



**Marcelo Neri**

Apenas metade da população brasileira está satisfeita com o transporte público de cada dia segundo o Gallup World Poll de 2009. Nos 150 países pesquisados, o Brasil se situa no 110º lugar. Os casos extremos são Cingapura (90% de satisfeitos) com a melhor percepção sobre qualidade do transporte público e Cuba entre aqueles que percebem o menor grau de satisfação (8% de satisfeitos). Apesar de o Brasil estar quase no meio desses extremos em termos de grau de satisfação, há 109 países com grau de satisfação melhor, ou igual, e apenas 40 países com piores percepções de qualidade do transporte público que o nosso. O brasileiro possui um nível de satisfação com transporte público inferior ao de países com a mesma renda.

# IMPACTOS do Bilhete Único

Os principais desafios das metrópoles brasileiras estão, de alguma maneira, relacionados ao transporte público: emprego, renda, meio ambiente, moradia, segurança, acesso à saúde e educação. No caso do Rio, a questão do transporte público é mais premente por ser o estado mais metropolitano da federação: 75% da população fluminense mora no Grande Rio, cidade partida entre o trabalho na capital e a moradia da periferia.

Em fevereiro de 2010, o governo do estado implantou o Bilhete Único no Grande Rio. A iniciativa corresponde ao primeiro Bilhete Único in-

termunicipal do país. Leia-se subsídio direto aos usuários dos diversos tipos de transporte públicos legalizados, proporcionando redução no custo da viagem. Agora, qual o impacto do Bilhete Único na vida das pessoas? O nosso principal objetivo aqui é quantificá-lo conforme o esquema ao lado.

Começamos com o impacto direto sobre o orçamento da clientela, pela transferência de renda e pela ampliação dos espaços de escolha. Neste último caso há que se basear em pesquisa de satisfação de usuários de transporte público. Há ainda que se perguntar ao não usuário de transporte, pois eles estão

## Apenas metade da nossa população está satisfeita com o transporte público. Entre 150 países o Brasil está no 110º lugar

sujeitos às externalidades emanadas pelas baixas quantidade e qualidade do transporte coletivo, tal como engarrafamentos e poluição. Há ainda o efeito direto sobre o tempo de transporte que pode ser traduzido em termos monetários usando os rendimentos do trabalho de

cada trabalhador, embora sem sinal *a priori* definido, pois as pessoas podem resolver morar mais longe do local de trabalho num lugar mais aprazível, ou mais barato. Da mesma forma que *a priori* é indeterminado o impacto do programa sobre as despesas agregadas de transporte, isto vai depender das elasticidades subjacentes. Se o preço cai, a quantidade da demanda sobe. O que se pode dizer inequivocamente é que as despesas com transporte individual e com transporte alternativo ilegal caem, e que o bem-estar do usuário sobe por preferência revelada, função do maior espaço de escolha oferecido.

Há ainda o efeito de potencializar a operação de outras ações públicas e privadas. O Bilhete Único pavimenta os caminhos do cidadão ao Estado e aos mercados, emanando externalidades para além de sua área de atuação. Exemplificando: o

Bilhete Único melhora o acesso à saúde pública ou melhora a educação mais específica não sujeita a gratuidades como curso técnico e/ou superior, ou ainda a educação básica, mas que encontra deficiências de transporte escolar, e/ou de escolas distantes.

O Bilhete Único torna potencialmente o mercado de trabalho mais integrado na busca de emprego, no barateamento do vale-transporte o que pode finalmente redundar na formalização do trabalhador da periferia. As lições emanadas da introdução do Bilhete Único no município de São Paulo (implantado em 2004) permitem captar efeitos de prazo mais longo sobre a miríade de dimensões ilustradas acima. O site [www.fgv.br/cps/bu](http://www.fgv.br/cps/bu) permite explorar diversas dimensões desses impactos.

O Bilhete Único vale para viagens entre os municípios do Grande Rio, incluindo todos os modais de transporte público (barca, trem, metrô, ônibus e vans legalizadas). A tarifa subsidiada passou a custar R\$ 4,40 por viagem intermunicipal que dura até duas horas, depois estendida a duas horas e meia, levando à frequente redução de mais de 50% no valor total da viagem. Desde seu lançamento, 1,3 milhão de pessoas efetivamente utilizaram o Bilhete Único ao menos uma vez, num total de 159 milhões de viagens. Isso significa uma média diária de 582 mil viagens chegando agora a 780 mil viagens/dia.



### Impactos indiretos

#### Trabalho

Competitividade econômica  
Novos postos de trabalho

#### Geográfico

Opções moradia/trabalho  
Desadensamento urbano

#### Ambiental

Poluição/trânsito  
Exposição a acidentes

#### Política

Combate a vans ilegais  
Novo instrumento de política de transporte

### Impactos diretos

**Orçamento individual e familiar**

**Escolha de transporte**  
Qualidade do deslocamento

O subsídio às tarifas de transportes, hoje de R\$ 2,62/dia, em média, por usuário do Bilhete Único, encontra respaldo na literatura internacional como política pró-pobre com potencial de melhorar a qualidade e diminuir o binômio ilegal/individual no setor de transportes, além de reduzir, nos horários de pico, o número de veículos em circulação. Em particular a frota não oficial que circula com lotação acima da permitida e em mau estado de conservação, expondo seus usuários, e a população em geral, a acidentes de trânsito.

A população da periferia desloca-se diariamente para a capital, seja para ir e voltar do trabalho, seja para acessar algum serviço não disponível nas chamadas cidades-dormitório. Esse deslocamento custa caro em dinheiro – a cidade do Rio tinha, antes do Bilhete Único, as passagens intermunicipais mais caras conhecidas do país atingindo o valor de R\$ 17 em julho de 2009. A passagem intermunicipal mais barata dessas capitais é do município de São Paulo o que pode talvez refletir efeitos indiretos do Bilhete Único lá implantado em 2004 sobre a competição no setor de transportes.

A despesa média de transporte coletivo era de R\$ 95 mês por usuário do Grande Rio, ocupando parcela maior do orçamento familiar que a de alimentação. Antes do Bilhete

Único, entre todas as regiões, a capital e a periferia fluminense apresentavam despesas de transporte individuais superiores às demais (com exceção de Manaus). No *ranking* das áreas metropolitanas entre todas as capitais, a do Rio de Janeiro apresentava despesas de transporte superiores às demais capitais: R\$ 102 contra a média dessas áreas de R\$ 71. Entre as periferias, a do Rio de Janeiro apresenta a segunda maior despesa de transporte de R\$ 68 perdendo apenas para a periferia paulistana.

É interessante observar que classe de renda é a variável mais importante para explicar o montante de despesas específicas com transporte individual. Nas despesas com transporte intermunicipal, o objeto do novo programa fluminense, a periferia do Grande Rio apresentava de longe o maior custo por pessoa com R\$ 14 mensais entre todas as capitais e periferias metropolitanas, sendo quase o dobro da segunda colocada no *ranking* que foi a periferia de Belo Horizonte com R\$ 7 e quase o quádruplo da média dessas metrópoles.

Antes do Bilhete Único, cada morador do Grande Rio passava em média 22% de sua jornada de labuta diária no transporte – ou cerca de 86 minutos por dia útil, ou ainda R\$ 10 de tempo de transporte por dia útil, avaliado o seu respectivo salário, fora o custo da passagem. O

tempo de transporte no Grande Rio cresceu 10% nos últimos 10 anos, subindo na expansão econômica dos últimos anos e no Plano Real, por exemplo. Se depender só das escolhas privadas, o sucesso econômico gera por si engarrafamentos. Minhas experiências pessoais recentes em países emergentes como a Rússia, México e Índia, foram bastantes ilustrativas.

Além disso, devido ao custo da passagem e às dificuldades de acesso, usuários de transporte público no Grande Rio acabam optando pelo uso de modais não oficiais, como vans e “lotadas”, colocando em risco sua segurança: 68% daqueles envolvidos em acidentes de trânsito eram condutor ou passageiro de carro ou van. Complementarmente, entre as pessoas que precisaram, mas não buscaram serviço de saúde, 6,4% não foram por dificuldades de transporte e outras 5,3% porque o local de atendimento era distante, ou de difícil acesso. Transporte também é saúde.

De acordo com o Censo das Favelas, há uma baixa preocupação dos seus moradores com transporte público (1,1%). As favelas parecem ser a “solução” ao problema de transporte público. O fato de a favela mais próxima da área mais rica da cidade, a Rocinha, ter reportado menor necessidade principal de transporte público, 0,31%, ilustra o ponto.

A informalidade característica do Rio no trabalho, na rua e na casa se nutria do alto custo do transporte público, diminuindo a empregabilidade da população: aos empregadores, torna-se muito caro contratar o trabalhador que mora longe; para o trabalhador, é inviável pagar a passagem com o seu salário. Com isso, a solução passa pela informalidade, redutora do custo de contratação. Em outros casos, o salário oferecido simplesmente não compensa, e a oferta de trabalho para os moradores da periferia fica limitada às localidades próximas ao seu domicílio, ou força as pessoas a migrarem para favelas próximas aos locais onde há trabalho: 40% das mulheres ocupadas na Rocinha eram domésticas.

Já no efeito-emprego, uma vez que o custo de transporte fica mais barato, há maior interesse do empregador em contratar o trabalhador que mora mais longe. As oportunidades potenciais de emprego também se ampliam, uma vez que passa a valer a pena procurar empregos mais distantes de sua residência. O estado do Rio de Janeiro gerou 149 mil postos de trabalho formais nos primeiros nove meses do ano de 2010. Houve um incremento relativo no período pós Bilhete Único *vis-à-vis* outras metrópoles. Encontramos um aumento diferenciado depois de 2004 da chance de ocupação do município de São Paulo,

ano de implantação do Bilhete Único paulistano. A chance de ocupação sobe 14,44% no município de São Paulo de 2010 em relação às demais regiões no período posterior à implantação do Bilhete Único em 2004. Fora o impacto direto no orçamento, aquele exercido no emprego formal talvez seja o efeito mais palpável emanado das experiências brasileiras de Bilhete Único.

### Sugestões

O Bilhete Único trouxe ao Grande Rio um instrumento capaz de baratear o transporte de cada dia e torná-lo mais racional, valorizando o transporte coletivo e legal. Uma possibilidade é explorar interações com transporte municipal através do Bilhete Único carioca inspirado na iniciativa estadual. O novo programa se favorece dos cadastros do Bilhete Único intermunicipal se beneficiando da adesão dos seus beneficiários e da racionalização prévia nas linhas de transporte.

É possível ainda usar as informações subjacentes à operação do Bilhete Único para regular atrasos de transporte público penalizando as empresas infratoras com retiradas do subsídio. Há uma miríade de soluções encontradas na literatura sobre o uso de subsídios baseados em resultados obtidos pelas empresas prestadoras de serviços.

Esta linha guiaria ainda a alocação de subsídios dife-

## O BU trouxe ao Grande Rio um instrumento capaz de baratear o transporte de cada dia e torná-lo mais racional, valorizando o transporte coletivo e legal

renciados à população pobre condicionado a resultados efetivos entregues. A combinação desses mecanismos de incentivo com a estrutura do Cadastro Social Único com vistas à operacionalização de subsídios aos consumidores de baixa renda, guarda a promessa de gerar um aumento de renda análogo ao do Bolsa Família e de libertar uma miríade de escolhas dos pobres. Se os serviços de Estado e os mercados não vão aos pobres das periferias, que se deixe essas pessoas irem até eles. ✉

---

Marcelo Neri – Centro de Políticas Sociais e Escola de Pós-Graduação em Economia da FGV  
mcneri@fgv.br e www.fgv.br/cps

A pesquisa aqui resumida contou com a colaboração de Luisa Carvalhaes, Lavinia Holanda, Pedro Lipkin e Samanta Sacramento.