



89ª Reunião do Fórum Paulista
de Secretários e Dirigentes Públicos de
Mobilidade Urbana
14 e 15 de março de 2024 - Jacareí - SP



Fórum Paulista de Secretários
e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana



Prefeitura de
JACAREÍ

FINANCIAMENTO DA TARIFA E GRATUIDADES VIGENTES

Jacareí, 14 de março de 2024



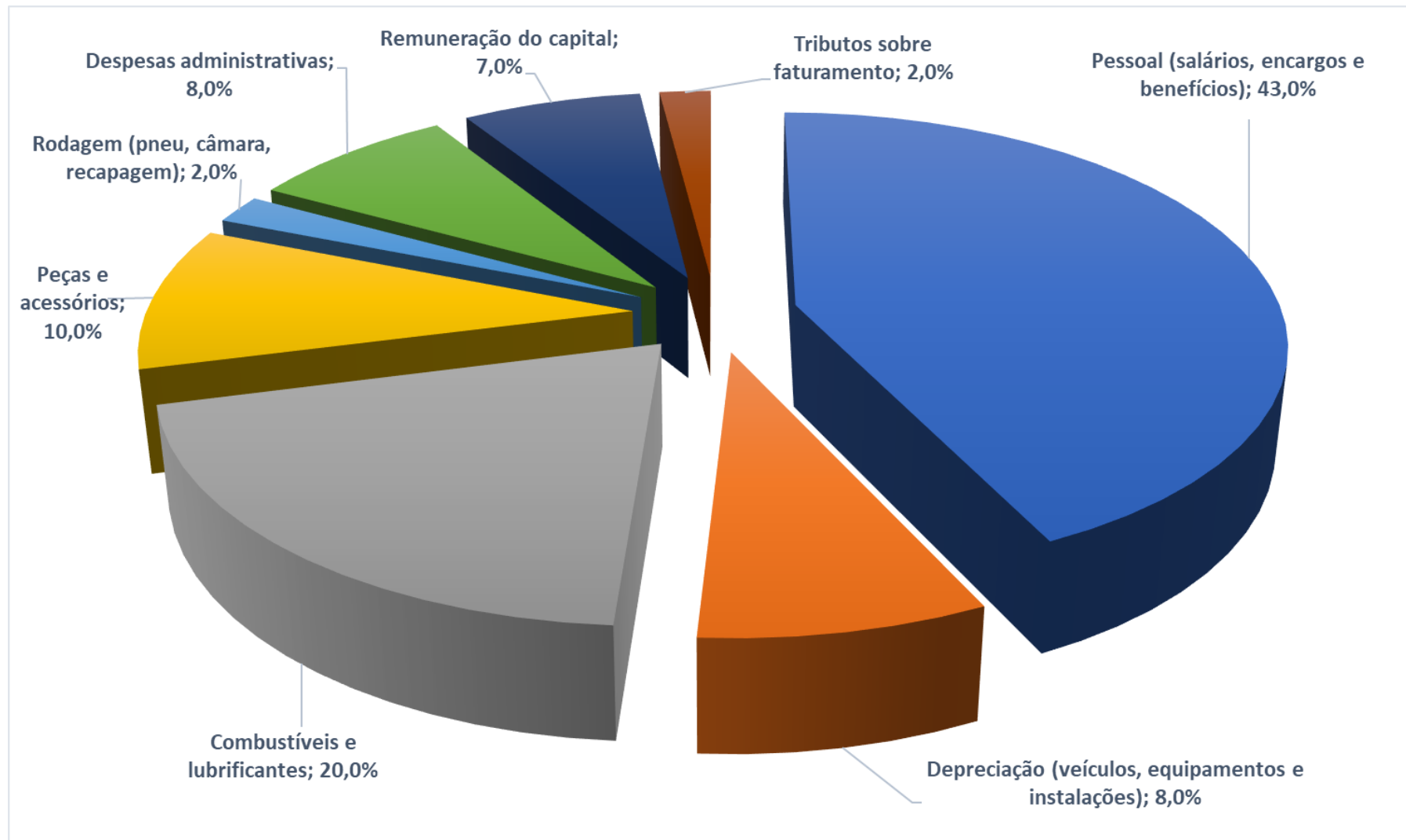
ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS

COMPOSIÇÃO DO CUSTO DE PRODUÇÃO DOS SERVIÇOS

COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DOS SERVIÇOS	
CUSTOS	%
Custos Fixos	51
Pessoal (Salários, Encargos e Benefícios)	43
Depreciação (Veículos, Equipamentos e Instalações)	8
Custos Variáveis	32
Combustíveis e Lubrificantes	20
Peças e Acessórios	10
Rodagem (Pneu, Câmara, Recapagem)	2
Outros Custos	17
Despesas Administrativas	8
Remuneração do Capital	7
Tributos sobre Faturamento	2
Total	100

PERCENTUAL DE PARTICIPAÇÃO NO CUSTO TOTAL

COMPOSIÇÃO DO CUSTO DE PRODUÇÃO DOS SERVIÇOS



REPRESENTATIVIDADE DOS ITENS DE CUSTO DO SETOR

PLANILHA TARIFÁRIA - GEIPOT x ANTP

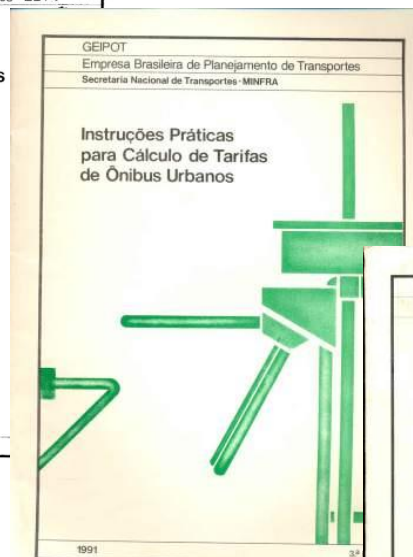
GEIPOT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT
Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU

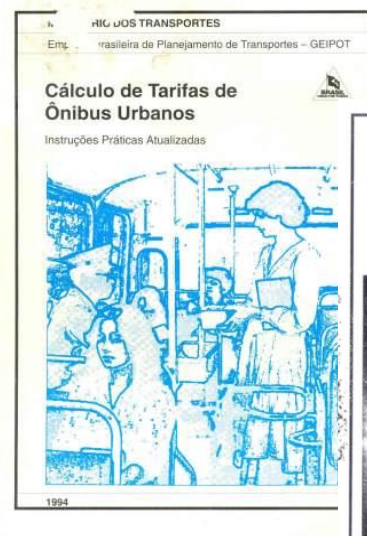
Instruções Práticas
Para Cálculo de Tarifas
de Ônibus Urbanos

1983

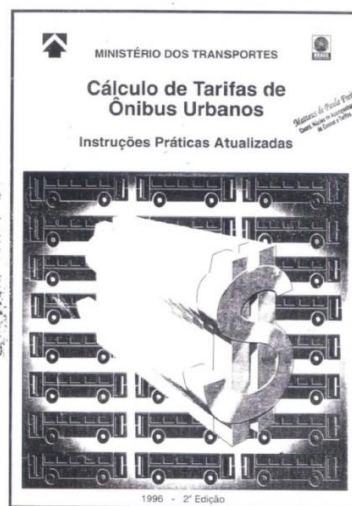
1983



1991



1994



1996

ANTP



2017



2023

EVOLUÇÃO DO MÉTODO DE CÁLCULO DO CUSTO

CUSTO x TARIFA

CUSTO

$$CUSTO = TARIFA + SUBSÍDIO$$

$$CUSTO = ENGENHARIA + ECONOMIA$$

TARIFA

$$TARIFA (R\$) = \frac{CUSTO \text{ VARIÁVEL} + CUSTO \text{ FIXO} + RPS + TRIBUTOS - SUBSÍDIO}{PASSAGEIROS \text{ EQUIVALENTES}} \text{ (ANTP)}$$

$$TARIFA = POLÍTICA + SOCIAL$$

ASPECTOS TÉCNICOS X ASPECTOS POLÍTICOS

Benefícios tarifários estabelecidos por Leis Federais:

1. Idosos acima de 65 anos

Artigo 230, parágrafo 2º da CF 1988 e artigo 39 da Lei nº 10.741/2003 (Estatuto do Idoso)

2. Carteiros

Artigo 9º, parágrafo único do Decreto-Lei nº 3.326/1941

3. Fiscais do Trabalho

Artigo 630, parágrafo 5º da CLT

4. Oficiais da Justiça Federal

Artigo 43 da Lei nº 5.010/1966

Benefícios tarifários estabelecidos por leis estaduais e municipais:

1. Pessoas com necessidades especiais e acompanhantes
2. Estudantes (ensino fundamental e médio, universitários, cursos extracurriculares, etc.)
3. Idosos (60-64 anos)
4. Pacientes em tratamento oncológico
5. Guardas municipais
6. Policiais civis e militares
7. Agentes penitenciários
8. Agentes da Defesa Civil
9. Bombeiros
10. Rodoviários (motoristas e cobradores)
11. Profissionais da saúde

Entre outras categorias...

DESCONTOS E ISENÇÕES TARIFÁRIAS: QUEM PAGA A CONTA?

BENEFÍCIOS TARIFÁRIOS

ABRANGÊNCIA = PASSAGEIROS BENEFICIADOS

27,6%

dos passageiros transportados são contemplados pelas políticas de benefícios tarifários, isso quer dizer que **1** a cada **5** passageiros transportados não paga a tarifa.

Para o cálculo da ocorrência é considerada a equivalência das categorias que recebem descontos tarifários. Por exemplo, 2 estudantes que recebem 50% de desconto, resultam em 1 passageiro gratuito.

CONSEQUÊNCIA = IMPACTO NAS TARIFAS

22,4%

é a ocorrência equivalente de passageiros com isenção tarifária.

A expansão das categorias beneficiadas gera uma demanda maior de usuários não pagantes, o que acarreta em uma divisão dos custos do transporte público por um número menor de usuários.



Fontes de custeio e controle rígido dos benefícios tarifários são imprescindíveis para garantir aos demais usuários um serviço de qualidade sem impacto no valor da tarifa.

Além de incluir na política tarifária processos concisos de controle do uso dos benefícios, é necessário definir fontes de custeio para os benefícios tarifários, como os subsídios. A existência de subsídios reduz o impacto dos benefícios tarifários no custo total do sistema e, conseqüentemente, contribui para a modicidade tarifária.

DESCONTOS E ISENÇÕES TARIFÁRIAS x USUÁRIO DE BAIXA RENDA

transporte
público
por ônibus

subsídios

sistemas com iniciativas implementadas

ATUALIZADO EM MARÇO/2024



232

idades possuem
subsídios definitivos.



Essas **232** cidades pertencem a **86** sistemas.



18 capitais e **6** regiões metropolitanas são contempladas com subsídios.

Classificação das cidades subsidiadas por porte demográfico

157

até 250 mil habitantes

42

de 250 mil até 500 mil habitantes

20

de 500 mil até 1 milhão habitantes

13

acima de 1 milhão habitantes

Entre os **86** sistemas:

49

para promover a separação da tarifa de remuneração e da tarifa pública.

18

para reduzir o custo total.

11

para promover a separação da tarifa de remuneração e da tarifa pública e custear benefícios tarifários.

6

para custear benefícios tarifários.

1

para promover a separação da tarifa de remuneração e da tarifa pública, custear benefícios tarifários e integrações.

1

para custear integrações.

REMUNERAÇÃO PELO CUSTO DE PRODUÇÃO DOS SERVIÇOS

TARIFA ZERO NO BRASIL

transporte
público
por ônibus

idades brasileiras com tarifa zero

ATUALIZADO EM MARÇO/2024

124 cidades possuem
tarifa zero

Em **106**, a tarifa zero abrange todo o sistema durante todos os dias da semana.

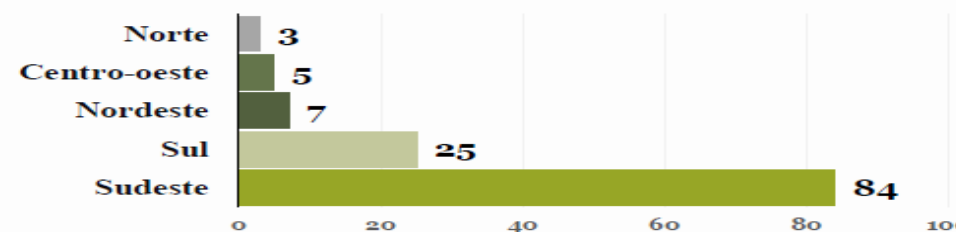
Em **11**, a tarifa zero abrange todo o sistema somente em dias específicos da semana.

Nas **7** demais, a tarifa zero abrange parcialmente o sistema durante todos os dias da semana.

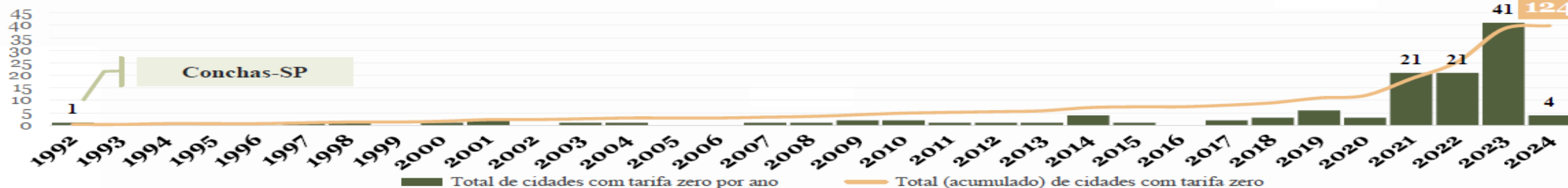
Classificação das cidades com tarifa zero por porte demográfico

78	até 50 mil habitantes
21	de 50 mil até 100 mil habitantes
12	de 100 mil até 200 mil habitantes
13	acima de 200 mil habitantes

Sistemas com tarifa zero por região do Brasil



Transporte público por ônibus: evolução das cidades com tarifa zero no Brasil



Fonte: IBGE (Censo 2022)/NTU.

TARIFA ZERO NÃO DEVE SER MODISMO

1. Separação das tarifas de remuneração x pública
2. Fontes de receitas extra tarifárias (Estudo NTU)
3. Subsídio (Não é um mal necessário)
4. Tarifa Zero (Requer análise cuidadosa)
5. Papel da empresa operadora
6. Responsabilidades do Poder Concedente

CADA UM DEVE ARCAR COM SUAS RESPONSABILIDADES

Francisco Christovam

Diretor Executivo

ntu@ntu.org.br

