

Transporte Urbano e Inclusão Social: elementos para políticas públicas

Alexandre A Gomide

ipea Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
aagomide@ipea.gov.br

Resumo

- **Objetivo:** Discutir o transporte público sob o enfoque da inclusão social
- **Conteúdo:**
 1. Pobreza e exclusão social
 2. Transporte urbano e pobreza
 3. Elementos para políticas públicas

Pobreza e exclusão social

- **Pobreza não é só insuficiência de renda**
 - Privação do acesso aos serviços essenciais
 - Negação dos direitos sociais
 - Segregação espacial

Pobreza: um fenômeno urbano

- 55 milhões de pobres (Ipea, 2001):
 - 76% nas áreas urbanas
 - 48% nas aglomerações urbanas

Linha de pobreza: renda per capita que assegura o mínimo para satisfazer as necessidades básicas (alimentação, vestuário, moradia e transportes)

Metrópoles com maior número de pobres

Fonte: Ipea, 2001 (a partir da Pnad de 1998)

Metrópole	No. Pobres (em milhões)	Proporção (em %)
São Paulo	5,3	33
Rio de Janeiro	2,9	30
Recife	1,6	58
Belo Horizonte	1,3	35
Salvador	1,2	45
Fortaleza	1,2	44

Perfil da população de baixa renda

- **Nas áreas metropolitanas:**
 - ✓ Desempregados
 - ✓ Trabalhadores informais
 - ✓ Mulheres
 - ✓ Jovens
 - ✓ 1/3 freqüenta a escola

Mobilidade dos pobres

■ Baixa mobilidade

- Trabalho e procura de emprego
- Integração social e lazer
- Acesso aos equipamentos urbanos

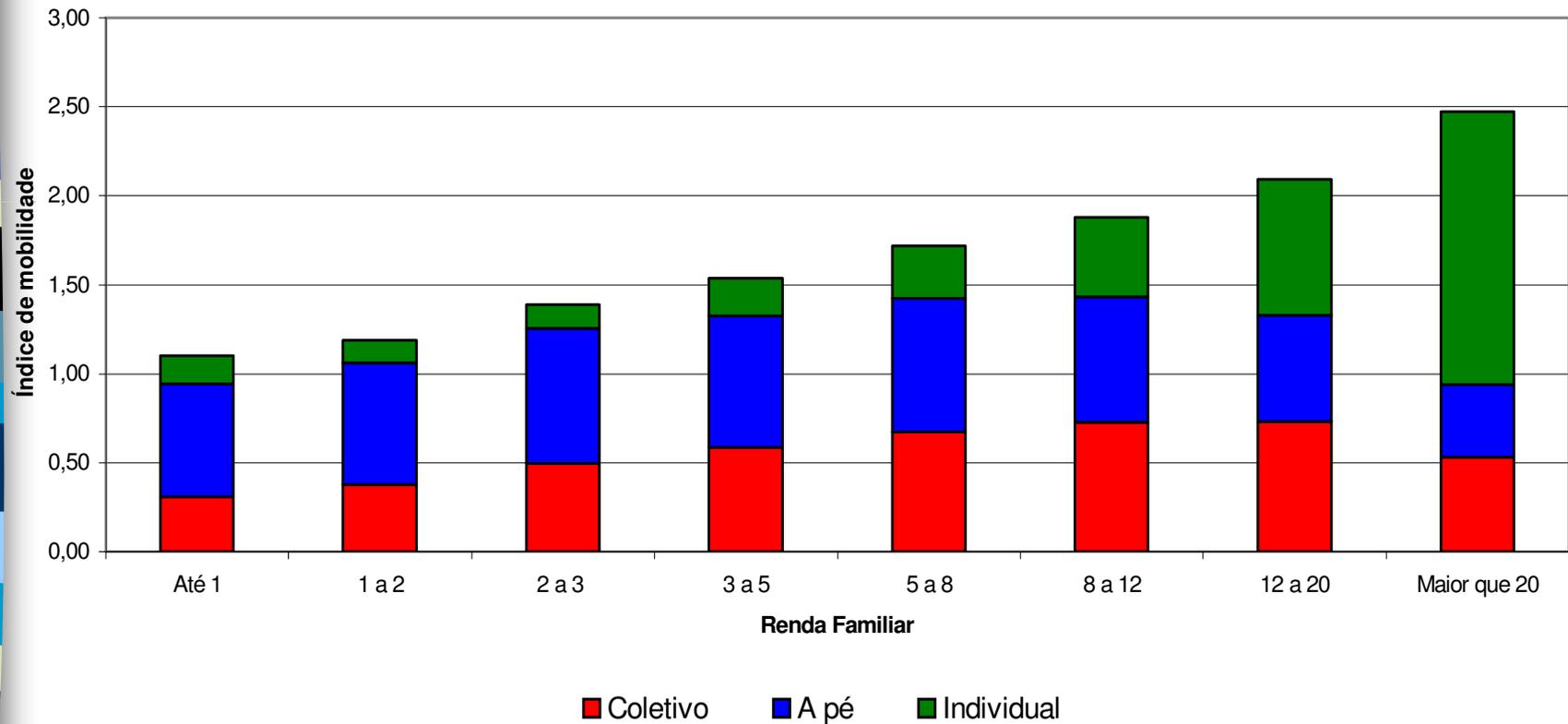
■ Muitos deslocamentos a pé

- Restrição de oportunidades
- Desgaste físico (produtividade)
- Perda de tempo

Mobilidade x Renda Familiar

Mobilidade Urbana x Renda Familiar - RMSP, 1997

Fonte: Cia do Metrô de SP, O/D de 1997



Motivos da viagem a pé por tipo de domicílio

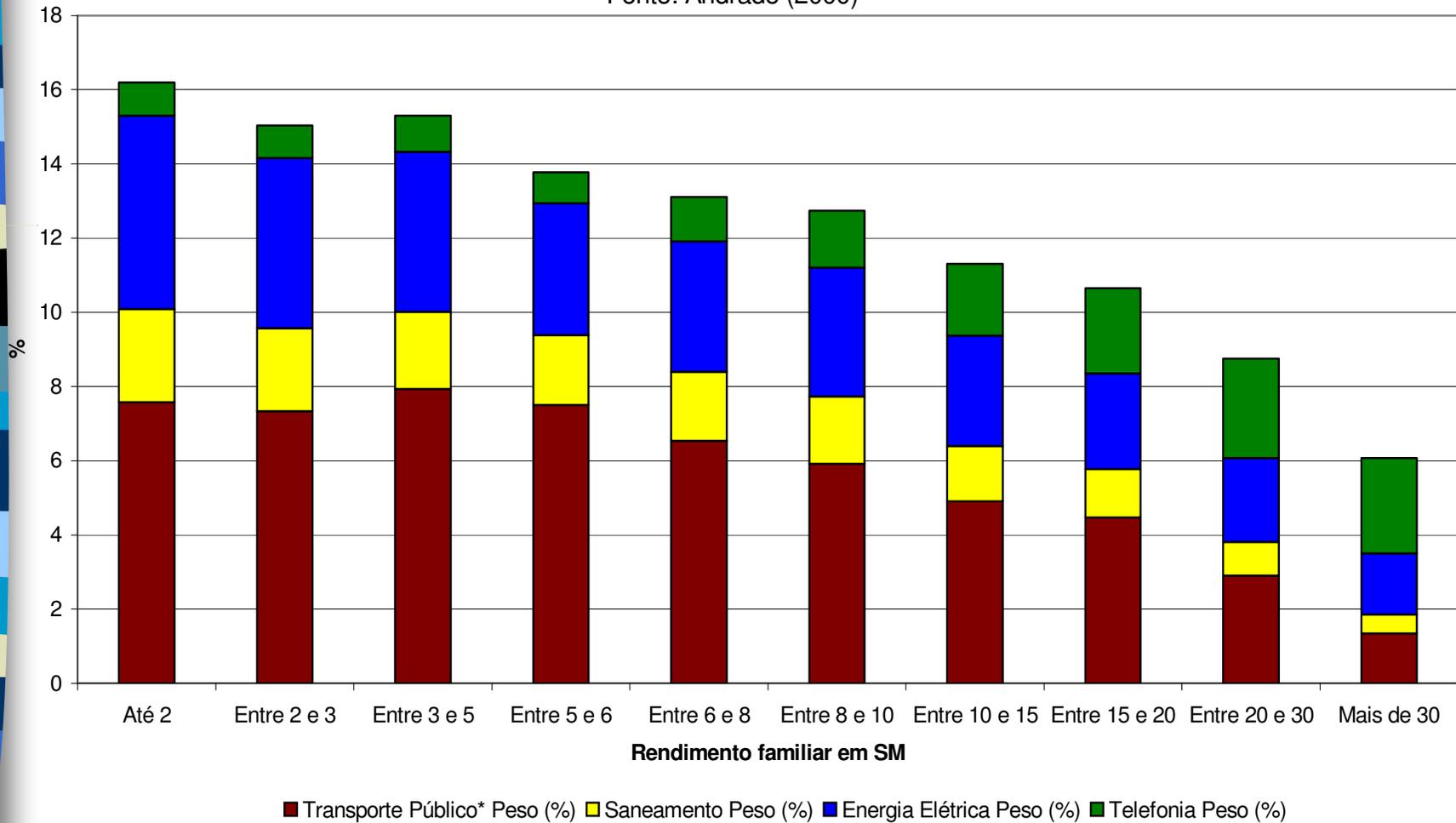
Fonte: O/D RMSP - de 1997 (em %)

Motivo	Particular	Coletivo	Favela
Caro	50	34	24
Desconforto	2	12	1
Ponto distte.	25	35	61
Demorado	15	14	10
Lotado	3	1	1
Viag. Demor.	2	1	2
Horário irreg.	3	3	1
Total	100	100	100

Transporte público e renda familiar

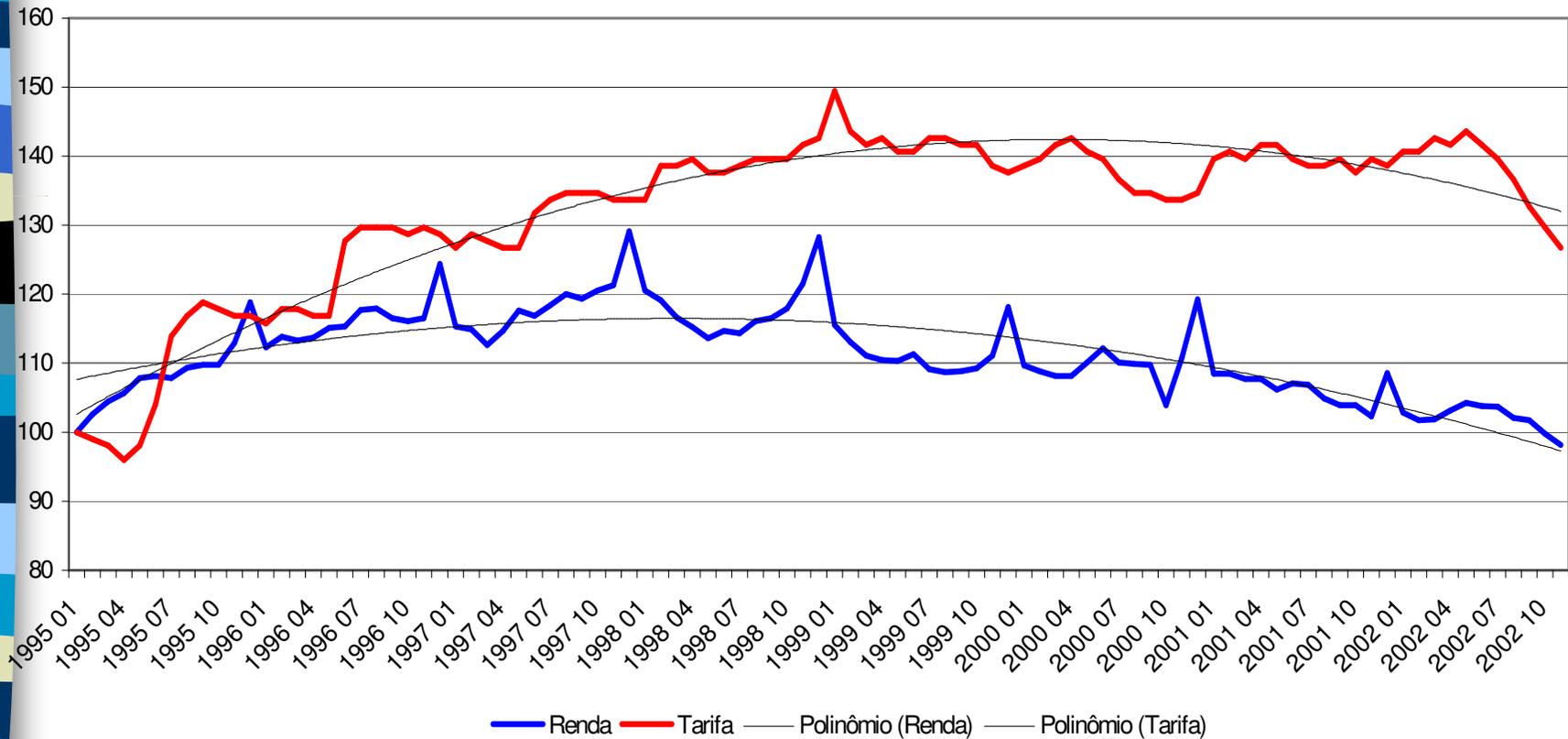
Peso dos serviços públicos no orçamento familiar por classes de rendimento médio familiar mensal em SM nas nove RMs mais Goiânia e DF - POF 1995/6

Fonte: Andrade (2000)



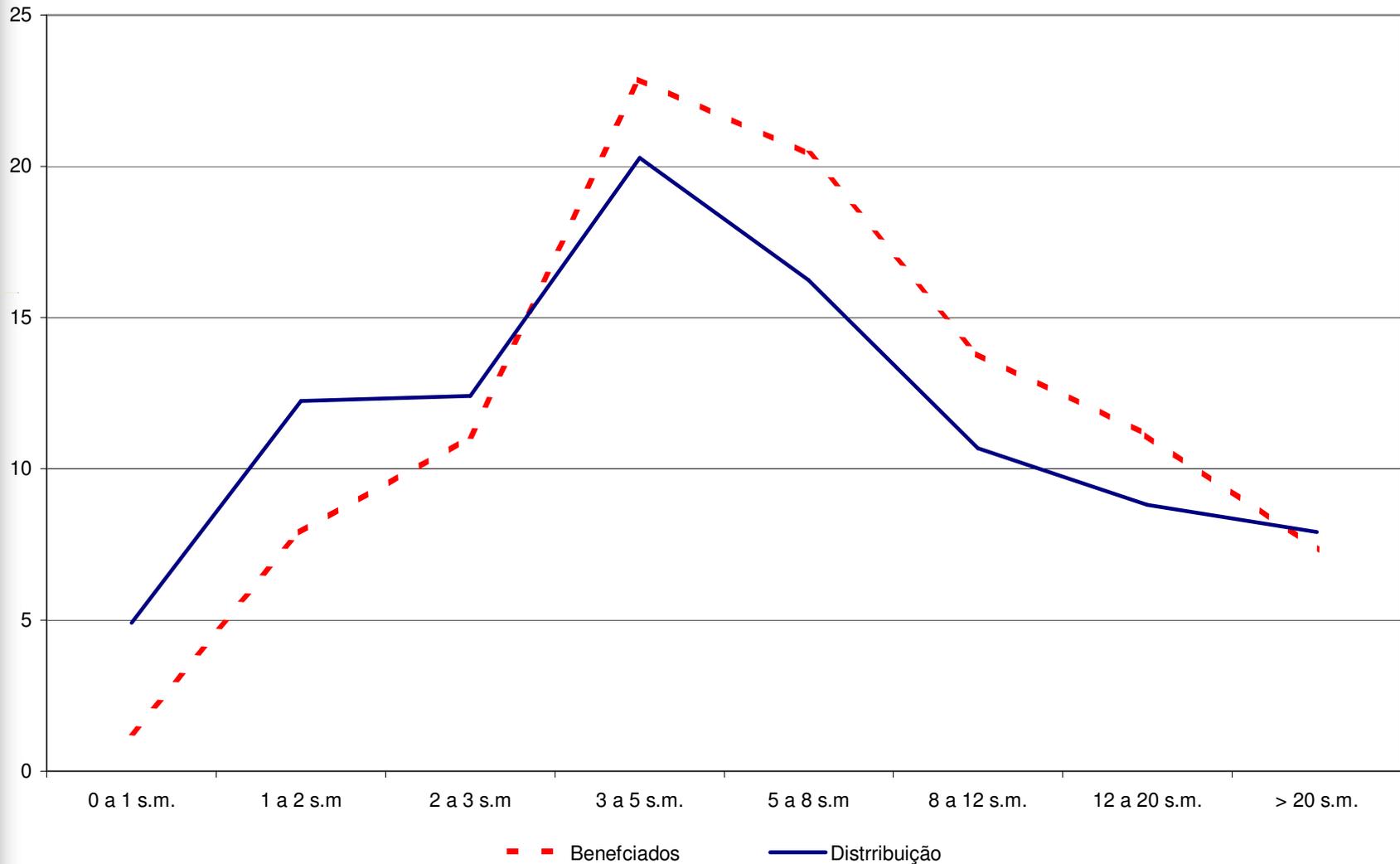
Tarifa x Renda

Rendimento médio real do trabalho nas RMs x Tarifa real média ponderada nas capitais -
Índice (jan/1995 =100) Fonte: IBGE e NTU



Pessoas que recebem auxílio para transporte x Pessoas em todas ocupações por faixa de renda (em %)

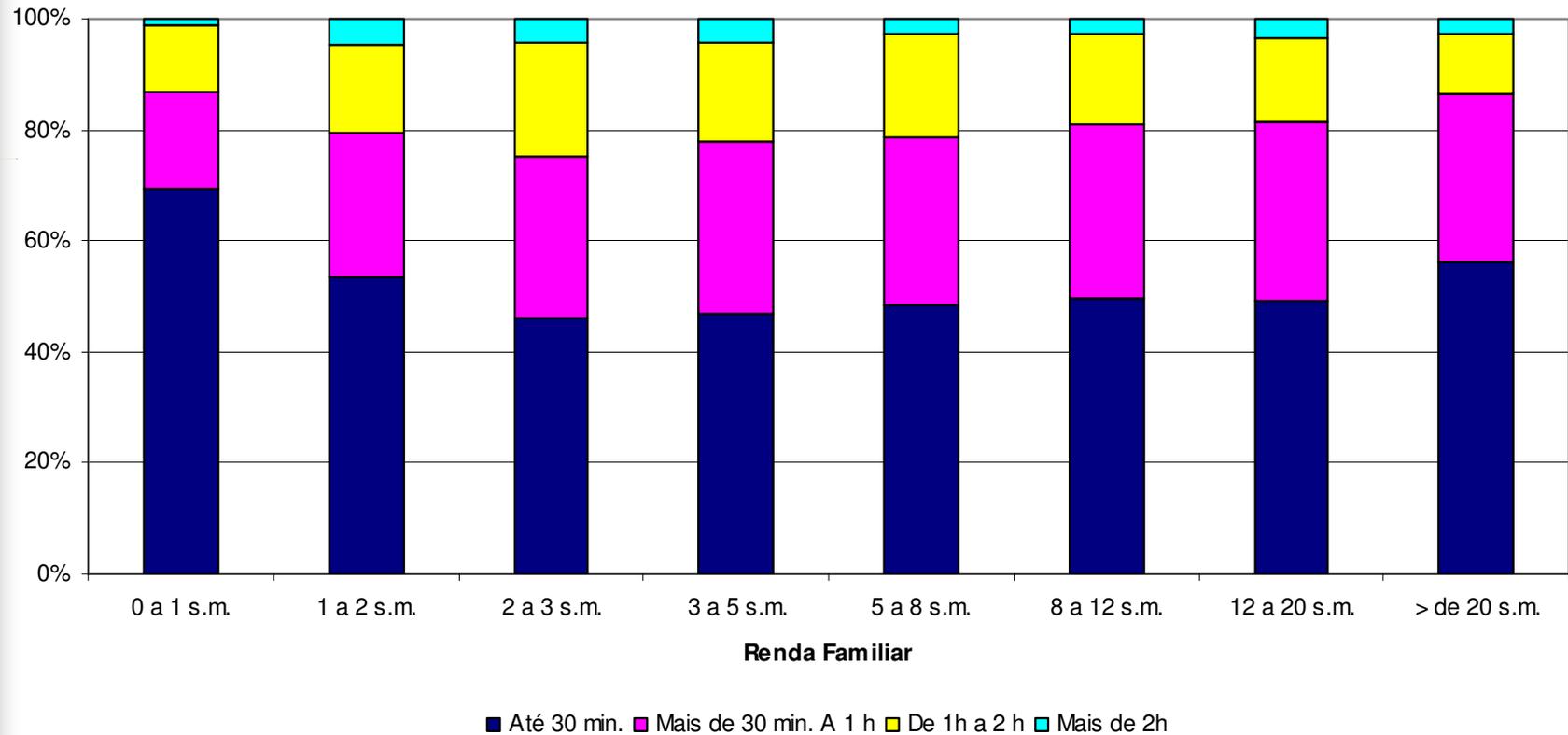
Fonte: PNAD/IBGE, 2001



Tempo de deslocamento para o trabalho x Renda - RMSP 2001

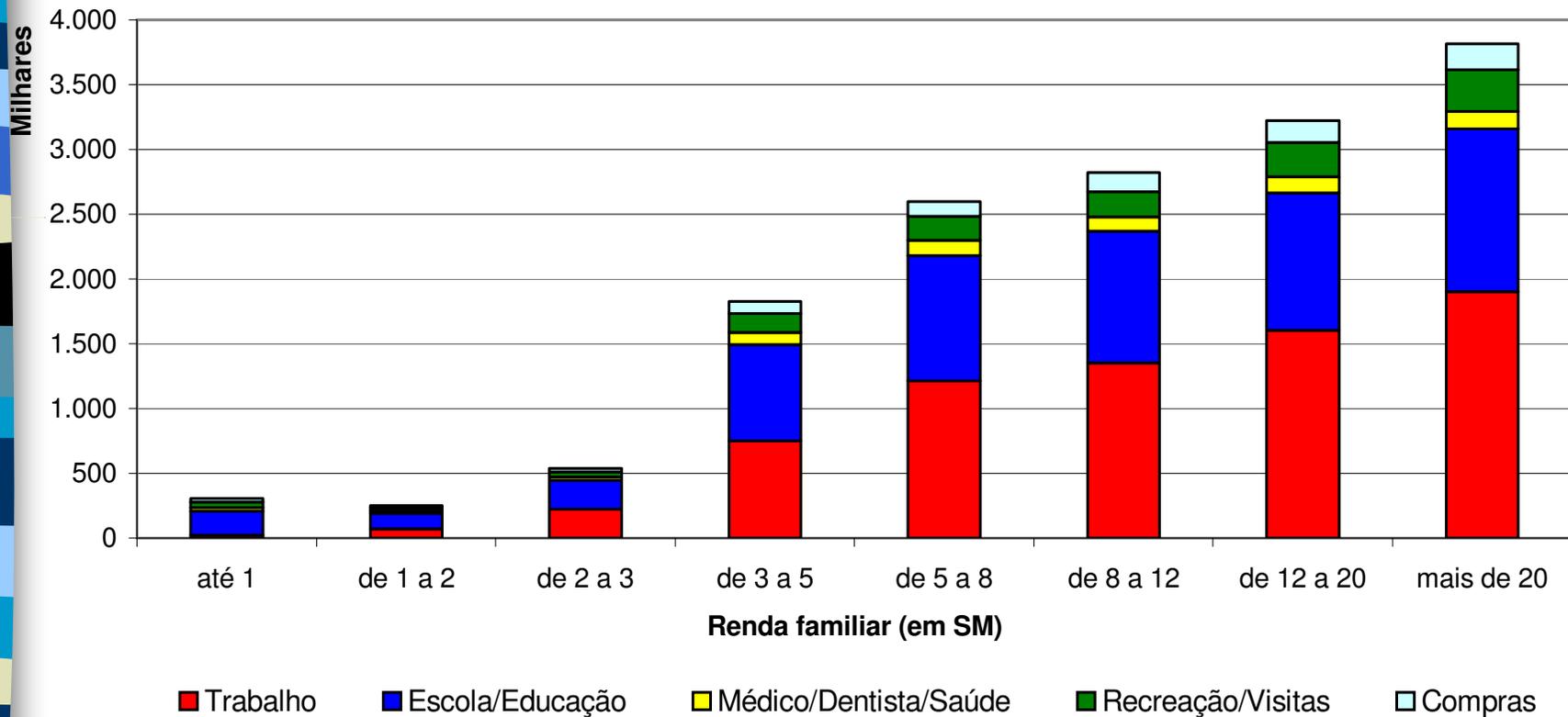
Tempos de deslocamento para o trabalho x renda - RMSP

Fonte: Phad 2001



Motivo x Renda

Número de Viagens por Motivo e Renda Familiar na RMSP
 (fonte: pesquisa O/D, 1997)



Pesquisa Itrans-Ipea

Etapa qualitativa:

■ Pobres se deslocam pouco

- Altas tarifas
- Oferta inadequada (espera, confiabilidade)
- Violência

■ Oportunidades de trabalho

- Quem precisa pagar mais de duas tarifas
- Quem recebe VT tem maior chance de perder emprego

Pesquisa Itrans-Ipea

■ Integração social

- Confinamento dos jovens e mulheres
- Isolamento da família, parentes e amigos

■ Escola e Saúde

- Deslocamentos a pé
- Dificuldades em emergências médicas

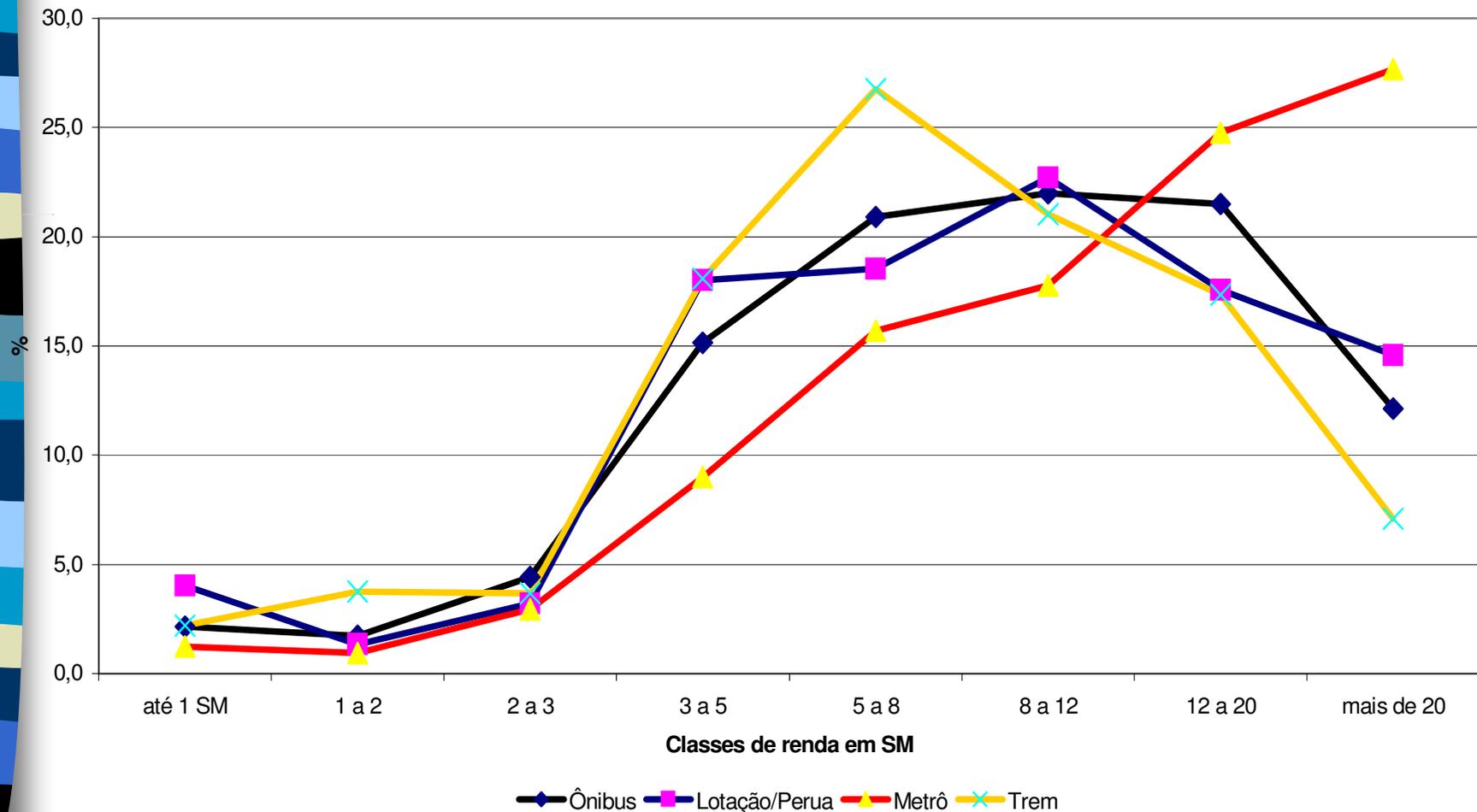
■ **Imagem**: a do ônibus é ruim; a do metrô (qualidade) e dos trens (preço) é boa

■ **Alternativos**: é bem aceito

Acesso aos serviços: OD RMSP, 1997

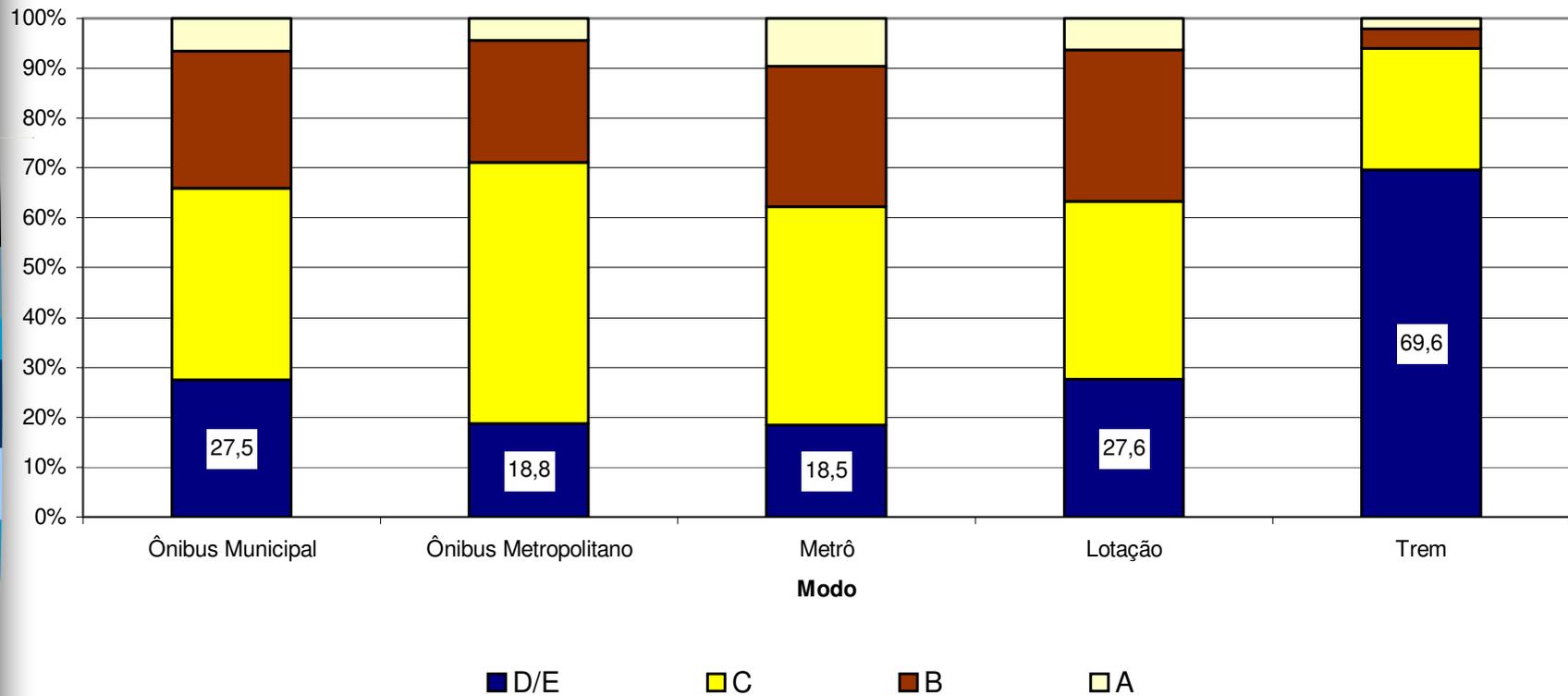
Distribuição de viagens por modo x renda
RMSP - 1997

Fonte: pesquisa O/D de 1997



Acesso aos serviços: Sedu, 2002

Metrópoles Nacionais – usuários habituais por classe



O quadro atual

- Privação do acesso aos serviços
- Baixa mobilidade urbana dos pobres
 - Segregação espacial
 - Restrição de oportunidades
 - Desintegração das relações sociais
- Altas tarifas
- Inadequação da oferta
- Informalidade supre as deficiências da oferta
- VT perdeu sua eficácia

Elementos para políticas públicas

■ Regulação

– Custos e tarifas

- Eficiência operacional

– Melhoria na oferta

- Serviços flexíveis e de menor porte, adaptados às necessidades dos mais pobres
- Metas e padrões de atendimento
- Universalização

Elementos para políticas públicas

■ Financiamento

- Fontes externas (e.g. pedágio urbano)
- Descontos e gratuidades
 - Previdência = idosos
 - Educação = estudantes de baixa renda
 - Saúde = atendimento da rede pública
- Subsídios diretos (segmentos vulneráveis)
 - Jovens e desempregados
 - Mulheres

Viagens por gênero (%)

Fonte: O/D RMSP, 1997

Motivo	Homens	Mulheres
Trabalho	38	26
Escola	4	6
Compras	3	5
Saúde	2	4
Lazer e Visitas	3	6
Residência	43	43
Outros	7	10

Elementos para políticas públicas

■ Transporte não-motorizado

- Melhor condições para os pedestres
- Propiciar o uso da bicicleta

■ Integração de políticas

- Descentralização de oportunidades, equipamentos e serviços urbanos

■ Foco nas áreas de baixa acessibilidade

- Serviços para as áreas pobres e informais

■ Participação social

Elementos para políticas públicas

- **Integração e coordenação entre modos**
 - Bicicletas, vans, microônibus, ônibus, trens e metrô
- **Integração e coordenação institucional**
 - A pobreza é metropolitana
 - Municípios, estado e governo federal

O papel dos metrô

- Usualmente: beneficia as classes médias (altas tarifas e áreas servidas)
- Pode beneficiar mais os pobres
 - Tarifas módicas
 - Integração física e tarifária = atingir os locais onde residem os pobres (trens, ônibus, alternativos)
- Regulação do uso do solo nas áreas de influência
 - Evitar que a valorização imobiliária na área de influencia expulse os pobres

Desafios para o setor

- Foco nos excluídos *ou* nos potenciais usuários de automóveis?
- “Uniformização” da oferta *ou* atendimento das necessidades dos pobres?
- Eficiência/competitividade e universalização?