

Indicador 5.1 - Peso do custo do transporte público na renda média

Descrição:

Valor da tarifa preponderante multiplicada por 50 viagens em relação à renda média mensal no município. Percentual do rendimento médio potencialmente gasto com transporte.

Fonte:

IBGE [Censo Demográfico e Pesquisa Mensal de Emprego]

ANTP

Para esse indicador foram utilizados os dados de tarifa preponderante disponibilizados pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Para se estimar o Peso do Transporte Coletivo sobre o rendimento médio, foi considerada a aquisição de 50 viagens por mês. Já para rendimento médio, foram utilizados dados do Censo Demográfico do IBGE atualizados com base na variação média de rendimentos ano a ano da Pesquisa Mensal do Emprego. O universo para esse indicador é de 46 municípios nos quais a ANTP monitora o valor da tarifa preponderante. É importante frisar que o indicador refere-se a um potencial impacto da tarifa no rendimento médio mensal, por essa razão possui a limitação de não refletir os valores efetivamente gastos com transporte coletivo. Em especial, quando analisamos o conjunto de trabalhadores beneficiados pela política de vale-transporte.

Os resultados revelam que além de um percentual significativo do rendimento médio ser comprometido com transporte coletivo, esses valores apresentam tendência crescente desde 2010. Nos municípios com população entre 500 mil e 1 milhão de habitantes, essa informação é ainda mais preocupante, onde mais de 14% do rendimento médio (Figura 11) seria comprometido para realização de 50 viagens em 2015. Em uma análise regional, a Região Sudeste é onde o consumo de transporte coletivo, no ano de 2015, teria maior impacto na renda, com valor acima de 13% (Figura 12).

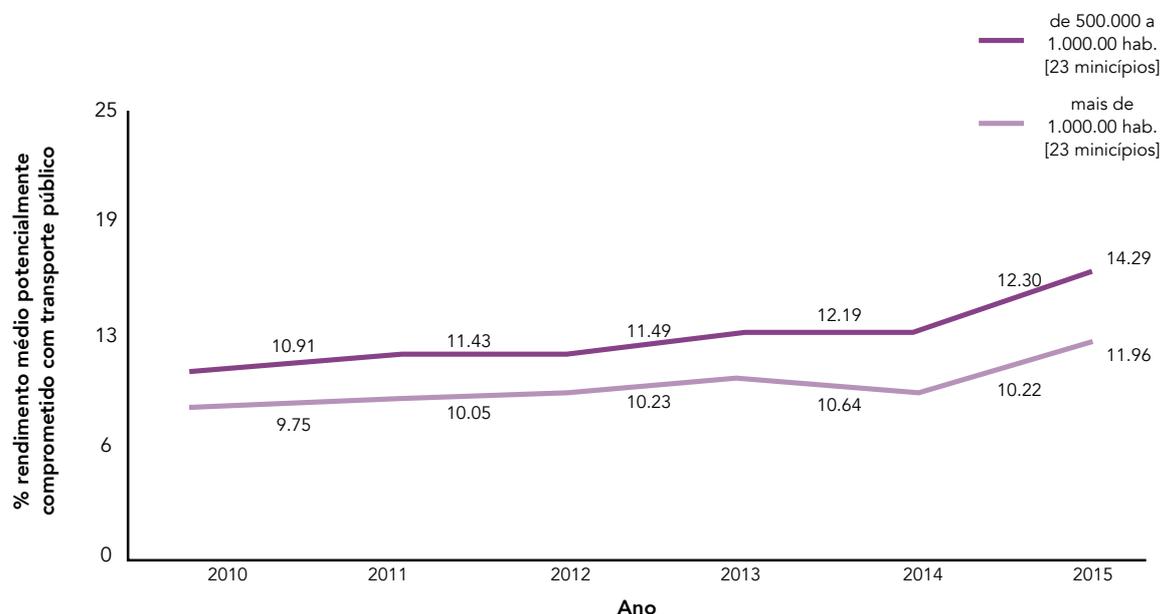


Figura 11. Peso do custo do transporte público na renda média. Municípios com porte populacional acima de 500.000 habitantes e Ano. Fonte: ANTP e IBGE (2010 a 2015). Elaboração: Ministério das Cidades.

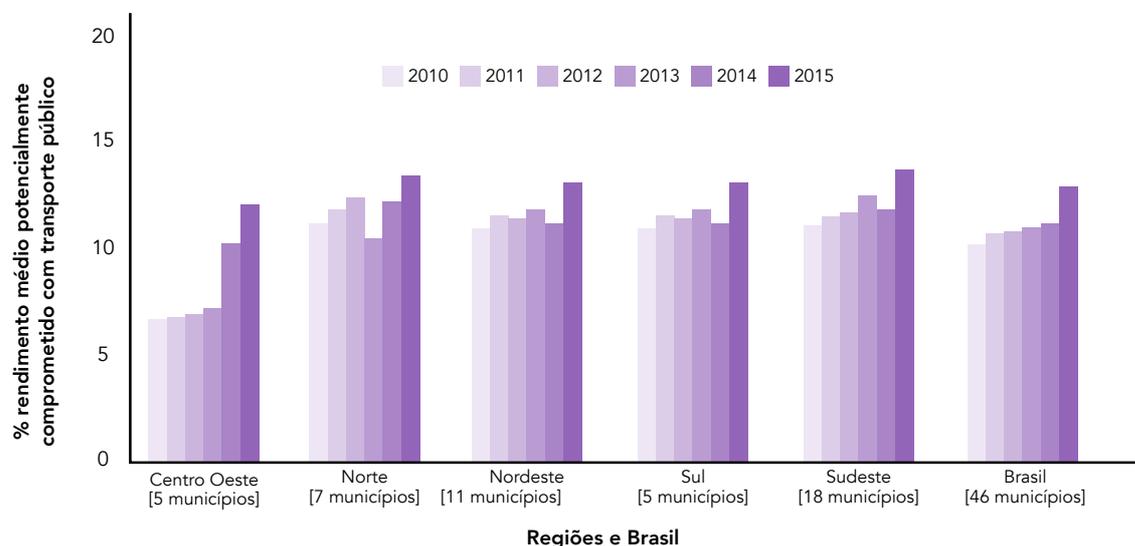


Figura 12. Peso do custo do transporte público na renda média. Brasil, Regiões e Ano. Fonte: ANTP e IBGE (2010 a 2014). Elaboração: Ministério das Cidades.

Além de indicar em que medida o transporte público é econômica e financeiramente acessível às famílias brasileiras, essa informação complementa aquela revelada pelo indicador 3.1, de que quase toda a receita do sistema de transporte coletivo é advinda da cobrança de tarifa. A tendência crescente do indicador aponta para uma potencial queda da atratividade do transporte coletivo, principalmente se consideramos o conjunto de incentivos dados ao transporte privado individual. Os dados nacionais do IPCA mostram que, desde julho de 1989, as tarifas de ônibus municipais aumentaram, em média, 191% acima da inflação e as de metrô, 184%, enquanto, o custo do transporte individual (automóveis e motos) cresceu, em média, abaixo da inflação nas últimas décadas, isso se deve em muito às políticas públicas praticadas (AUGUSTIN, 2016).

Essas informações são corroboradas pelas informações do Anuário da NTU, as quais mostram que a quantidade de passageiros transportados sofreu redução de 9% dos passageiros pagantes do ano de 2014 para 2015, indicando o quanto a tarifa pode impactar na atratividade do transporte público em relação ao transporte individual.

Cabe destacar que cerca de 40% dos trabalhadores brasileiros recebem algum tipo de auxílio-transporte (IPEA, 2013). Esses trabalhadores comprometem menos de 6% de seus rendimentos com o deslocamento casa/trabalho. Além de não cobrir as demais viagens do trabalhador formal, o auxílio-transporte não alcança as famílias de mais baixa renda que atuam em grande parte no mercado informal.

As classes mais baixas apresentam os maiores percentuais de informalidade no trabalho, de forma que a política do vale-transporte não atinge justamente quem mais precisa. Os menores percentuais de cobertura do auxílio-transporte estão nas famílias com renda per capita inferior a ½ salário mínimo. (IPEA, 2016, p. 15)

Diante desse cenário, fica clara a necessidade, já apontada no indicador 3.1, de capacitar e incentivar municípios à adoção de práticas para arrecadação de receita extra tarifária nos sistemas de transporte, em especial os subsídios estatais. Além de mapear esse ponto crítico na efetividade da PNMU, aponta-se como encaminhamento a estruturação de parcerias institucionais de forma que o Ministério das Cidades possa contar com o levantamento das tarifas preponderantes não apenas nos municípios com população acima de 500 mil habitantes e capitais, mas também nos municípios das principais regiões metropolitanas brasileiras.

5 NTU. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Anuário NTU: 2015-2016 / Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos- Brasília: NTU, 2016. 60p.

5.1 Peso do custo do transporte público na renda média



Eixo temático

Acesso e equidade.

Definição

Valor da tarifa preponderante multiplicada por 50 viagens em relação a renda média mensal no município. Percentual do rendimento médio potencialmente gasto com transporte.

Fórmula

(Tarifa preponderante do sistema de transporte coletivo convencional X 50 passagens por mês) / Valor do salário médio em R\$ X 100.

Unidade

%

Relevância

O indicador permite perceber quanto as despesas com transporte tem comprometido o orçamento das famílias. Permitindo verificar em que medida o transporte público é econômica/ financeiramente acessível às famílias brasileiras.

Sendo um bom indicador também para verificar a atratividade do transporte público em relação ao transporte individual, uma vez que tanto mais o transporte público compromete a renda familiar, mais 'viável' se torna a escolha pelo transporte individual.

Limitações

O universo reduzido de municípios que possuem informação sistematizada de tarifas preponderante (46 municípios).

Método de cálculo

Cálculo do Numerador:

- fonte a ANTP, tarifa preponderante no mês de abril daquele ano, tabela disponível em < http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/SIMOB/Copia%20de%20Tarifas%202005%20a%202015.pdf>.

Cálculo do Denominador:

- Rendimento médio domiciliar per capita do Censo Demográfico de 2010: Tabela 3974 - Valor do rendimento nominal médio mensal domiciliar per capita das pessoas de 10 anos ou mais de idade, com rendimento mensal domiciliar per capita, residentes em domicílios particulares, exclusive as pessoas cuja condição no domicílio era pensionista, empregado(a) doméstico(a) ou parente do(a) empregado(a) doméstico(a). Extraída do Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA).

- Atualizado pela variação anual do rendimento médio per capita da Pesquisa Mensal do Emprego (PME): Tabela 2187 - Rendimento médio real do trabalho principal, habitualmente recebidas por mês, pelas pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas no trabalho principal da semana de referência. Extraída do Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA).

Dados

- Rendimento médio conforme a Tabela 3974 "Valor do rendimento nominal médio mensal domiciliar per capita das pessoas de 10 anos ou mais de idade, com rendimento mensal domiciliar per capita, residentes em domicílios particulares, [...]" Fonte: IBGE (Censo Demográfico)

- Variação do rendimento médio com base na variação média do rendimento conforme conforme a Tabela 2187 - "rendimento médio real do trabalho principal, habitualmente recebido por mês, pelas pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas no trabalho principal da semana de referência, por regiões Metropolitanas". Fonte: IBGE (Pesquisa Mensal de Emprego)

- Tarifa preponderante. Fonte: ANTP

Valor de referência

Em levantamento.

Periodicidade

Sugere-se periodicidade Anual

Ano da última medição

Rendimento médio = 2010
Variação do rendimento médio = 18/03/2016
Tarifa preponderante = 2016

Abrangência

Rendimento médio =
Regiões Metropolitanas
Tarifa preponderante = ANTP
(para municípios com mais de 500 mil habitantes e capitais)

Desagregação

Municipal

Referência bibliográfica

<http://www.ipeadata.gov.br/>
<http://www.ibge.gov.br/>
<http://www.antp.org.br/>

Observações

Pretende-se desenvolver esse indicador para que tenha-se informações completas para as nove primeiras RMs criadas nos anos 1970: RM Rio de Janeiro/RJ, RM São Paulo/SP, RM Belo Horizonte/MG, RM Porto Alegre/RS, RM Recife/PE, RM Salvador/BA, RM Curitiba/PR, RM Belém/PA, RM Fortaleza/CE e à RIDA do Distrito Federal e Entorno, criada em 1998.