

Nota Técnica

**Abril de 2016
Número 157**

Os trabalhadores e o transporte público urbano rodoviário

Os trabalhadores e o transporte público urbano rodoviário

Introdução

O movimento pela melhoria dos serviços de transporte urbano e redução do preço das tarifas do transporte público urbano (TPU) tem se intensificado no Brasil nos últimos anos. Há uma grande insatisfação com o preço das tarifas, especialmente quando comparadas à sofrível qualidade de serviços oferecidos à população. O debate sobre a mobilidade é fundamental, porque se relaciona à qualidade de vida das populações urbanas como um todo – incluindo quem não utiliza o transporte público – assim como ao próprio funcionamento da economia, que depende, também, do ágil e eficiente deslocamento dos trabalhadores. As populações urbanas vão engendrando alternativas para compensação dos limites do sistema de transporte, como deslocamentos a pé, uso de bicicletas, caronas e outros. Porém, a necessidade de aperfeiçoamento do sistema, em decorrência das exigências da vida moderna, aumenta.

Há muitos aspectos envolvidos na discussão e um dos mais polêmicos refere-se ao modelo de financiamento do transporte coletivo nas cidades do Brasil. O modelo atual baseia-se essencialmente no próprio usuário, que arca com o grosso dos custos do sistema. Em função disso, uma parcela crescente dos passageiros tem reivindicado a gratuidade do sistema, fato que, apesar das fortes resistências dos administradores públicos, tem oportunizado um rico debate sobre o tema. As alternativas de aperfeiçoamento do financiamento do transporte público são variadas, porém todas elas enfrentam a principal dificuldade no financiamento de qualquer serviço: quem deve pagar a conta.

Para contribuir com esse debate, esta Nota Técnica aborda, inicialmente, a questão dos preços do transporte coletivo rodoviário nas capitais. Essa abordagem evidencia as diferenças de preço entre as diversas capitais. O texto analisa, em seguida, a composição de custos do setor, procurando verificar a evolução registrada no período recente.

No tópico seguinte, é analisado o aspecto de tempo gasto pelos trabalhadores no uso do transporte no Brasil e no mundo, procurando verificar os efeitos disso sobre a utilização do transporte rodoviário e outras alternativas. No tópico que vem em seguida são analisados os impactos potenciais e reais da introdução de novas tecnologias no setor, especialmente sobre o emprego dos cobradores, temática que tem desdobramentos técnicos e políticos. A evolução do emprego no setor é objeto de análise do item seguinte do texto.

A Nota considera também as alternativas do transporte rodoviário urbano, trazendo algumas informações e análises sobre o uso das bicicletas, que vem crescendo nos meios

urbanos como alternativa de mobilidade. Outro item aborda o polêmico tema da gratuidade, objeto central de mobilização de amplos segmentos do movimento social. Por último, o texto fecha com algumas notas conclusivas.

O preço do transporte coletivo rodoviário nas capitais

O debate sobre o transporte coletivo rodoviário no Brasil vem ganhando destaque no país nos últimos anos, principalmente após as mobilizações ocorridas em diversas cidades do país em junho de 2013, motivadas inicialmente por aumentos das tarifas de ônibus, uma vez que os preços subiram, de maneira geral, bem acima da inflação.

As tarifas do transporte coletivo rodoviário praticadas atualmente nas capitais brasileiras podem ser observadas na Tabela 1. Os valores são bem distintos, e relacionam-se, de maneira estreita, com o tamanho da cidade. Outros fatores também acabam influenciando para o valor da tarifa, como a integração física e temporal¹. Nesse sentido, a maioria das capitais brasileiras já tem a integração física, que é feita através dos terminais, e algumas já adotaram a integração temporal (compatibilização e encadeamento de horários das linhas), como os municípios São Paulo, Salvador, Fortaleza e Manaus.

As tarifas mais elevadas são encontradas, principalmente, nas capitais das Regiões Sudeste e Sul, e nas principais capitais da Região Nordeste. Os valores mais altos são os de São Paulo e Rio de Janeiro, ambas cobrando R\$ 3,80, e a menor é a de São Luís (R\$ 2,60), que não é reajustada desde 2014. Com relação aos reajustes recentes, verifica-se que em 15 capitais, a tarifa teve aumento neste início de ano, com percentuais que variaram de 8,57% a 16,13%, e em outras sete ocorreram reajustes no segundo semestre de 2015, totalizando 22 capitais com correção tarifária no período recente.

¹ A integração temporal é a possibilidade de transferência de uma linha para outra em qualquer parada de ônibus, dentro de um intervalo pré-determinado de tempo, sem precisar pagar por outra passagem.

TABELA 1
Tarifas do transporte coletivo urbano nas capitais brasileiras
2015 e fev/2016 (atualizada dia 23/02/2016)

Capital	2015		2016		
	Vigência Mês / ano	Valor	Vigência		Valor
			Mês / ano	Data	
1 Aracaju	dez/15	3,10		-	
2 Belém	mai/15	2,70		-	
3 Belo Horizonte	-	3,40	jan/16	03/01/2016	3,70
4 Boa Vista	-	2,80	jan/16	01/01/2016	3,10
5 Brasília	set/15	3,00 e 4,00		-	
6 Campo Grande	nov/15	3,25		-	
7 Cuiabá	-	3,10	jan/16	26/01/2016	3,60
8 Curitiba	-	3,30	fev/16	01/02/2016	3,70
9 Florianópolis	-	3,10	jan/16	03/01/2016	3,50
10 Fortaleza	nov/15	2,75		-	
11 Goiânia	-	3,30	fev/16	03/02/2016	3,70
12 João Pessoa	jul/15	2,70		-	
13 Macapá	set/15	2,75		-	
14 Maceió	-	2,75	jan/16	10/01/2016	3,15
15 Manaus	jan/15	3,00		-	
16 Natal	-	2,65	jan/16	31/01/2016	2,90
17 Palmas	mai/15	2,95		-	
18 Porto Alegre	-	3,25	fev/16	22/02/2016	3,75
19 Porto Velho	2014	2,60		-	
20 Recife	-	2,45 e 3,35	jan/16	19/01/2016	2,80 e 3,85
21 Rio Branco	dez/15	3,00		-	
22 Rio de Janeiro	-	3,40	jan/16	02/01/2016	3,80
23 Salvador	-	3,00	jan/16	02/01/2016	3,30
24 São Luis	abr/15	2,60		-	
25 São Paulo	-	3,50	jan/16	09/01/2016	3,80
26 Teresina	-	2,50	jan/16	07/01/2016	2,75
27 Vitória	-	2,45	jan/16	10/01/2016	2,75

Fonte: Prefeituras Municipais

Elaboração: DIEESE/ER-PR

Nas comparações do custo do transporte público em várias cidades do mundo com o salário mínimo praticado em cada país, segundo matéria divulgada pela Revista Época no dia 14/06/2015, com base em dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e da UBS², conforme o Quadro 1, pode-se verificar que São Paulo aparece como a cidade com o gasto em transporte público³ mais elevado quando comparado com o valor do salário mínimo vigente na época, correspondendo a 16,95%, percentual bem superior ao verificado em outras cidades.

² UBS - empresa de serviços financeiros com sede em Basileia e Zurique, na Suíça.

³ No gasto com transporte público foram considerados 20 dias úteis e 2 passagens por dia.

QUADRO 1
Valor despendido pelo trabalhador no uso do transporte no Brasil e no Mundo

TRANSPORTE PÚBLICO X SALÁRIO MÍNIMO

(DADOS DE 2012. GASTOS COM PASSAGEM PARA 20 DIAS ÚTEIS, IDA E VOLTA)

SALÁRIO MÍNIMO MENSAL (EM US\$)		PESO NO TRANSPORTE PÚBLICO EM CADA CIDADE (%)
Brasil	SÃO PAULO (2013)*	353,10
México	CIDADE DO MÉXICO	103,87
Hungria	BUDAPESTE	425,08
República Checa	PRAGA	416,62
Chile	SANTIAGO	379,13
Portugal	LISBOA	648,64
Grécia	ATENAS	786,61
Espanha	MADRI	857,94
Inglaterra	LONDRES	1.664,18
Turquia	ISTAMBUL	490,27
Austria	VIENA	1.337,40
Estados Unidos	NOVA IORK	1.256,67
Japão	TÓQUIO	1.342,61
Canadá	TORONTO	1.704,40
Polônia	VARSÓVIA	474,65
Holanda	AMSTERDÃ	1.941,10
Israel	TEL AVIV	1.150,22
Austrália	SYDNEY	2.503,62
Irlanda	DUBLIN	2.005,21
Bélgica	BRUXELAS	2.044,75
França	PARIS	1.888,46
Coreia do Sul	SEUL	916,71

0 2% 4% 6% 8% 10% 12% 14% 16% 18% 20%

* Para São Paulo, foram utilizados os dados de 2013, já com o aumento da tarifa de R\$ 3 para R\$ 3,20

Fonte: OCDE e UBS

Fonte: REVISTA ÉPOCA, 2015.

Composição de custos do setor

Alguns dos aspectos centrais do debate sobre o financiamento da mobilidade urbana no Brasil é o da composição de custos do setor e a taxa de lucratividade das empresas de ônibus (e outros meios). Cada vez que as tarifas são majoradas, ocasião em que tende a haver uma forte reação da sociedade que pode levar ao impasse, é colocada em discussão a transparência sobre a composição e aumento dos custos, as margens de lucro, o peso dos salários nos custos etc. A primeira dificuldade nesse debate advém do fato de que as concessionárias de transporte urbano rodoviário são companhias de capital fechado, que não estão obrigadas pela legislação a publicar balanço financeiro. Desse modo, não há transparência em relação aos lucros do setor, nem em relação aos subsídios concedidos ao sistema de transporte, o que é grave, pois eles significam a transferência de recursos públicos,

geralmente escassos, a um setor específico, com consequências para a distribuição do orçamento como um todo.

Regra geral, os sistemas de transporte urbano rodoviário utilizam a metodologia de cálculo de tarifas desenvolvida pela extinta Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) e posteriormente atualizada pelo Ministério dos Transportes. Para o uso dessa planilha pelos municípios, algumas adequações e adaptações são realizadas em função das particularidades locais. Nesse modelo de cálculo, a base é a fórmula de custo médio, obtida pela divisão do custo por quilômetro pelo Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK). Ou seja, no fim das contas, os custos de produção do transporte são divididos entre os usuários pagantes equivalentes⁴.

Essa fórmula de cálculo das tarifas, bastante difundida entre os municípios explica em boa parte o fato de as tarifas virem aumentando acima da inflação nos últimos anos. No referente aos custos, o aumento dos preços dos insumos eleva os preços da tarifa; pelo lado da demanda, a queda do número de passageiros pagantes no sistema também provoca a elevação das tarifas em relação há uma década. O crescimento dos custos dos insumos, por um lado, e a redução do número de usuários, por outro, levou a um aumento real das tarifas, na maioria das cidades brasileiras.

A Tabela 2 (IPEA, 2013b) mostra como se distribuem, em média, os custos que compõem o cálculo das tarifas nos principais centros urbanos do Brasil. O principal item de custo no transporte público urbano por ônibus, no Brasil, é a força de trabalho. Em segundo lugar vêm os gastos com combustível e, em seguida, impostos e taxas.

⁴ Passageiros pagantes equivalentes corresponde ao volume de passageiros pagantes ponderados pela proporção do desconto aplicado em relação à tarifa integral. Por exemplo dois estudantes que têm 50% de desconto valem o mesmo que um passageiro equivalente.

TABELA 2
Itens de custos que compõem a tarifa de TPU nas capitais brasileiras

Componentes de custo	Incidência sobre a tarifa (%)
Pessoal e encargos	40 a 50
Combustível	22 a 30
Impostos e taxas	4 a 10
Despesas administrativas	2 a 3
Depreciação	4 a 7
Remuneração	3 a 4
Rodagem	3 a 5
Lubrificantes	2 a 3
Peças e acessórios	3 a 5

Fonte: IPEA, 2013b.

Essa fórmula de cálculo das tarifas, bastante difundida entre os municípios, explica, em boa parte, o fato de que as tarifas vêm aumentando acima da inflação nos últimos anos. No que se refere aos custos, a elevação dos preços dos insumos faz crescer os preços da tarifa; pelo lado da demanda, a queda do número de passageiros pagantes no sistema também provoca o aumento das tarifas em relação há uma década. A elevação dos custos dos insumos por um lado, e a redução do número de usuários, por outro, levou a um aumento real das tarifas, na maioria das cidades brasileiras.

A Tabela 2 (IPEA, 2013b) mostra como se distribuem, em média, os custos que compõem o cálculo das tarifas nos principais centros urbanos do Brasil. O principal item de custo no transporte público urbano por ônibus no Brasil é a força de trabalho. Em segundo lugar, vêm os gastos com combustível e, em seguida, impostos e taxas.

Nos últimos anos, o preço do óleo diesel elevou-se muito acima da inflação em função da redução gradativa dos subsídios existentes na formação de seu preço final. Assim, o peso do diesel nos custos, que tempos atrás representava menos de 10% dos custos tarifários, mais que dobrou (IPEA, 2013b). Os salários, por sua vez, de 2000 até agora, praticamente mantiveram o mesmo nível na composição de custos, com pequenas variações entre as cidades. Uma inovação que vem sendo introduzida nos últimos anos é a bilhetagem eletrônica, que diminuiu a necessidade de cobradores. Em algumas cidades, tal inovação tem sido objeto de debate nas negociações coletivas, com as empresas buscando simplesmente dispensar os cobradores, reduzindo o quadro de pessoal e, por outro lado, os sindicatos propondo a requalificação e realocação dos trabalhadores.

Os domicílios e o transporte individual

Quase a metade dos domicílios (46%) não possui veículo motorizado próprio no Brasil. São quase 29 milhões de lares cujos moradores não dispõem de automóveis ou motocicletas próprios para se transportar e são potenciais passageiros de transporte coletivo. Essa realidade se intensifica na zona rural, onde 48% dos domicílios não possuem veículo próprio (Tabela 3).

TABELA 3
Posse de transporte individual pelas famílias brasileiras por localização dos municípios – Brasil 2012

Posse de transporte individual/ Zona de moradia	Possui veículo individual		Não possui veículo individual	
	Nº Absoluto	%	Nº Absoluto	%
Urbana	29.354.023	54,3%	24.666.142	45,7%
Rural	4.577.815	51,9%	4.251.133	48,1%
Total	33.931.838	54,0%	28.917.275	46,0%

Fonte: IPEA, 2013a.

Ter ou não a posse do veículo próprio influencia diretamente no tempo que o trabalhador consome em seu deslocamento casa-trabalho. Entre os que detêm o próprio meio de transporte, 49,4% gastam menos de 30 minutos no percurso, 33,6% entre 30 minutos e 1 hora e 17,1% ultrapassam 1 hora. Já entre os que não têm transporte próprio, o número de pessoas que passam mais de uma hora no translado sobe para 22,5%, enquanto os que gastam menos de 30 minutos são 42,3% e os que passam entre 30 minutos e 1 hora, 35,2%. No geral,

65,9% gastam menos de 30 minutos e cerca de 10% gastam mais de uma hora no deslocamento.

TABELA 4
Tempo gasto no deslocamento casa/trabalho (somente ida)
Brasil 2012

Tempo de percurso	Percentual de trabalhadores (%)	
	Tem transporte privado	Não tem transporte privado
Até 30 minutos	49,40%	42,30%
Mais de 30 até 1 hora	33,60%	35,20%
Mais de 1 até 2 horas	14,10%	18%
Mais de 2 horas	3%	4,50%

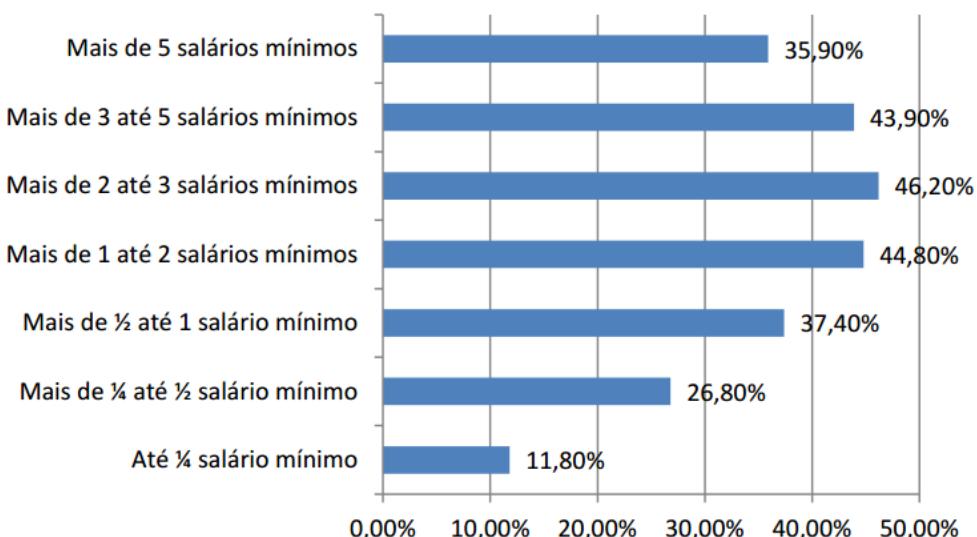
Fonte: IPEA, 2013a.

Auxílio-transporte

O Auxílio-Transporte é um direito do trabalhador segundo o qual, o empregador antecipa, para o empregado, as despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa. O benefício é custeado em parte pelo trabalhador e em parte pelo empregador. Do trabalhador é descontado até 6% (seis por cento) de seu salário básico, ficando sob-responsabilidade do empregador o valor que exceder a essa contribuição.

Segundo a Pnad/IBGE (2012), somente 40% dos trabalhadores brasileiros recebem algum tipo de auxílio-transporte, ou seja, a maioria dos trabalhadores arca, integralmente, com as despesas de deslocamento para o trabalho. Vale ressaltar que, com a elevada informalidade, característica de nosso mercado de trabalho, esse auxílio atinge relativamente menos as parcelas de mais baixa renda, conforme indica o Gráfico 1, o que reforça a ideia de que políticas de subsídio do transporte público têm caráter altamente progressivo.

GRÁFICO 1
Percentual de trabalhadores brasileiros que recebem algum tipo de auxílio-transporte por décimos de renda – Brasil 2012



Fonte: IPEA, 2013a.

Impacto da tecnologia sobre o emprego no setor de transporte coletivo rodoviário

A disseminação de cartões com *chip* para o pagamento de passagens de ônibus e a instalação das catracas eletrônicas, como ferramentas tecnológicas que subsidiaram a implementação de sistemas integrados de transporte (SIT) e seu melhor funcionamento, passaram a deixar latente a discussão em torno da função dos cobradores e a possível supressão desses trabalhadores.

Com a passagem paga antecipadamente no cartão eletrônico grande quantidade de dinheiro foi deslocada de dentro do ônibus para poucos pontos fixos de vendas. Nesse sentido, se, por um lado, a automatização pode aumentar o controle, agilizar a circulação de passageiros e desmotivar tentativas de assalto em função da menor disponibilidade de dinheiro no caixa do ônibus, por outro, a possibilidade da supressão da figura do cobrador pode envolver também a perda do apoio a algumas atividades do motorista, como por exemplo, em manobras ou no auxílio ao embarque/desembarque, principalmente nos casos de passageiros idosos ou com necessidades especiais.

Ainda, em casos em que não existe mais o cobrador dentro do ônibus, o motorista com frequência executa a cobrança e o retorno do troco enquanto está dirigindo, o que eleva o risco de acidentes. Na cidade de Campinas, por exemplo, o Ministério Público do Trabalho cobrou das empresas do transporte público uma solução para a dupla função exercida por motoristas de ônibus após a extinção do trabalho de 1,2 mil cobradores (redução de

aproximadamente 80% de outubro de 2014 a março de 2015). Nessa cidade, o projeto iniciado em outubro de 2014 visou extinguir o uso do dinheiro nos ônibus, porém as cédulas e moedas continuaram sendo aceitas⁵. Ao mesmo tempo, ainda está em discussão a criação da função de fiscal de bordo, que supriria a ausência dos cobradores nas linhas de maior demanda e em horários de pico.

A posição do movimento sindical frente a esta mudança não tem sido única, porém, grande parte parece se posicionar contra a extinção da função do cobrador ou reivindicar a presença de um segundo trabalhador no ônibus. Por um lado, em 2011, um acordo assinado entre sindicatos, representantes de motoristas e cobradores, e das empresas previu o fim da função de cobrador⁶ em São Paulo com a realocação dos cobradores para outras funções (como mecânicos, fiscais, manobristas e, inclusive, motoristas) e um adicional para o motorista que trabalhasse sem o apoio do cobrador. Por outro lado, na cidade de Sorocaba, o Sindicato dos Rodoviários firmou um acordo com a prefeitura e as empresas de ônibus que não permitia a demissão dos cobradores. A prefeitura de Guarulhos assegurou não fazer novas licitações no transporte público coletivo sem os cobradores. Ainda, em dezembro de 2015, foi convocado o protesto nacional dos trabalhadores em transporte público defendendo, entre outras pautas, a garantia da presença do cobrador ou do agente de bordo nos coletivos. Em defesa desse posicionamento, argumenta-se que para a prestação de um serviço seguro, é indispensável a presença de mais um trabalhador no interior dos ônibus para auxiliar o motorista e a população. Este trabalhador seria uma espécie de agente social para manter a ordem e o cumprimento de regras, principalmente em situações de assédio ou desrespeito aos direitos de passageiros idosos, ou com necessidades especiais. O movimento destaca, ainda, que a dupla função exercida pelo motorista provoca problemas de saúde, em consequência do ambiente de *stress* e trabalho exaustivo, influenciando na segurança dos passageiros.

Uma análise dos empregos no segmento de transporte coletivo urbano segundo a Relação Anual de Informações Sociais (Rais) do Ministério do Trabalho e Previdência Social (MTPS) permite constatar que, apesar de o número absoluto de cobradores não ter diminuído entre 2006 e 2014 - inclusive com acréscimo de 9,76% -, a participação relativa dos fiscais e cobradores caiu em relação ao total de postos de trabalho gerados no transporte público, passando de 34,15% para 30,33%, ao passo que a participação de motoristas de ônibus urbanos, metropolitanos e rodoviários aumentou, passando de 42,32%, em 2006, para 45,14%, em 2014.

⁵ Seria indispensável a disseminação dos pontos de venda e recarga dos cartões, assim como a possibilidade de instalação de máquinas automáticas de cartões (débito/crédito) nos ônibus.

⁶ O argumento é que apenas 8% dos usuários na capital pagariam as passagens em dinheiro.

Participação relativa de fiscais e cobradores x participação relativa de motoristas – Brasil 2006 - 2014

Ano	Fiscais e cobradores dos transportes públicos	Participação de fiscais e cobradores em relação ao total ⁽¹⁾	Participação de motoristas ⁽¹⁾ em relação ao total ⁽²⁾
2006	144.120	34,15%	42,32%
2007	143.139	33,22%	43,16%
2008	146.598	32,62%	43,89%
2009	151.283	32,59%	44,25%
2010	155.179	32,36%	44,23%
2011	159.639	32,15%	44,33%
2012	158.342	31,52%	44,80%
2013	159.068	31,18%	44,51%
2014	158.185	30,33%	45,14%

Fonte: Rais, 2015.

Elaboração: DIEESE.

Nota.: (1) Em relação ao total de trabalhos gerados no transporte público

(2) Motoristas de ônibus urbanos, metropolitanos e rodoviários

Emprego no Setor

Neste tópico será feita uma breve análise sobre o emprego e a remuneração dos trabalhadores no setor de transporte coletivo rodoviário no Brasil, a partir dos dados disponibilizados pela Rais/MTPS. Para realizar a mensuração do setor, foi selecionada a seguinte Classe de Atividade Econômica da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE): **4922-1 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal e em região metropolitana**. No período de 2006 a 2014, o total de empregos no setor cresceu 23,59%, passando de 422.004 para 521.562. Por outro lado, no mesmo período o total de empregos formais no Brasil cresceu 41,0%. Já a remuneração média dos trabalhadores do setor de transporte subiu 92,39% entre 2006 e 2014. A Tabela 6 traz o detalhamento desses dados.

TABELA 6
Evolução do emprego formal e da remuneração média, dos trabalhadores do setor de Transporte coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal e em região metropolitana, Brasil – 2006 a 2014

Período	Emprego		Remuneração Média	
	Total	Variação (%)	Valor	Variação (%)
2006	422.004		886,71	
2007	430.892	2,11	917,30	3,45
2008	449.389	4,29	995,49	8,52
2009	464.218	3,30	1.076,61	8,15
2010	479.591	3,31	1.170,52	8,72
2011	496.473	3,52	1.284,87	9,77
2012	502.416	1,20	1.394,23	8,51
2013	510.230	1,56	1.558,00	11,75
2014	521.562	2,22	1.705,94	9,50
Var.(%) - 2014 / 2006		23,59		92,39

Fonte: Rais / MTPS
Elaboração: DIEESE

Na sequência, será analisada a composição do emprego no setor por ocupação, tendo como referência a família ocupacional da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) também do MTPS. Os dados permitem indicar que, somente duas ocupações, - a dos motoristas de ônibus urbanos, metropolitanos e rodoviários e a dos fiscais e cobradores dos transportes públicos - representaram cerca de 3/4 do total de trabalhadores empregados no setor no período analisado, oscilando entre 75,47% e 76,84%.

Através da Tabela 7, também é possível visualizar uma ligeira modificação ocorrida na composição das ocupações no setor, pois, mesmo que a participação de motoristas e fiscais e cobradores tenha sido mantida em torno de 75% do total do emprego entre os anos 2006 e 2014, houve um aumento da participação dos motoristas sobre o total, saindo de 42,32% para 45,14%, enquanto a parcela referente aos cobradores perdeu participação, caindo de 34,15% para 30,33%. Esta tendência é resultante do maior crescimento do emprego entre os motoristas (31,82%), em relação ao aumento do emprego para fiscais e cobradores (9,76%), que pode estar relacionada às mudanças tecnológicas em curso no setor e à busca por redução de custos de operação por parte das empresas.

TABELA 7

Evolução do emprego formal e da remuneração média, dos trabalhadores do setor de Transporte coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal e em região metropolitana, por famílias ocupacionais selecionadas, Brasil – 2006 a 2014

Período	Motoristas de ônibus urbanos, metropolitanos e rodoviários		Fiscais e cobradores dos transportes públicos		Outras famílias ocupacionais		Total	
	Emprego	Rem. Média	Emprego	Rem. Média	Emprego	Rem. Média	Emprego	Rem. Média
2006	178.599	1.065,66	144.120	666,69	99.285	884,19	422.004	886,71
2007	185.978	1.103,85	143.139	694,38	101.775	889,90	430.892	917,30
2008	197.221	1.193,33	146.598	751,42	105.570	964,82	449.389	995,49
2009	205.419	1.289,36	151.283	813,10	107.516	1.040,91	464.218	1.076,61
2010	212.140	1.401,12	155.179	881,81	112.272	1.133,83	479.591	1.170,52
2011	220.091	1.538,27	159.639	960,23	116.743	1.251,05	496.473	1.284,87
2012	225.097	1.664,29	158.342	1.039,25	118.977	1.355,72	502.416	1.394,23
2013	227.084	1.867,17	159.068	1.157,66	124.078	1.505,37	510.230	1.558,00
2014	235.422	2.032,32	158.185	1.268,09	127.955	1.646,75	521.562	1.705,94
Var.(%)								
- 2014 /								
2006	31,82	90,71	9,76	90,21	28,88	86,24	23,59	92,39

Fonte: Rais / MTPS

Elaboração: DIEESE

A seguir será analisada a distribuição dos trabalhadores no segmento por faixa de remuneração em dezembro. Os dados indicam que, em 2014, a faixa de remuneração que concentrava a maior quantidade de trabalhadores era a de 2,01 a três salários mínimos, com participação de 29,34% sobre o total e com 153 mil trabalhadores. Na sequência, entre as com maior participação, apareciam as faixas de 3,01 a quatro salários mínimos, de 1,51 a dois salários mínimos e a faixa de 1,01 a 1,50 salários mínimos, com participação sobre o total de 18,42%, 16,52% e de 15,23% respectivamente.

Em síntese, os trabalhadores do setor estão mais concentrados nas menores faixas de remuneração, e consequentemente têm os menores rendimentos. Constatase que, em 2014, 64,18% do total de trabalhadores possuía remuneração média de no máximo três salários mínimos, e aumentando a amplitude das faixas analisadas, verifica-se que 82,60% do total recebiam no máximo quatro salários mínimos.

TABELA 8

Evolução do emprego formal e da remuneração média, dos trabalhadores do setor de Transporte coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal e em região metropolitana, por faixa de remuneração em dezembro - Brasil – 2014

Faixa de Remuneração em dezembro	2014		
	Emprego	Part. (%)	Rem. Média
Até 0,50 SM	3.014	0,58	327,14
0,51 a 1,00 SM	13.077	2,51	608,86
1,01 a 1,50 SM	79.434	15,23	936,38
1,51 a 2,00 SM	86.166	16,52	1.271,73
2,01 a 3,00 SM	153.039	29,34	1.800,91
3,01 a 4,00 SM	96.067	18,42	2.495,94
4,01 a 5,00 SM	32.408	6,21	3.183,08
5,01 a 7,00 SM	11.087	2,13	4.107,19
7,01 a 10,00 SM	3.194	0,61	5.848,83
10,01 a 15,00 SM	806	0,15	8.705,57
15,01 a 20,00 SM	221	0,04	12.342,54
Mais de 20,00 SM	225	0,04	19.288,79
Ignorado	42.824	8,21	0,00
Total	521.562	100,00	1.705,94

Fonte: Rais / MTPS

Elaboração: DIEESE

Por fim, será destacada a distribuição dos trabalhadores por estados em 2014. Observa-se que São Paulo é a unidade da federação que emprega a maior quantidade de trabalhadores do setor, com 142.219, representando 27,27% do total, na sequência aparecem: Rio de Janeiro, 100.014 (19,18%); Minas Gerais, 55.468 (10,63%); Rio Grande do Sul, 31.808 (6,10%) e Paraná, 29.967 (5,17%). Nestes cinco estados estão concentrados 68,35% do total de trabalhadores empregados.

Sob a ótica da distribuição geográfica e espacial do emprego, torna-se necessário fazer algumas considerações, que podem auxiliar para o melhor entendimento da dinâmica dos deslocamentos e da mobilidade urbana nos grandes centros urbanos brasileiros. Em 2014, as capitais brasileiras respondiam por 47% do total do emprego deste setor de atividade econômica. Todavia, as nove principais regiões metropolitanas brasileiras (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador, Recife, Curitiba, Fortaleza e Belém), criadas pela Lei Complementar nº 14 de 1973, eram responsáveis por 61% do total do emprego. Porém, estas nove capitais isoladas (sem os municípios de seu entorno) detinham apenas 35% do total do emprego. Estes dados permitem indicar que os debates que permeiam o tema do transporte coletivo devem ser amplos, e não devem estar restritos aos limites geográficos das

capitais e das grandes metrópoles, mas sim devem ser estendidos para um horizonte metropolitano.

TABELA 9
Evolução do emprego formal e da remuneração média, dos trabalhadores do setor de Transporte coletivo com itinerário fixo, municipal e em região metropolitana, por estado, Brasil – 2014

Estados	2014		
	Emprego	Participação (%)	Remuneração Média
São Paulo	142.219	27,27	2.056,32
Rio de Janeiro	100.014	19,18	1.679,28
Minas Gerais	55.468	10,63	1.431,75
Rio Grande do Sul	31.808	6,10	1.766,12
Paraná	26.967	5,17	1.749,46
Bahia	26.857	5,15	1.518,54
Pernambuco	19.834	3,80	1.423,84
Espírito Santo	14.832	2,84	1.617,70
Distrito Federal	13.204	2,53	1.555,21
Santa Catarina	12.875	2,47	1.742,54
Ceará	11.216	2,15	1.564,06
Pará	10.586	2,03	1.257,75
Amazonas	9.851	1,89	1.645,55
Goiás	8.793	1,69	1.610,25
Maranhão	6.649	1,27	1.109,77
Alagoas	5.007	0,96	1.165,22
Paraíba	4.849	0,93	1.294,24
Sergipe	3.808	0,73	1.210,46
Piauí	3.643	0,70	1.179,22
Mato Grosso	3.256	0,62	1.858,77
Rio Grande do Norte	3.037	0,58	1.383,75
Mato Grosso do Sul	2.319	0,44	1.776,44
Rondônia	1.473	0,28	1.532,22
Acre	1.259	0,24	1.483,22
Amapá	841	0,16	1.252,52
Tocantins	743	0,14	1.650,37
Roraima	154	0,03	1.287,98
Total	521.562	100,00	1.705,94

Fonte: Rais / MTPS

Elaboração: DIEESE

Alternativas de transporte urbano: a questão das ciclovias

Escolher que transporte utilizar para se deslocar para o trabalho, a escola, ou a atividades de lazer, deveria ser uma decisão fácil e agradável para esses milhões de brasileiros, mas, invariavelmente, essa escolha não é tão simples quanto deveria ser.

Transporte coletivo ou individual? Se escolher transporte coletivo, poderá ser por ônibus, vans, metrô, trem ou táxi lotação? Se escolher transporte individual, poderá ser de carro, moto, bicicleta, ou simplesmente a pé? Invariavelmente as pessoas procuram combinar algumas variáveis nessa escolha, levando em consideração a comodidade, o percurso, e o estresse que essa escolha poderá ocasionar.

O alto custo das passagens do transporte coletivo em relação à renda média dos brasileiros, os constantes e enormes engarrafamentos - dado que a frota brasileira de carros dobrou nos últimos 10 anos sem que a malha viária encampasse essa evolução - o risco de acidente sempre presente nos grandes centros urbanos ao se deslocar de carro ou moto, tem levado milhares de brasileiros a optar pelo deslocamento do seu dia a dia por bicicleta.

Pesquisa feita pela ONG Transporte Ativo em dez cidades brasileiras, com 5.012 ciclistas, em julho e agosto de 2015, mostrou que as principais motivações dos ciclistas dessas cidades é a rapidez e praticidade (42,90%), a maior preocupação com a saúde (24,12%), e com os custos (19,60%). Segundo a pesquisa, o principal destino dos ciclistas é o trabalho, caso em que o destaque foi Manaus, que registrou o maior percentual (97,40%) de usuários da bicicleta, enquanto Brasília apresentou o menor número de ciclistas com esse destino (81,60%). Outra opção importante para os pesquisados foi o lazer, caso em que Porto Alegre teve o maior percentual (93,80%), enquanto Aracaju (58,80%) obteve o menor número de ciclistas.

**TABELA 10
Motivações para o uso de bicicletas em 10 capitais
Brasil - 2015**

Cidade	Principais Destinos ⁽¹⁾			
	Trabalho	Escola/Faculdade	Compras	Lazer
Aracaju	83,90	28,20	67,70	58,80
Belo Horizonte	91,40	50,60	67,40	88,10
Brasília	81,60	76,90	64,20	82,30
Manaus	97,40	19,70	83,70	67,60
Niterói	76,10	24,20	70,40	76,00
Porto Alegre	85,80	48,70	78,80	93,80
Recife	95,80	26,00	66,80	73,00
Rio de Janeiro	81,80	23,90	60,10	70,30
Salvador	84,50	23,20	67,00	81,20
São Paulo	91,00	23,90	44,20	73,90

Fonte: Transporte Ativo

Elaboração: DIEESE

Nota: (1) A questão permitia respostas múltiplas

O principal estímulo para continuar pedalando, segundo os entrevistados, seria a melhoria da infraestrutura cicloviária (50%). No entanto, os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC2) na Mobilidade nas Grandes Cidades Brasileiras mostraram-se incipientes na principal demanda dos ciclistas: em 2015, foram apresentados 91 projetos para corredores exclusivos de ônibus, 40 para projetos de BRT, 19 para faixas exclusivas, 19 para VLT, 18 projetos para Metrô, cinco para trem, quatro para monotrilhos e apenas um projeto para ciclovias.

A infraestrutura é fundamental para criar e consolidar uma forma alternativa (e segura) de transporte, que poderá complementar a estrutura de transporte já existente. Em 2014, São

Paulo, o maior centro urbano do país, teve um aumento de 50% no número de pessoas que utiliza a bicicleta como meio de transporte. Em 2013, eram 174,1 mil pessoas que utilizavam esse meio de transporte, em 2014 esse número aumentou para 261 mil, crescimento verificado após a ampliação da malha das ciclovias na cidade, segundo pesquisa Ibope.

Notas conclusivas: o debate sobre a gratuidade do sistema

Um dos aspectos importantes no complexo debate sobre o transporte público urbano trazido por alguns movimentos sociais é a questão do custeio. O tema é controverso, pois é muito forte no imaginário dos gestores públicos (e de boa parte da população) a ideia de que “não existe almoço grátis”. A proposta de tarifa zero, defendida pelas organizações de usuários, baseia-se em uma formulação bastante simples: se os sistemas de saúde e educação, por exemplo, são garantidos gratuitamente pelo Estado, por que não estender o acesso ao transporte público para que todos possam também ter garantido o direito de mobilidade de forma gratuita? Se os outros serviços essenciais como saúde, segurança e educação são financiados pelos impostos, porque não viabilizar o mesmo benefício para os usuários do transporte público?

A gratuidade do sistema de transportes já é uma realidade em algumas cidades do mundo, especialmente dos Estados Unidos e da Europa. As experiências são bastante variadas, com especificidades importantes. Porém, em regra, observa-se, uma expansão significativa da demanda após a implantação da gratuidade. Um argumento importante dos defensores do transporte gratuito é o de que, cada vez que aumenta a tarifa, reduz o número de usuários, que são estimulados a buscar alternativas mais baratas para seu deslocamento. O fenômeno acaba por atenuar o incremento da arrecadação objetivado pelo aumento da tarifa. A cada elevação da tarifa, um grupo menor de usuários acaba tendo que arcar com os custos do sistema.

Outro motivo econômico relevante nesse debate é o sistema de cobrança, que é considerado caro. Segundo especialistas, na cidade de São Paulo o custo das estruturas necessárias para cobrança das tarifas de ônibus (cobrador, sistema de recarregamento de bilhetes, pessoal administrativo etc.) alcança algo entre 20% e 22% do total. Claro que estes custos variam de cidade para cidade, mas a estrutura de cobrança sempre representa uma parcela considerável dos custos. Certamente, este é um aspecto que tem que se levar em conta no debate da gratuidade: a cobrança, em si, já representa uma parcela significativa do custo do sistema. Claro, é importante considerar também que a introdução de novas tecnologias pode reduzir esse custo.

A questão crítica no debate sobre gratuidade do transporte, no mundo todo, é quem paga a conta. No Brasil, o custeio do transporte público por ônibus urbano, na sua maior parte, é obtido via as receitas arrecadadas com as tarifas pagas pelos usuários. Os recursos extratarifários cobrem parte pequena do custo do sistema. Uma das distorções deste modelo de financiamento baseado quase exclusivamente na receita tarifária é a já mencionada perda da demanda em função do aumento das passagens. O modelo entra em um ciclo vicioso: a partir de cada aumento da tarifa diminui o número de usuários e, em função disso, em pouco tempo terá que haver novo aumento para dar sustentação ao sistema.

Os subsídios concedidos ao transporte público podem ser diretos ao usuário ou indiretos, neste caso concedido aos operadores dos serviços. Os subsídios concedidos aos operadores deveriam possibilitar uma diminuição geral das tarifas, tendendo a beneficiar o conjunto dos usuários. Os subsídios diretos aos usuários, por seu turno, são instrumentos de focalização, assegurando a mobilidade a determinados grupos mais vulneráveis, como trabalhadores desempregados de baixa renda etc. Cada modalidade desta tem prós e contras, mas o subsídio concedido diretamente tende a ser mais justo, exatamente pelo motivo apontado antes: como no Brasil as tarifas são cobertas majoritariamente pelo usuário, o passageiro que paga integralmente acaba financiando os subsídios implantados pelo sistema.

Um aspecto importante a ser levado em conta é o de que, no Brasil, os trabalhadores e as pessoas com mais baixa renda, em geral, moram em bairros da periferia e, portanto, têm maior custo com transporte. O sistema de tarifa única, adotado por algumas cidades, foi um avanço em termos de benefícios para estes segmentos. Mas, o subsídio de parte da tarifa, ou a gratuidade de 100% beneficiaria proporcionalmente mais estes segmentos da população de menor renda. A experiência mostra que a implantação da gratuidade é bastante variada no mundo e revela diferentes resultados. Portanto, é fundamental que a implantação seja precedida de uma ampla discussão democrática e transparente.

O movimento sindical pode se destacar ao atuar sobre essa questão. Para além dos empregos no setor - questão para as quais as entidades sindicais de motoristas e cobradores estão sempre atentas - o custo do transporte coletivo afeta diretamente a renda da família e o salário do trabalhador. A qualidade do transporte, além das condições adequadas - qualidade e condições materiais dos ônibus, tempo de uso das frotas etc. - há as condições das vias, o desenho dos itinerários, a exclusividade de faixas, a integração urbana e metropolitana, esses e outros elementos dizem respeito ao tempo diário dispendido com o transporte, que poderia ser reduzido, sem contar o estresse vivido diariamente. Há experiências de participação em conselho de transporte coletivo em algumas cidades, bem como de trabalhos de auditoria nos custos dos sistemas de transporte coletivo. Enfim, trata-se de uma questão presente no quotidiano da vida dos trabalhadores e que pode fazer parte de uma agenda local de ação intersindical e conjunta com os movimentos sociais e de bairro.

REFERÊNCIAS

IPEA. **Indicadores de mobilidade urbana da Pnad 2012.** Brasília, DF, 24 out. 2013a.
(Comunicado do Ipea; n. 161).

IPEA. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano.** Brasília, DF, jul. 2013b.
(Nota Técnica; n. 2).

REVISTA ÉPOCA. São Paulo: Editora Globo, 14 jun. 2015.

DIEESE DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE
ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS

Rua Aurora, 957 – 1º andar
CEP 05001-900 São Paulo, SP
Telefone (11) 3874-5366 / fax (11) 3874-5394
E-mail: en@dieese.org.br
www.dieese.org.br

Presidente: Zenaide Honório

Sindicato dos Professores do Ensino Oficial do Estado de São Paulo - SP

Vice-presidente: Luís Carlos de Oliveira

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de São Paulo Mogi das Cruzes e Região - SP

Secretário Executivo: Antônio de Sousa

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de Osasco e Região - SP

Diretor Executivo: Alceu Luiz dos Santos

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas de Máquinas Mecânicas de Material Elétrico de Veículos e Peças Automotivas da Grande Curitiba - PR

Diretor Executivo: Bernardino Jesus de Brito

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Energia Elétrica de São Paulo - SP

Diretora Executiva: Cibele Granito Santana

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Energia Elétrica de Campinas - SP

Diretor Executivo: Josinaldo José de Barros

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Materiais Elétricos de Guarulhos Arujá Mairiporã e Santa Isabel - SP

Diretora Executiva: Mara Luzia Feltes

Sindicato dos Empregados em Empresas de Assessoramentos Perícias Informações Pesquisas e de Fundações Estaduais do Rio Grande do Sul - RS

Diretora Executiva: Maria das Graças de Oliveira

Sindicato dos Servidores Públicos Federais do Estado de Pernambuco - PE

Diretor Executivo: Nelsi Rodrigues da Silva

Sindicato dos Metalúrgicos do ABC - SP

Diretor Executivo: Paulo de Tarso Guedes de Brito Costa

Sindicato dos Eletricitários da Bahia - BA

Diretora Executiva: Raquel Kacelnikas

Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de São Paulo Osasco e Região - SP

Diretor Executivo: Roberto Alves da Silva

Federação dos Trabalhadores em Serviços de Asseio e Conservação Ambiental Urbana e Áreas Verdes do Estado de São Paulo - SP

Direção Técnica

Clemente Ganz Lício – Diretor Técnico

Patrícia Pelatiéri – Coordenadora Executiva

Rosana de Freitas – Coordenadora Administrativa e Financeira

Nelson de Chueri Karam – Coordenador de Educação

José Silvestre Prado de Oliveira – Coordenador de Relações Sindicais

Airton Santos – Coordenador de Atendimento Técnico Sindical

Angela Schwengber – Coordenadora de Estudos e Desenvolvimento

Equipe técnica responsável

Fabiano Camargo da Silva

Fausto Augusto Júnior

Fiorella Macchiavello

José Álvaro de Lima Cardoso

Luis Moura

Sandro Silva

Revisão e Crítica

Adhemar Mineiro

Airton Santos

Clóvis Scherer

Douglas Meira Ferreira

Marianna Braghini

Paulo Jagger

Thiago Fontes

Thomaz Ferreira Jensen