

E-mail: lucasemanuel@ufba.br.

Pedro Jorge Alves

Professor no Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Federal da Paraíba (PPGE/UFPB). *E-mail:* pedrojorge_holanda@hotmail.com.

DOI: <https://dx.doi.org/10.38116/td3224-port>.

Nos últimos anos, a gratuidade no transporte público tem ganhado destaque como instrumento para promover mobilidade urbana, especialmente entre populações vulneráveis, como a de idosos. Contudo, os efeitos reais dessas políticas sobre os padrões de deslocamento urbano ainda são pouco compreendidos, particularmente em países de renda média. Este estudo preenche essa lacuna ao avaliar, de forma rigorosa, os impactos da gratuidade tarifária sobre o comportamento de deslocamento dos idosos no Brasil.

A análise utiliza dados detalhados de onze pesquisas domiciliares de viagens, abrangendo sete grandes regiões metropolitanas brasileiras e mais de 66 mil adultos com idades entre 60 e 69 anos. Explora-se a variação na idade mínima de elegibilidade à gratuidade (65 anos nacionalmente, com exceções locais como São Paulo, onde o benefício é concedido aos 60 anos), aplicando-se um desenho quase-experimental de regressão descontínua (RDD). Essa metodologia permite estimar os efeitos causais da política,

ao comparar indivíduos imediatamente abaixo e acima da idade limite.

Os principais achados indicam que a elegibilidade à gratuidade resulta em um aumento de 7,1% no uso do transporte público entre idosos. Contudo, esse crescimento não está associado a uma substituição do automóvel, mas sim a uma substituição de viagens curtas a pé por deslocamentos via uso do transporte público. Há uma redução de 8,2% nas viagens a pé e uma diminuição de 7,3% na duração média das viagens em transporte público, sugerindo que os novos deslocamentos são mais curtos. Não foram identificados efeitos significativos sobre o uso ou posse de veículos motorizados privados.

Embora a gratuidade no transporte público seja amplamente promovida como uma solução para reduzir externalidades negativas associadas ao uso do automóvel – como congestionamentos e poluição –, os resultados deste estudo sugerem que, quando implementada de forma

SUMEX

isolada, essa política apresenta efeitos limitados na promoção de modos de transporte mais sustentáveis. A maior parte do aumento no uso do transporte público entre idosos advém da substituição de caminhadas curtas, não de viagens motorizadas, o que implica benefícios ambientais modestos e, possivelmente, uma redução na atividade física. Além disso, as estimativas são robustas a uma série de testes metodológicos, incluindo placebos, diferentes especificações e inspeções de descontinuidades em variáveis não relacionadas à política, o que fortalece a validade causal dos resultados.

A análise também revelou padrões heterogêneos: enquanto, entre indivíduos de maior renda, se observa redução mais acentuada nas viagens a pé e aumento do uso do transporte público, entre os de baixa renda há elevação do uso do transporte coletivo com encurtamento das viagens; já nos grupos de renda média, praticamente não se verificam mudanças relevantes. Esse conjunto de evidências sugere que a efetividade da gratuidade depende do contexto urbano e da articulação com políticas complementares, como restrições ao uso de automóveis e investimentos na qualidade e integração do transporte coletivo. Ademais, o avanço do envelhecimento populacional impõe desafios fiscais crescentes, indicando que a sustentabilidade dessa política exige revisão criteriosa de seus critérios de elegibilidade e mecanismos de financiamento.

O estudo conclui que, embora eficaz para aumentar o uso do transporte público entre idosos, a política de gratuidade tarifária não promove mudanças significativas na substituição de veículos particulares, reduzindo principalmente a mobilidade ativa (caminhada). Este estudo contribui de maneira significativa para a literatura relativa a políticas públicas em contextos urbanos de países de renda média, oferecendo evidências causais detalhadas e relevantes para o desenho de estratégias integradas de mobilidade. Seus achados dialogam diretamente com o debate político contemporâneo sobre gratuidade

tarifária, fortalecendo o papel da pesquisa empírica no aprimoramento de políticas que buscam equidade, eficiência e sustentabilidade nas cidades brasileiras.