

### Indicador 3.1 - Percentual de receita extra tarifária do sistema de transporte coletivo por ônibus

**Descrição:**

Percentual de receita extra-tarifária (subsídios, publicidade e outras receitas acessórias) do sistema de transporte público coletivo sobre o total da receita do sistema.

**Fonte:**

Ministério das Cidades [Pesquisa Vale-Transporte]

Para esse indicador foi utilizada como fonte a Pesquisa Nacional de Avaliação do Vale-Transporte<sup>3</sup> realizada pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SNTMU). O universo da pesquisa foi composto de 525 municípios com população superior a 60.000 habitantes no ano de aplicação, 2014. Para os dados utilizados nesse indicador foi obtida resposta de 201 municípios. As informações da pesquisa são fornecidas pelas prefeituras municipais. Esses dados não passam por processo de avaliação e validação, o que pode gerar erros ou imprecisões, sendo essa uma potencial limitação dos dados.

Os dados da Pesquisa Nacional de Avaliação do Vale-Transporte mostram que as receitas dos sistemas de ônibus são quase exclusivamente oriundas da cobrança de tarifas. Dos 201 municípios que informaram possuir receita tarifária, apenas 46 possuíam alguma receita extra tarifária, o que corresponde a 19% dos municípios respondentes. Menos de 3,5% da receita dos sistemas dos municípios que responderam à pesquisa é advinda de subsídios, publicidade ou outra receita acessória (Figura 9). A situação é ainda mais extrema na Região Nordeste (Figura 10) onde, em média, menos de 0,5% da receita dos sistemas é advinda de fontes acessórias.

<sup>3</sup> A Portaria do Ministério das Cidades, nº 205 de 26 de maio de 2004, substanciada pelos Acórdãos do Tribunal de Contas da União nº 656/2003 e 157/2004 atribuíram ao Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana a responsabilidade de aplicação da Pesquisa.

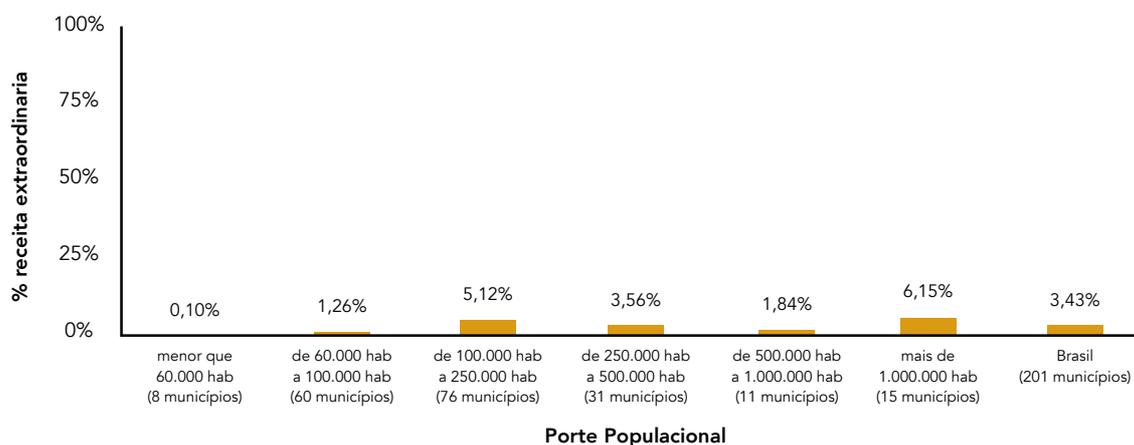


Figura 9. Percentual de receita extra tarifária do sistema de transporte coletivo por ônibus. Municípios por porte populacional. Fonte: Pesquisa Vale Transporte, 2015. Elaboração: Ministério das Cidades.

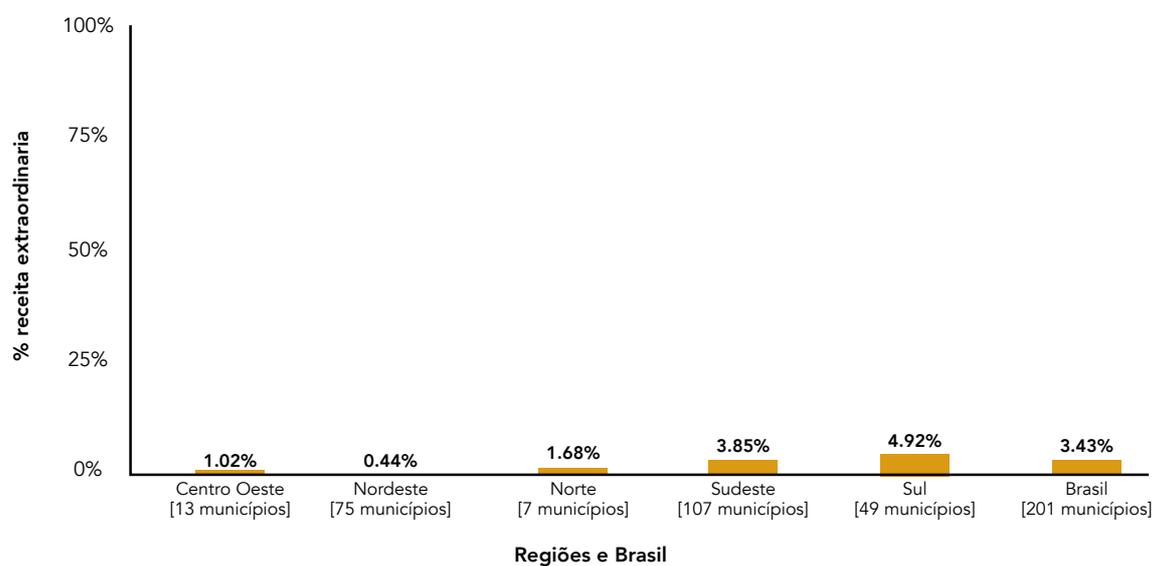


Figura 10. Percentual de receita extra tarifária do sistema de transporte coletivo por ônibus. Brasil e Regiões. Fonte: Pesquisa Vale Transporte, 2015. Elaboração: Ministério das Cidades.

Esse dado é preocupante, pois é desejável que haja uma justa distribuição do ônus decorrente da operação do serviço de transporte público. Para isso, o poder público deve buscar fontes de receitas acessórias para que o usuário não seja o único financiador do sistema, considerando o preconizado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, uma vez que a utilização do sistema de transporte coletivo está associada a um conjunto de externalidades positivas, tais como, uso mais racional do espaço público e redução das emissões de poluentes. É preciso ter em mente que, o usuário é um beneficiado central, pois consome diretamente o serviço para a consecução dos seus fins. [...] Entretanto, ele não constitui o único beneficiado e, muitas vezes, não dispõe da capacidade de pagamento para ressarcir todos os custos do sistema. (BRASIL<sup>4</sup>, 2015, p.25)

Se o uso do transporte individual motorizado gera uma série de externalidades negativas para população, tais como poluição e engarrafamentos, é desejável que os governos incentivem o uso do transporte coletivo. Na Europa, por exemplo, existem diversos subsídios aos ônibus, metrô e trens. Em média, apenas 48,2% dos custos operacionais do transporte público nas áreas metropolitanas europeias são cobertos pela tarifa cobrada (EMTA, 2013, p. 5 apud AUGUSTIN, 2016).

Estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) estimou que, em 2004, os subsídios públicos para a operação e a aquisição de automóveis privados no Brasil estavam entre R\$ 8,5 e R\$ 14,1 bilhões por ano. Já o transporte público recebia apenas entre R\$ 0,98 e R\$ 1,2 bilhão (Vasconcelos; Carvalho; Pereira, 2011 apud AUGUSTIN, 2016). Diante disso, fica clara a necessidade de capacitar e incentivar municípios à adoção de práticas para arrecadação de receita extra tarifária nos sistemas de transporte, bem como a necessidade de subsídios públicos de forma a compensar os usuários pelo conjunto de externalidades positivas associadas à utilização do transporte coletivo.

Além de mapear esse ponto crítico na efetividade da PNMU, aponta-se como encaminhamento para aprimorar o indicador, a estruturação de equipe técnica e bancos de dados mais robustos. A Pesquisa Nacional de Avaliação do Vale-Transporte é realizada pela equipe da SNTMU/Ministério das Cidades e percebe-se que com esses aprimoramentos seria possível a obtenção de resultados ainda mais consistentes.

---

4 BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: Volume 1 mobilidade urbana/Tarcísio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília:MMA,2015. 172p.

### 3.1 Percentual de receita extra-tarifária do sistema de transporte coletivo por ônibus



#### Eixo temático

Sustentabilidade econômica e financeira

#### Definição

Percentual de receita extra-tarifária (subsídios, publicidade e outras receitas acessórias) do sistema de transporte público coletivo sobre o total da receita do sistema.

#### Fórmula

$\% \text{ Receita extra-tarifária sobre receita total} = \text{Receita extra-tarifária} / \text{receita total do sistema}$

#### Unidade

%

#### Relevância

O conceito de sustentabilidade desse indicador é baseado nas fontes de recursos (receita do sistema) do sistema. Parte-se da premissa que é desejável que o município possua fontes de receitas acessórias e que não seja o usuário o único financiador do sistema, uma vez que "o usuário é um beneficiado central, pois consome diretamente o serviço para a consecução dos seus fins. [...] Entretanto, ele não constitui o único beneficiado e, muitas vezes, não dispõe da capacidade de pagamento para ressarcir todos os custos do sistema." (Brasil, 2015, p.25).

Considerando o preconizado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, a sustentabilidade econômica do sistema deverá considerar a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte, levando em consideração o conjunto de externalidades positivas associadas ao uso do transporte coletivo e de externalidades negativas associadas à utilização do transporte privado. Assim, o percentual de receita extra-tarifária se mostra como indicador importante para demonstrar em que medida os atores governamentais tem se ocupado em garantir outras fontes de receitas para os sistemas em funcionamento.

#### Limitações

Indicador não considera elementos de otimização do sistema, tais como racionalização do sistema de custos. Limita-se a discussão do aspecto 'quem paga os custos'.

#### Método de cálculo

Levantamento das receitas dos sistemas por tipo de fonte (tarifária ou extra-tarifária) por meio de questionário respondido por municípios e cálculo do indicador por meio da fórmula supracitada.

#### Dados

- Receita extra-tarifária. Fonte: Ministério das Cidades (Pesquisa Vale-Transporte)
- Receita total do sistema. Fonte: Ministério das Cidades (Pesquisa Vale-Transporte)

#### Valor de referência

Em levantamento.

#### Periodicidade

Anual, compatível com a aplicação da Pesquisa Vale-Transporte

#### Ano da última medição

2015

#### Abrangência

A Pesquisa Vale-Transporte (2015) foi enviada a 525 municípios, contudo apenas 201 responderam dados de receita. Assim, a abrangência para esse indicador é de 201 municípios.

#### Desagregação

Municipal

#### Referência bibliográfica

COSTA, M. S. (2008). Um Índice de Mobilidade Urbana Sustentável. Tese (Doutorado) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: Volume 1 mobilidade urbana/Tarcísio Nunes..., [et al.]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015. 172p.

NTU. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Anuário NTU : 2014 - 2015 / Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2015. 51 p. ISSN: 2317-8868

#### Observações

-