

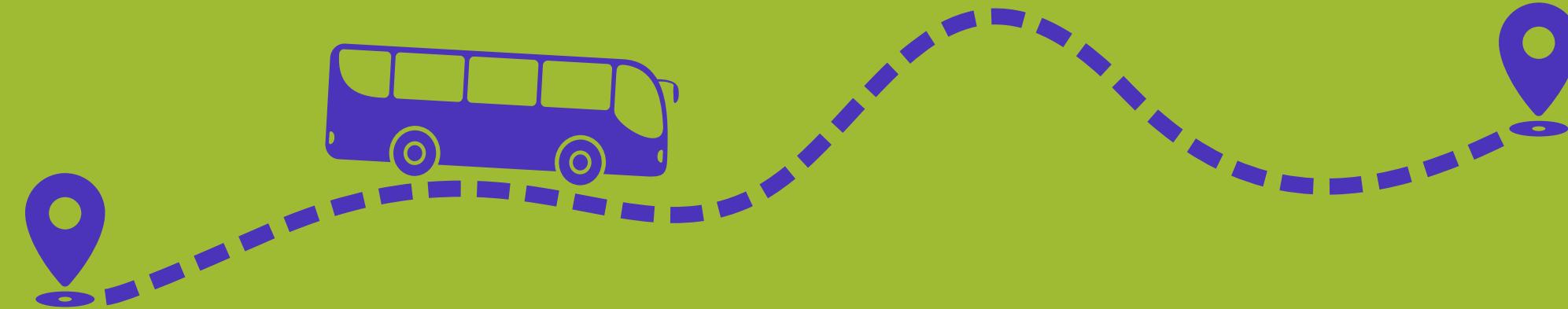
# O peso do custo do transporte

O que podemos esperar com a  
economia de renda das famílias em  
um cenário de Tarifa Zero?



---

**Valter Palmieri Jr - Strong Business School**

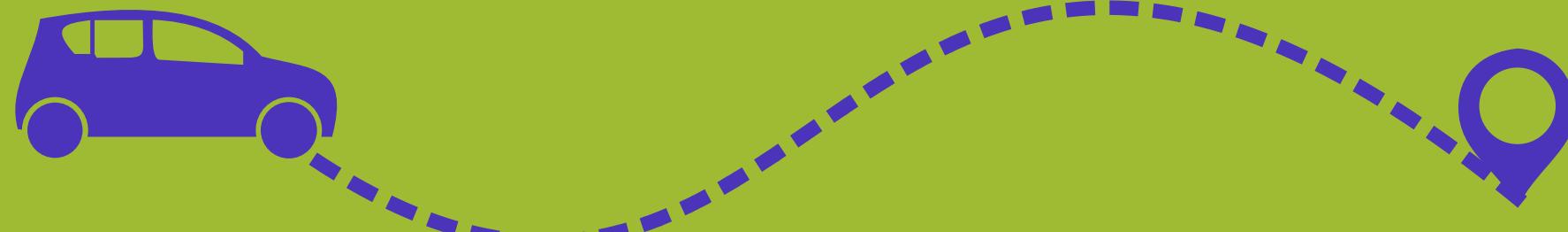


## **Porque economicamente é justificável o Estado subsidiar o transporte público?**

Porque se trata de um setor com **falhas de mercado**:  
**O preço pago pelo usuário não incorpora os benefícios sociais gerados** — como a redução de congestionamentos, poluição e impactos positivos na saúde e poder de compra das famílias com menor poder aquisitivo. **O subsídio alinha os incentivos individuais ao interesse coletivo, promovendo maior eficiência social.**

**Transporte com qualidade e com Tarifa Zero gera uma economia substantiva. Maior que ao que se gasta hoje com transporte público.**

Isso aconteceria porque quando o transporte público é caro e ruim, gera necessidade maior para as pessoas terem automóveis, que geram custos elevados (custos explícitos + implícitos).





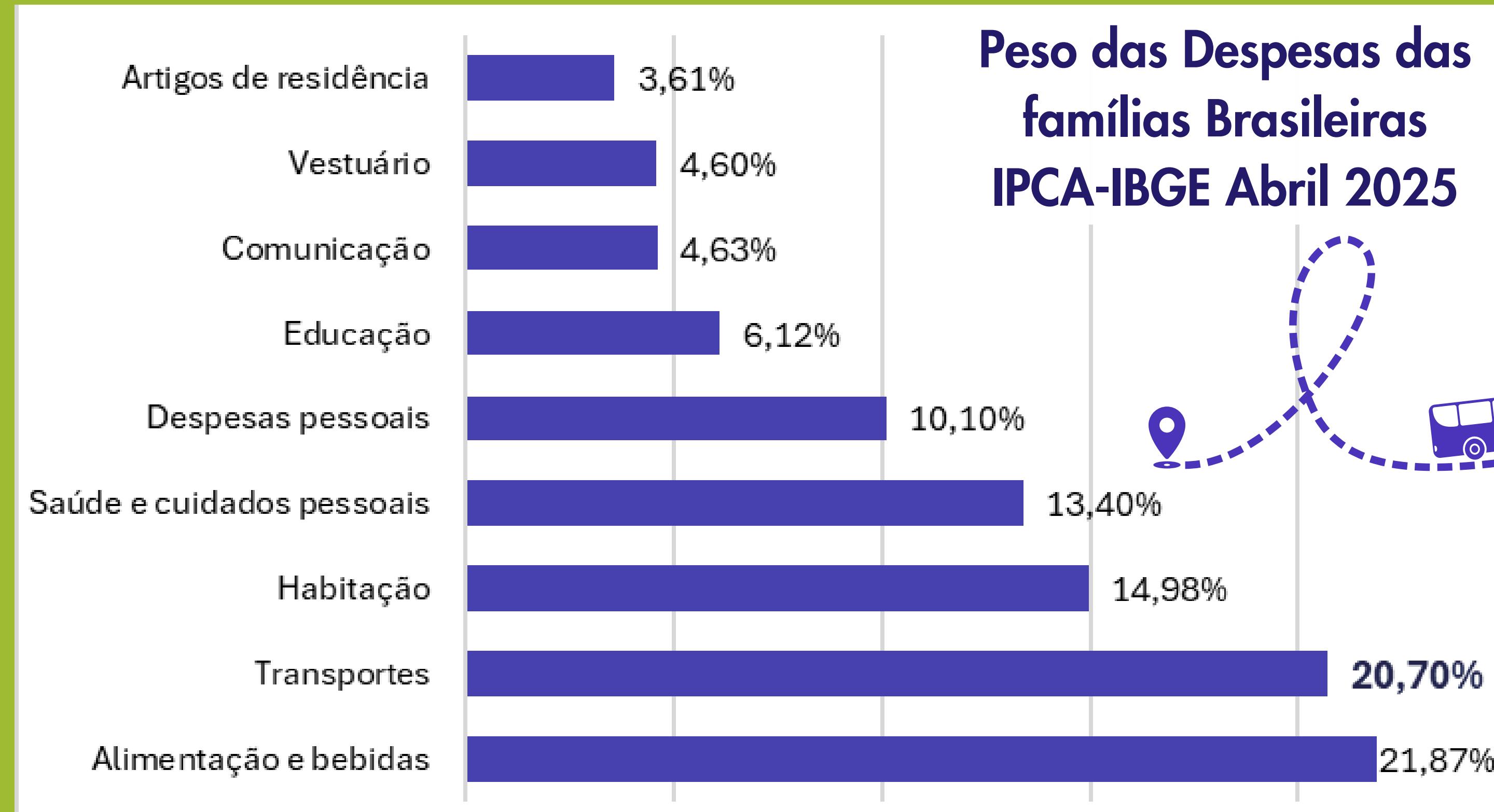
Ter um automóvel no Brasil é mais que um meio de transporte — é **símbolo de status e mobilidade social**. Isso se deve, em grande parte, à má qualidade do transporte público, que não garante dignidade nem eficiência.

Assim, a solução para a mobilidade urbana é empurrada ao indivíduo, que busca no carro próprio o que o Estado não assegura coletivamente. O resultado é uma cidade excludente, onde circular bem é um privilégio — e não um direito.

**O tempo perdido no transporte público é uma forma de violência urbana silenciosa**

**Atualmente, 20,70% das despesas familiares no Brasil é com Transporte.**

Em países com maior política pública em transporte esse valor é menor.





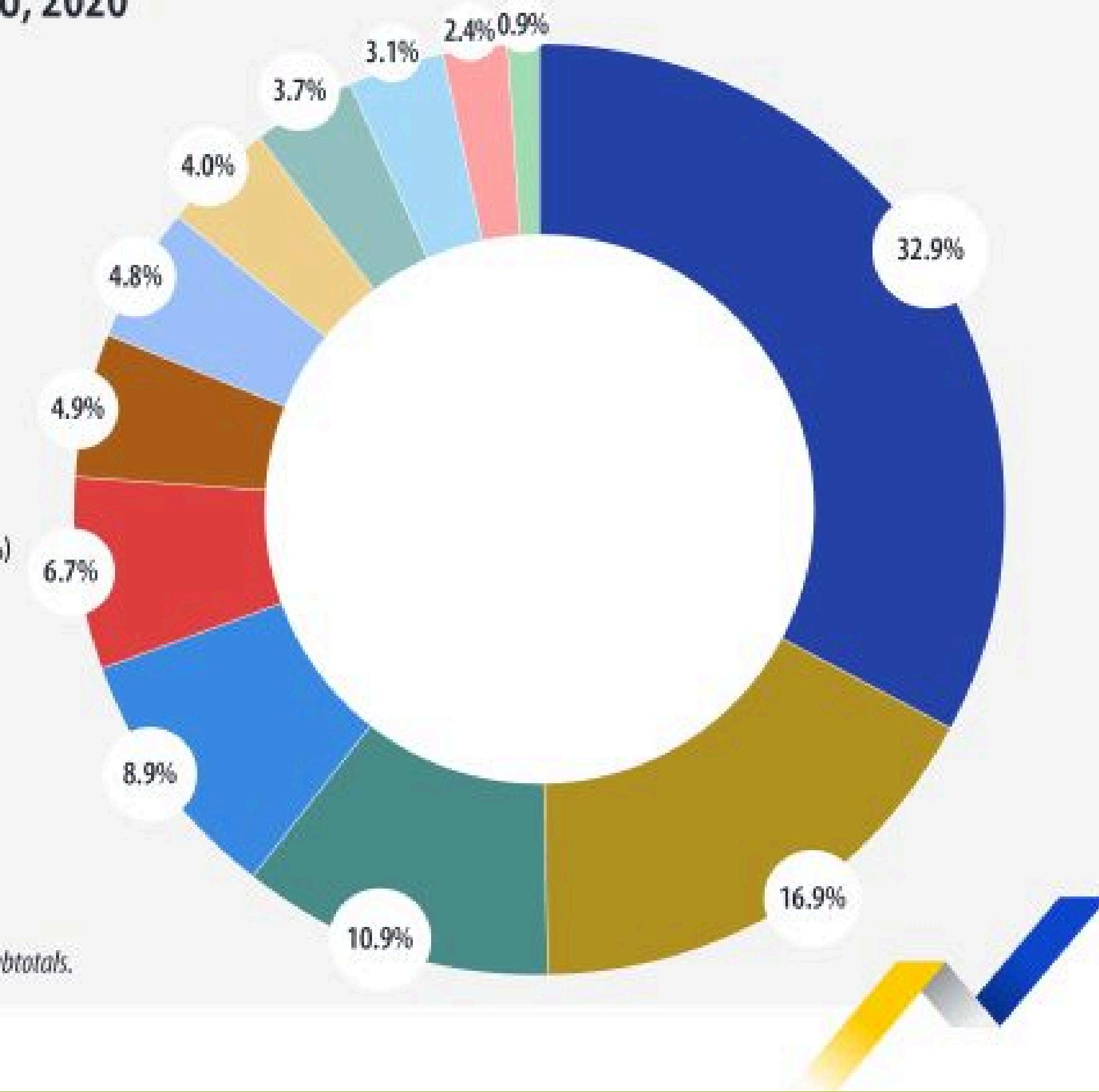
## **Na União Europeia é uma média de 10,9%.**

Em países que investem fortemente em transporte público e adotam políticas públicas robustas para sua manutenção e expansão, como ocorre na União Europeia, o gasto familiar com transporte é significativamente menor. Reflexo de sistemas subsidiados, integrados e eficientes. Esse investimento público reduz diretamente os custos individuais com tarifas, combustíveis, manutenção de veículos e tempo de deslocamento, além das várias externalidades positivas.

# Structure of consumption expenditure by COICOP, EU, 2020

(Share of consumption)

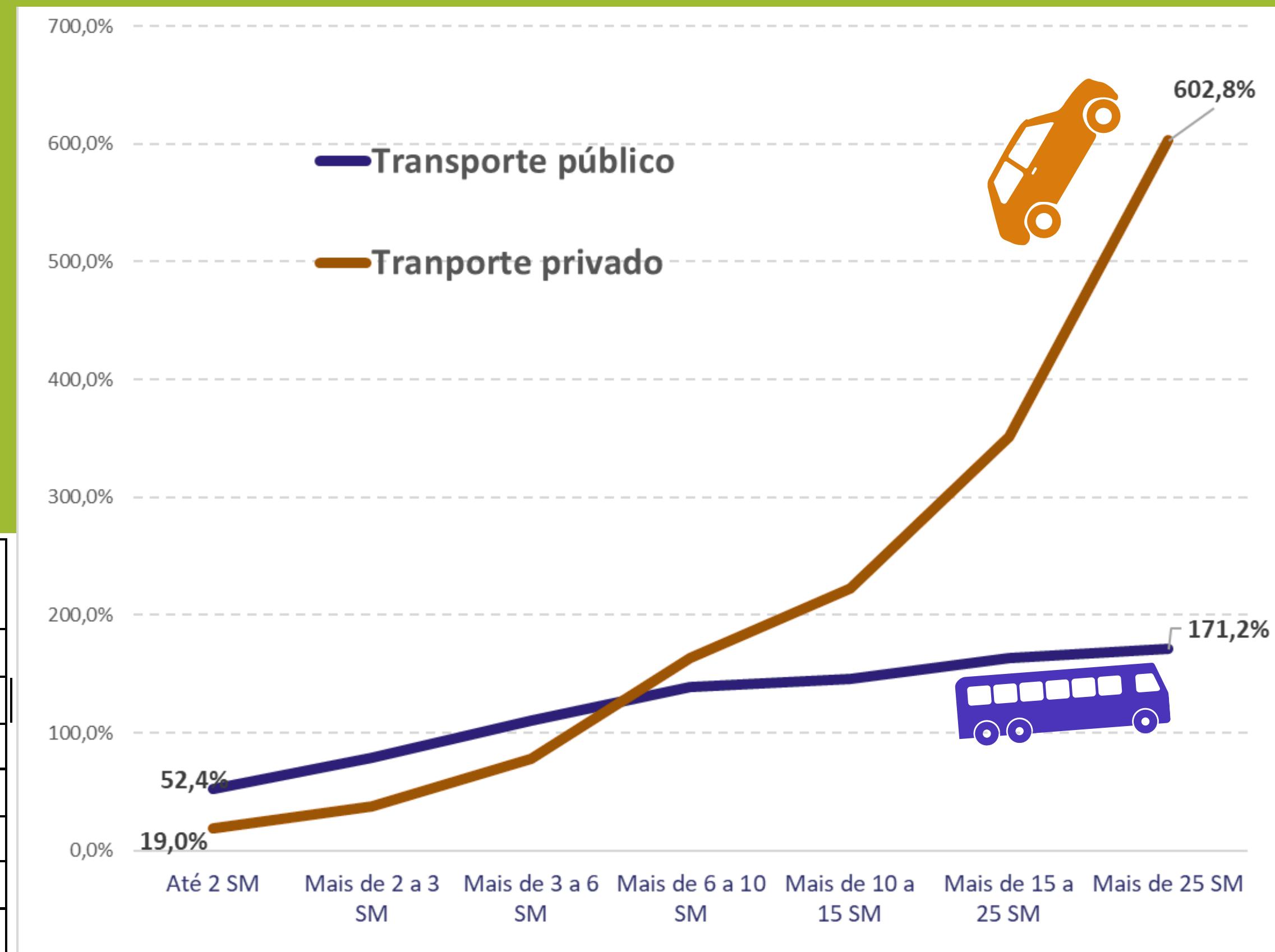
- HOUSING, WATER, ELECTRICITY, GAS AND OTHER FUELS (32.9%)
- FOOD AND NON-ALCOHOLIC BEVERAGES (16.9%)
- TRANSPORT (10.9%)
- MISCELLANEOUS GOODS AND SERVICES (8.9%)
- RECREATION AND CULTURE (6.7%)
- RESTAURANTS AND HOTELS (4.9%)
- FURNISHINGS, HOUSEHOLD EQUIPMENT AND ROUTINE HOUSEHOLD MAINTENANCE (4.8%)
- CLOTHING AND FOOTWEAR (4.0%)
- HEALTH (3.7%)
- COMMUNICATIONS (3.1%)
- ALCOHOLIC BEVERAGES, TOBACCO AND NARCOTICS (2.4%)
- EDUCATION (0.9%)



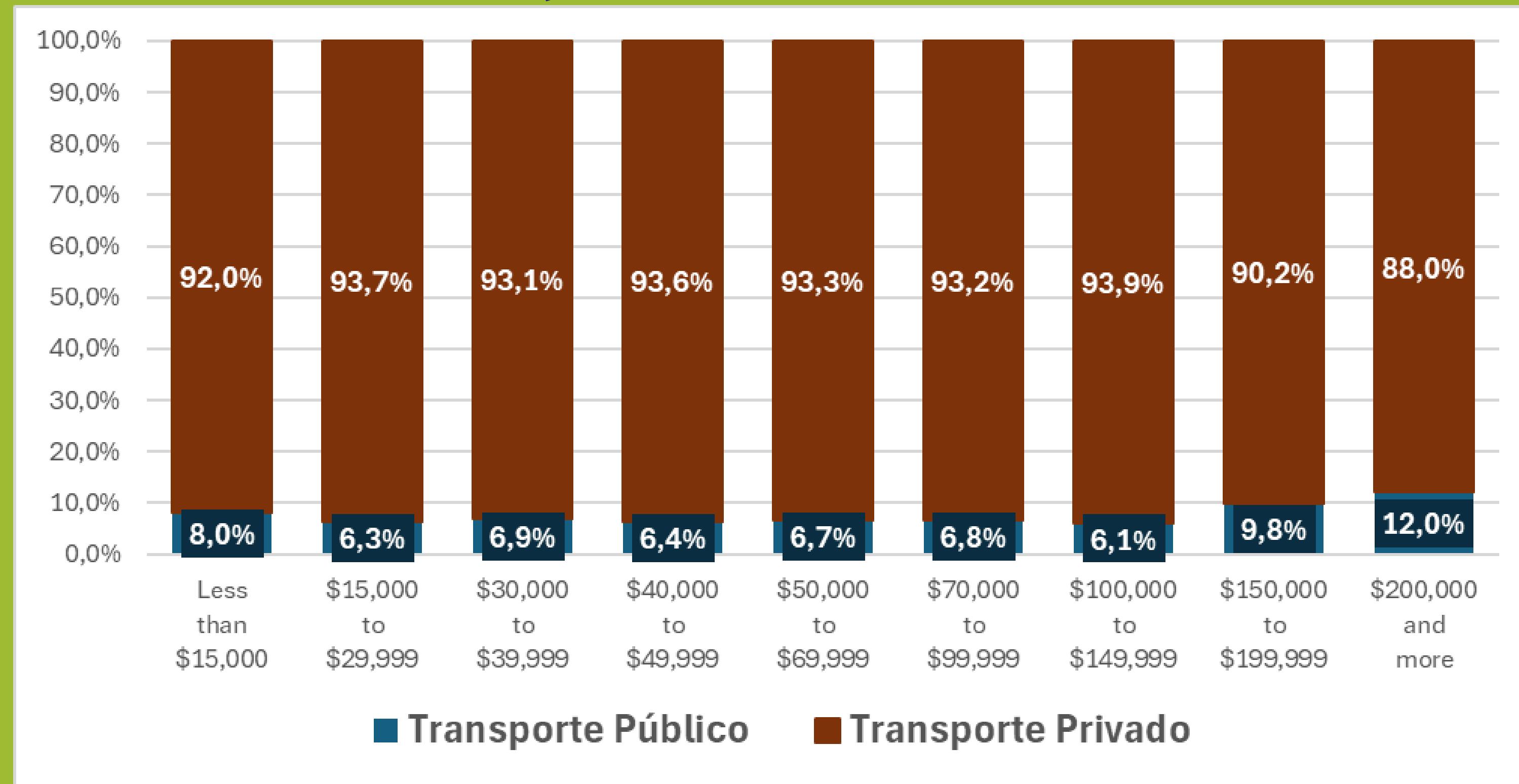
Note: EU data are Eurostat estimate. Due to rounding, deviation can occur between total and subtotals.

# O transporte privado e transporte público

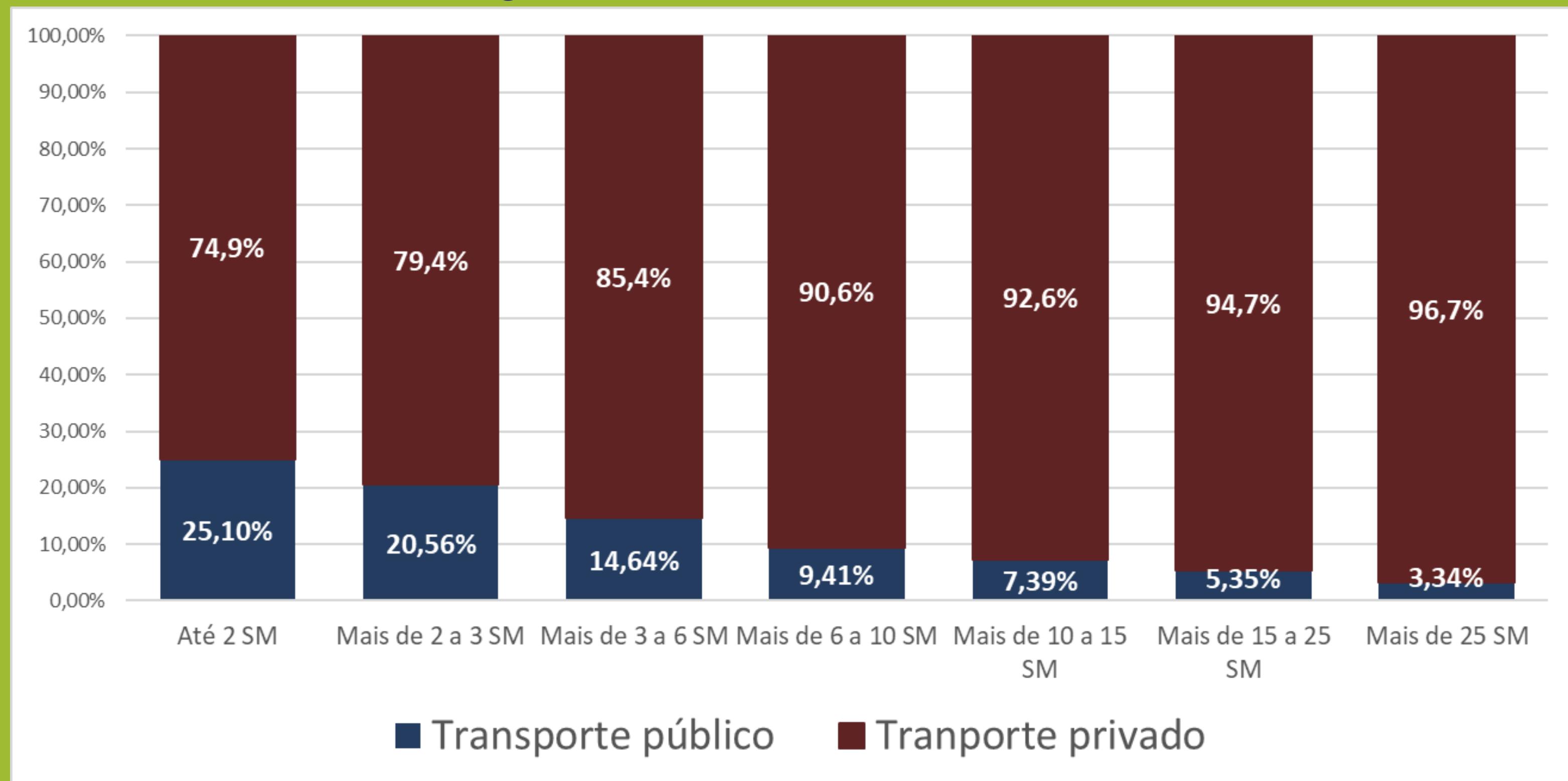
Rendimento Familiar	Transporte público	Transporte privado
Até 2 SM	52%	16%
Mais de 2 a 3 SM	79%	34%
Mais de 3 a 6 SM	110%	74%
Mais de 6 a 10 SM	139%	163%
Mais de 10 a 15 SM	146%	223%
Mais de 15 a 25 SM	163%	372%
Mais de 25 SM	171%	671%



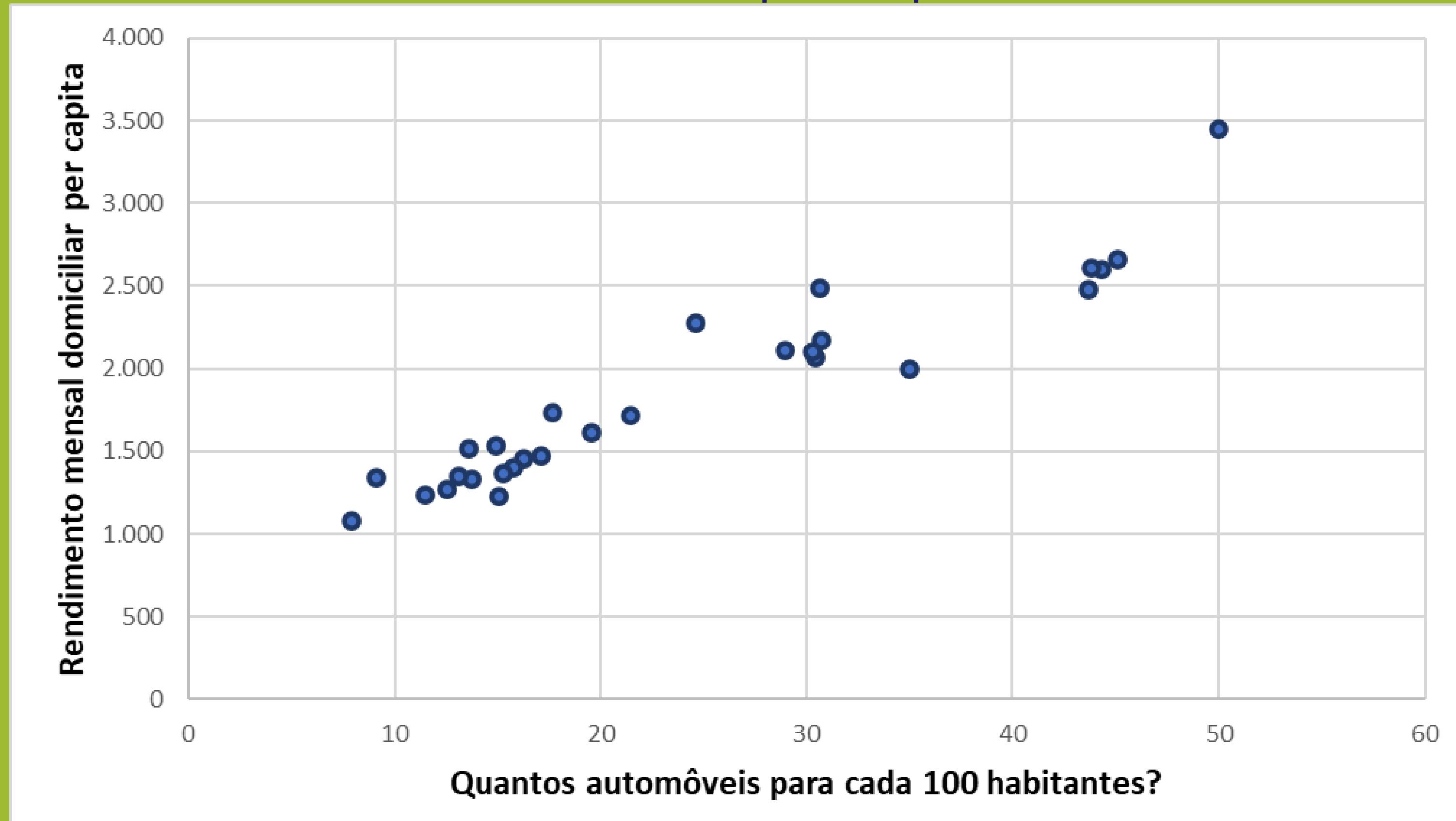
Nos EUA o gasto com transporte privado é muito maior que o de transporte público. Mas não oscila essa proporção com o aumento da renda.



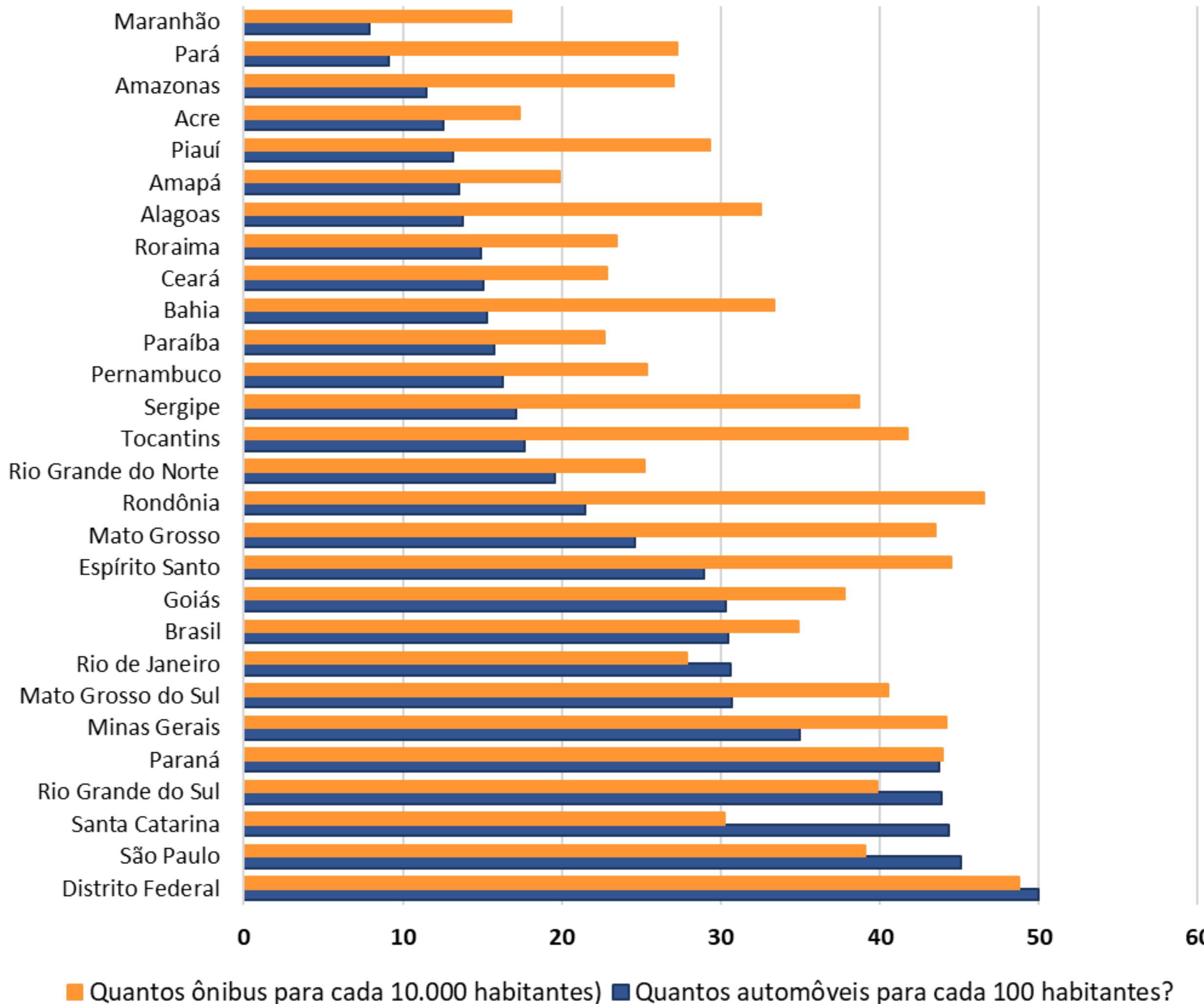
No Brasil, a proporção de gastos em transporte público também é inferior, mas a grande peculiaridade é que entre pessoas com maior poder aquisitivo o gasto com transporte privado é ainda maior.

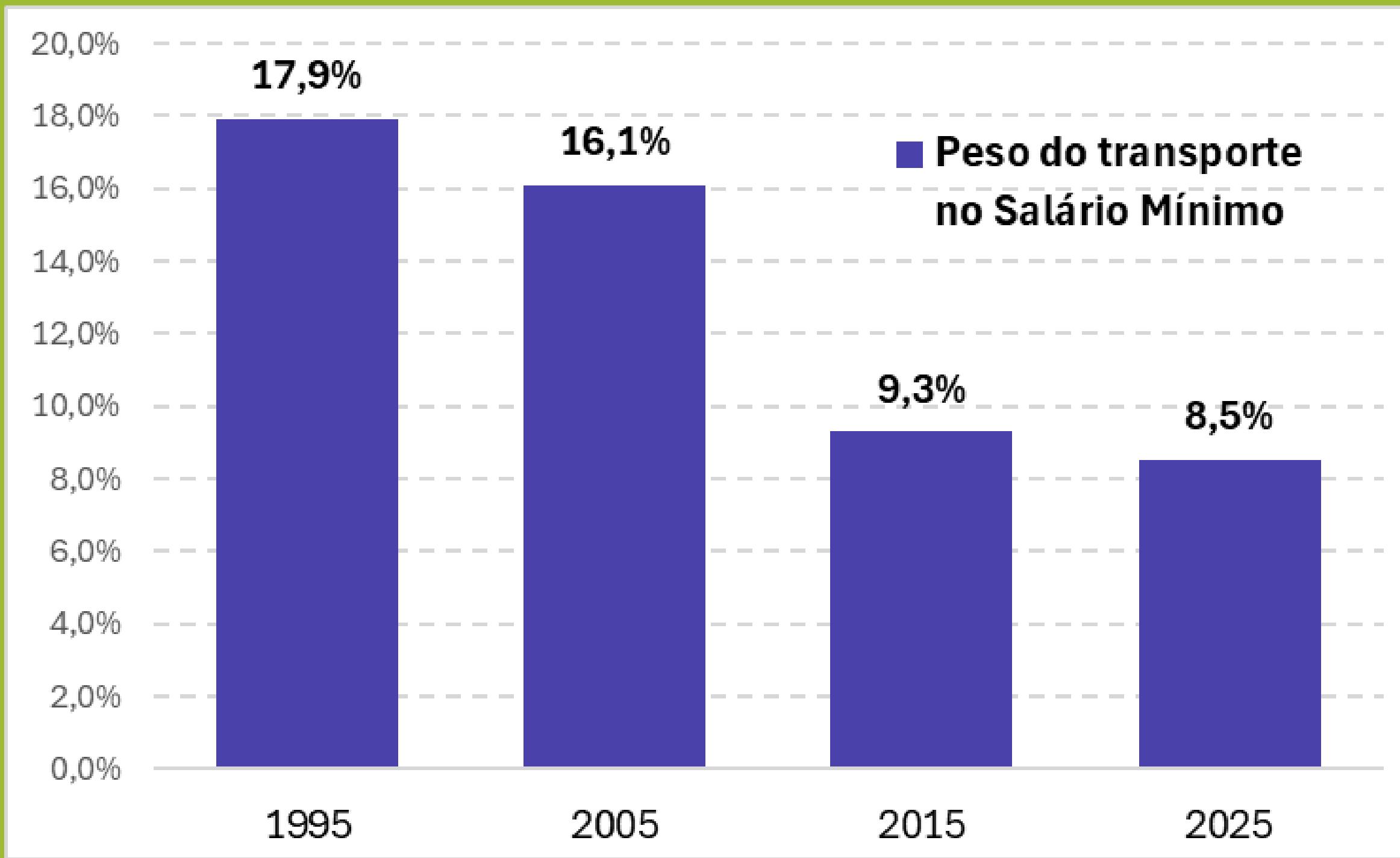
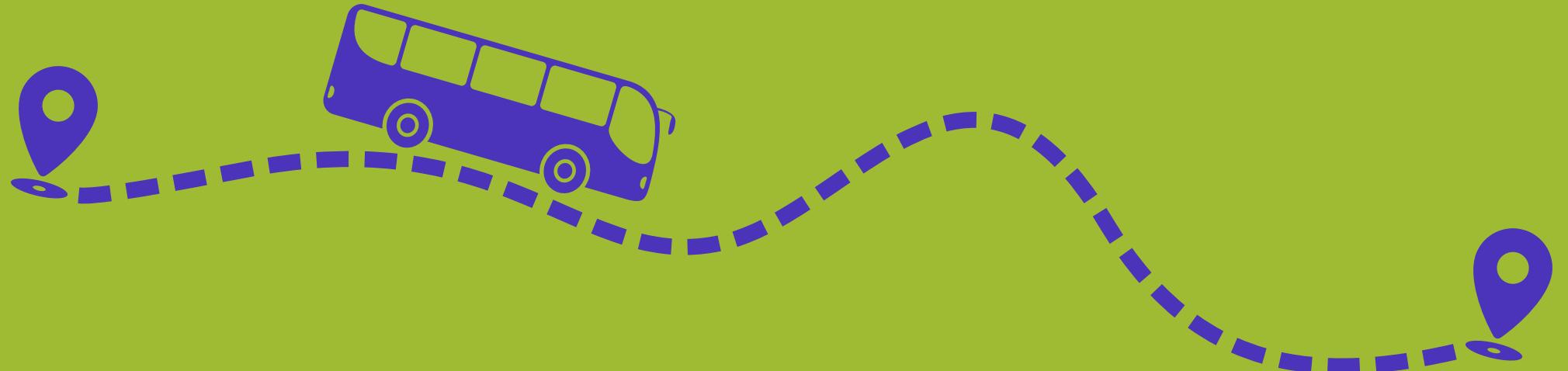


As UF que mais possuem automóveis proporcionalmente são os com maior rendimento per capita. Correlação de 95,1%.



# Quantidade de automóveis e ônibus em relação ao tamanho da população



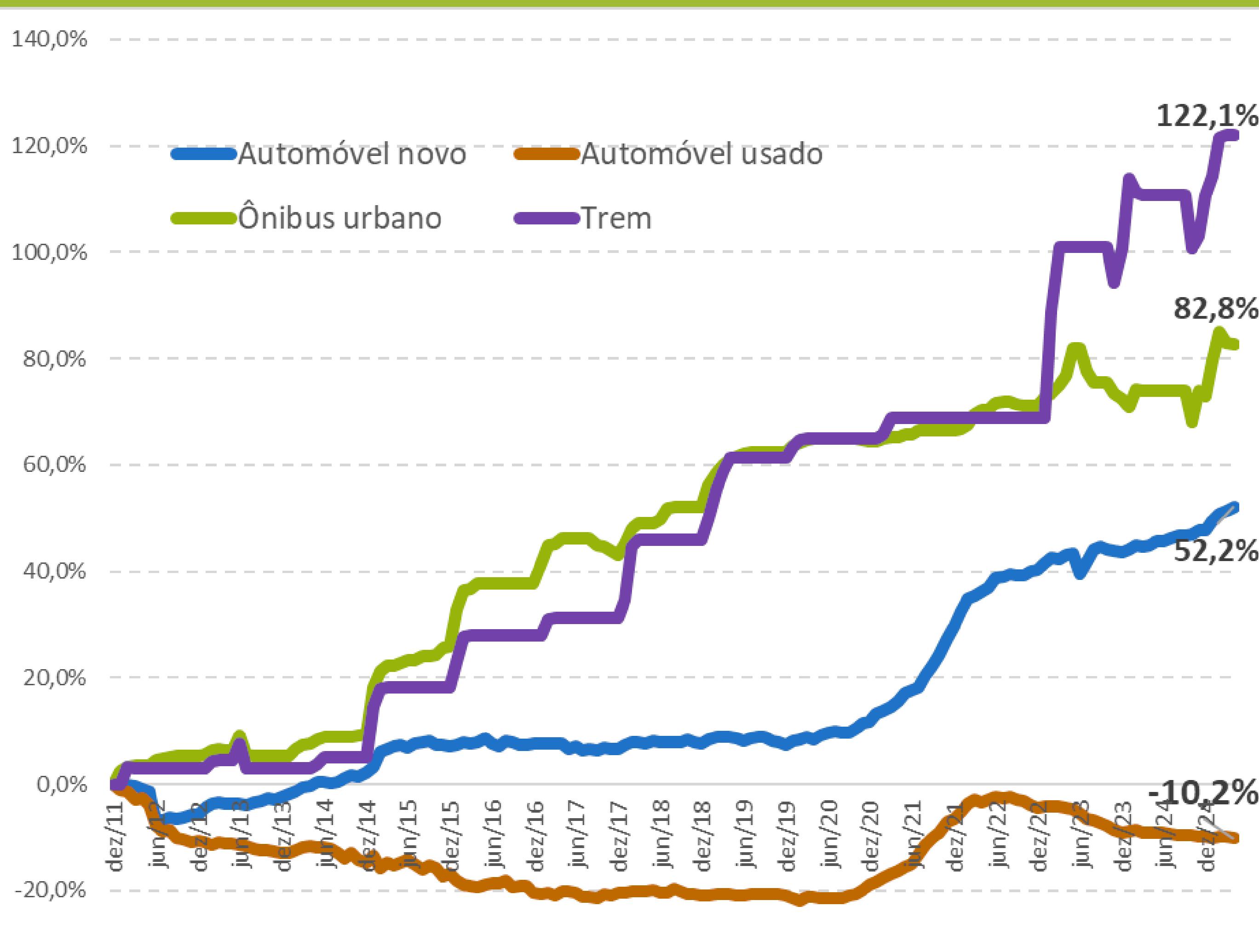


**Uma pessoa que usa duas passagens de ônibus por dia durante 272 dias no ano gasta em Campinas 8,5% do seu salário.**

## Inflação Acumulada desde 2012 até abril de 2025

Índice geral	113,78%
Transportes	<b>89,28%</b>
Transporte público	<b>89,25%</b>
Ônibus urbano	82,82%
Táxi	77,67%
Trem	<b>122,14%</b>
Ônibus intermunicipal	<b>119,67%</b>
Ônibus interestadual	87,77%
Passagem aérea	61,02%
Metrô	<b>94,21%</b>
Transporte escolar	96,37%

Veículo próprio	61,52%
Automóvel novo	52,17%
Emplacamento e licenç	104,51%
Seguro voluntário de v	56,77%
Multa	80,38%
Óleo lubrificante	91,71%
Acessórios e peças	66,42%
Pneu	79,83%
Conserto de automóve	121,63%
Estacionamento	82,77%
Pedágio	73,42%
Automóvel usado	-10,20%
Pintura de veículo	110,19%
Aluguel de veículo	61,00%
Motocicleta	63,21%
Combustíveis (veículos)	132%



## Nova Iorque

22 automóveis por habitante, bem menor do que a média nos EUA, 85 carros para cada 100 habitantes.

- **Fatores explicativos:**

1. Ótima Infraestrutura de Transporte Público;
2. Densidade Urbana e a disponibilidade de serviços próximos;
3. alto Custo de Propriedade (estacionamento, manutenção e seguro)

## São Paulo

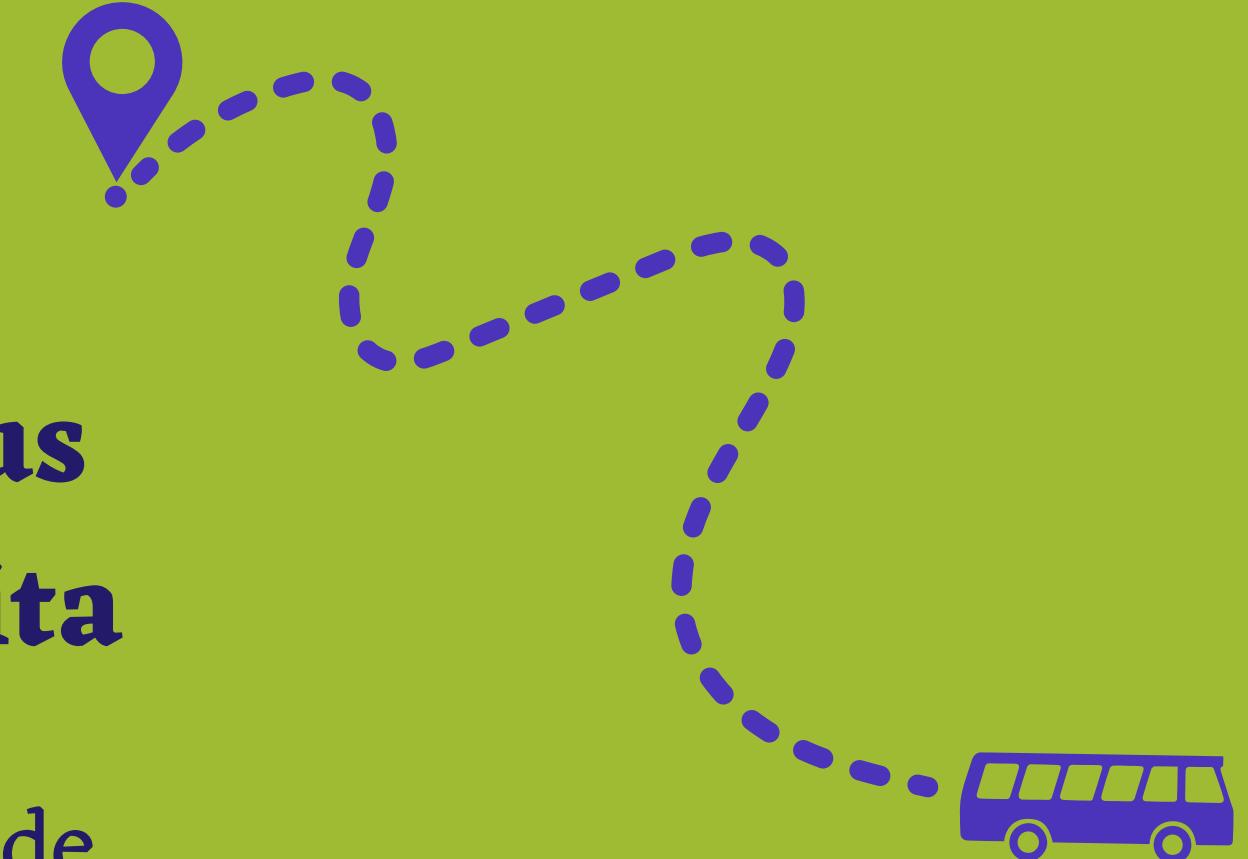
58 automóveis por habitante, bem maior que a média no Brasil que é de 31 carros para cada 100 habitantes.

- **Fatores explicativos:**

1. Infraestrutura de transporte público média;
2. Dispersão dos centros de trabalho e residência;
3. Cultura e status de mobilidade

Fonte: Senatran, Detran-SP, IBGE (2023), NYC DOT, NYC Open Data, BTS (2023), Bureau of Transportation Statistics (2024)





## Custo da passagem de ônibus em relação a renda per capita



Fórmula usada: (Preço da Passagem de ônibus x 272 dias x 2) ÷ PIB per capita

NY: 1,44%

SP: 4,08%

ou seja, em SP a passagem representa um valor quase 3 vezes maior em relação a renda média do que em NY. Considerando que no Brasil a desigualdade de renda é muito maior, esse número é ainda mais elevado nos estratos de menor renda no país.

# **PRINCIPAL PROBLEMA** a ser resolvido em relação aos ônibus municipais (em São Paulo) - Pesquisa Nossa SP

Lotação - 27%

Frequência- 23%

Preço da passagem - 13%

Pontualidade - 13%

Pelo menos três em cada dez deixam de visitar amigos/familiares, realizar atividades de lazer ou ir para consultas médicas por conta do valor da tarifa



# Economia no transporte e Alimentação

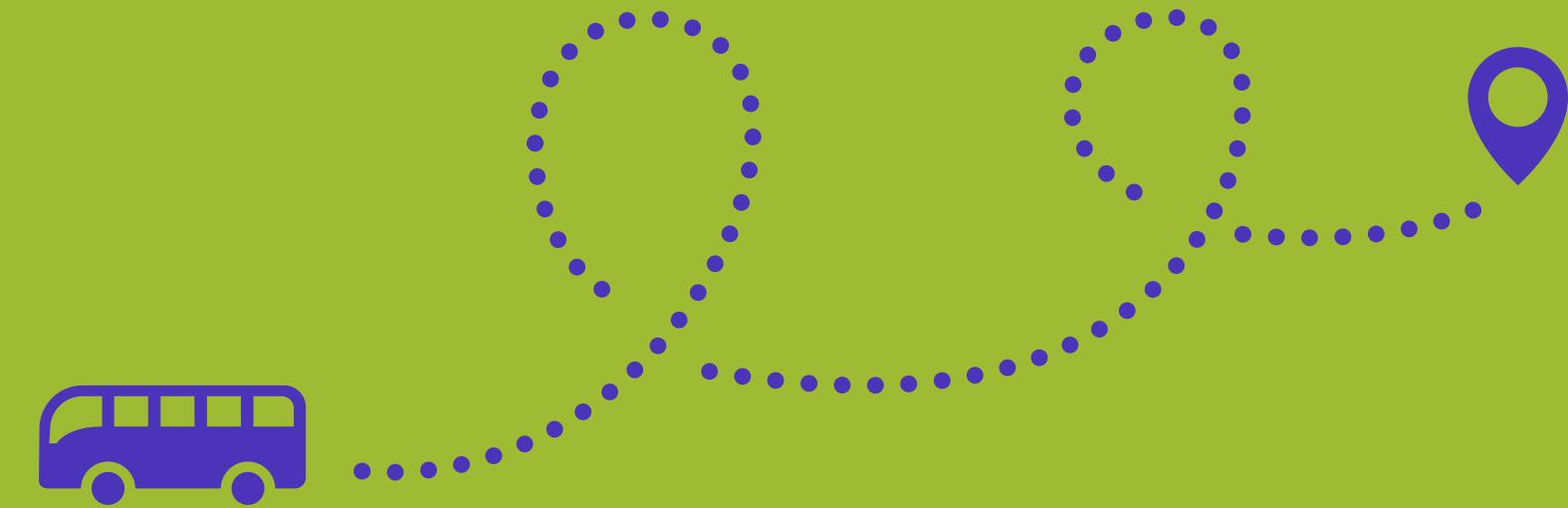
Isso aconteceria porque quando o transporte público é caro e ruim, gera necessidade das pessoas terem automóveis, que geram custos elevados.





## A tarifa zero tem o potencial de:

1. **Ampliar o acesso físico aos alimentos**, contribuindo para a superação dos desertos alimentares;
2. **Reducir o tempo de deslocamento**, facilitando o acesso a políticas públicas e desestimulando o consumo de opções rápidas e pouco saudáveis, como ultraprocessados e fast food;
3. **Diminuir os gastos com mobilidade**, liberando uma parcela maior do orçamento familiar para a compra de alimentos mais saudáveis e variados.



A mobilidade urbana não é apenas uma questão de deslocamento: é também uma condição para o acesso a direitos básicos como a alimentação saudável. **Quem circula com dificuldade, come com dificuldade. A soberania alimentar envolve não apenas o que se come, mas o poder de escolher como e onde se alimentar.**

# A economia de custos com transporte pode ter outros destinos



Se todo o valor gasto pelas famílias com transporte público fosse destinado à compra de **frutas, verduras e legumes**, seria possível aumentar o consumo desses alimentos em **154,5%**.

## **Tempo médio gasto em São Paulo (2023)**

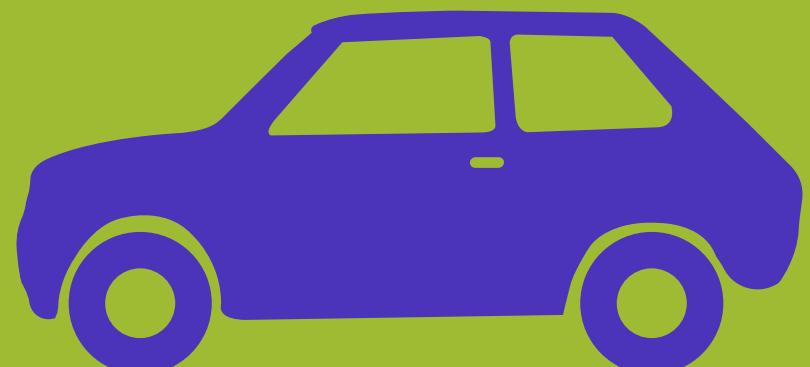


considera o deslocamento de ida e volta para a realização da atividade principal diária, seja trabalho, estudo ou outra

**1h57**

Usam CARRO todos os dias/ quase todos os dias.

20 minutos a mais que em 2022



**2h01**

Usam TRANSP. PÚBLICO COLETIVO todos os dias/ quase todos os dias.

11 minutos a mais que em 2022



O transporte público nas periferias capitalistas, como o Brasil, é mais do que um problema técnico. É uma síntese das contradições do capitalismo tardio: modernização com exclusão, **a mobilidade é um campo de luta política, e que pensar um transporte justo exige enfrentar as raízes estruturais da desigualdade social e urbana.**