



A importância macroeconômica da “indústria” do transporte público de passageiros¹

Antonio Carlos de Moraes

*Pós-doutorado em Economia, USP, professor do Departamento de Economia da Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas e do Programa de Estudos Pós-Graduados em Economia Política da PUC-SP.
E-mail: mouraria@puccsp.br*

Este trabalho² tem como objetivo principal mostrar que a “indústria” formada pelas atividades de prestação dos serviços de transporte coletivo constitui-se em uma profícua alternativa para a geração de empregos, renda e valor adicionado, revelando assim sua importância na dimensão da gestão macroeconômica, na medida em que repercute com relevância sobre essas variáveis. A importância desse tipo de serviço se reforça no fato dos grandes centros urbanos terem sofrido um processo de aprofundamento da terciarização cujo esgotamento é imprevisível, com perda de importância relativa do emprego industrial e avanço acelerado das atividades terciárias, nem todas com efeitos positivos sobre emprego, renda e valor adicionado.

A importância deste trabalho deve ser reconhecida no contexto das transformações que afetam o capitalismo, implicando em uma profunda, voraz e rápida mudança de seu foco gerador de valor, emprego e renda que, desde a Revolução Industrial, concentrou-se primordialmente na indústria. O transporte público de passageiros, como prestação de serviço, também se constitui em um foco criador de valor, emprego e renda, requerendo os mesmos elementos de disciplina do capital e do trabalho que se impõe em uma fábrica, além de apoiar diretamente a produção, levando os trabalhadores aos postos de tra-

1. Este trabalho foi realizado com o apoio do Grupo de Pesquisa Estado e Políticas Públicas, do Programa de Estudos Pós-Graduados Economia Política da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, cabendo destacar a contribuição do professor Jaime de Castro Aguiar. Quero agradecer também a Percival E. Barreto, da SPTrans, que municiou o trabalho com as informações sobre o serviço de ônibus do município de São Paulo.
2. Uma investigação sobre a geração de emprego e renda pela “indústria” do transporte público foi publicada na revista *Pesquisa & Debate*. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2000, volume 11, p. 126-42.



www.antp.org.br

balho, os consumidores à demanda e os estudantes às escolas que formam trabalhadores e cidadãos sensíveis aos apelos de uma economia de mercado.

Não bastasse isso, a “indústria”³ do transporte público está inserida em uma matriz de inter-relações ampla e complexa com diversas outras “indústrias” que fornecem sua energia, seus veículos, seus componentes de reposição, entre tantos outros itens. Requer também outra série de serviços que vão desde o gerenciamento e a fiscalização do poder público até as recapagens dos pneus dos ônibus, a publicidade nos vagões do metrô, as apólices de seguros e, até mesmo, o comércio ambulante que se avizinha dos terminais e estações. Queremos dizer com isto que decorre das atividades do serviço de transporte público um importante fator de geração de empregos indiretos e de aceleração da renda, aspectos que não estão sendo computados nas estimativas que serão apresentadas neste trabalho. É muito difícil, com certeza, desenhar o mapa completo dessa grande rede em que se insere a “indústria” do transporte, mas, de forma alguma, pode ser desprezado como potencialidade da “indústria” do transporte público.

Com relação à capacidade da “indústria” do transporte em gerar renda e na composição dessa renda, o valor adicionado, ou seja, valor agregado aos insumos recebidos de outros setores, cabe observar que essa capacidade decorre, a princípio, de uma de suas características, que é ser intensiva em mão de obra. É evidente que, por força do progresso técnico, essa intensividade deve ser progressivamente reduzida, cabendo lembrar, entre os principais eventos, a bilhetagem eletrônica que irá implicar numa elevação da participação do capital no valor do produto da indústria do transporte.

Vale registrar que a introdução de novas tecnologias promove uma redistribuição da capacidade setorial de geração de valor adicionado e também de postos de trabalho, podendo beneficiar outros setores e produzir uma redistribuição do valor adicionado entre os segmentos da população que dele se apropriam. A introdução da bilhetagem eletrônica, por exemplo, promove uma redução da participação da massa de salários no valor adicionado da “indústria” do transporte, ao mesmo tempo em que cria uma remuneração típica da gestão do capital financeiro.

3. O termo *indústria*, segundo Paulo Sandroni (*Dicionário de economia*. São Paulo: Ed. Abril Cultural, 1999) no sentido corrente, designa um conjunto de atividades produtivas que se caracterizam pela transformação de matérias-primas, manualmente ou por meio de máquinas e ferramentas, com o objetivo de produzir mercadorias. Não é incomum se utilizar do termo para designar a reunião de outras atividades com certo grau de homogeneidade que não as de transformação e aqui passamos a fazer esta utilização com o sentido de simplificar as referências ao sistema de transporte coletivo e, principalmente, de fazer uma aproximação com um termo mais familiar às reflexões sobre as questões econômicas.

Ainda assim, a importância da “indústria” do transporte, como poderemos verificar neste trabalho, não pode ser negligenciada. De um lado porque sua expansão se impõe pela natureza do processo de urbanização no país, com todos os seus efeitos deletérios sobre a qualidade de vida do homem urbano. De outro, pela sua capacidade intrínseca de fomentar a dinâmica da economia.

REPRESENTATIVIDADE DA AMOSTRA

A consecução da análise compreendeu um campo amostral que, como veremos, não reflete a capacidade nacional da “indústria” do transporte nas suas importantes funções de geração de emprego e renda. Todavia, com certeza, é suficiente para firmar uma noção da sua importância, que pode ser capitalizada pela esfera da política pública, com grandes chances de sucesso como fonte de efeitos dinâmicos sobre a dimensão econômica e social. Tanto para o dimensionamento dos empregos diretos como do potencial de geração de renda e valor adicionado, a amostra foi constituída com a seguinte composição:

- Regiões metropolitanas: São Paulo, com seus 39 municípios; Campinas, com seus 19 municípios; Baixada Santista, com os municípios de Santos, Peruíbe e Praia Grande;
- cidades: Aracajú, Belém, Belo Horizonte, Boa Vista, Brasília, Campo Grande, Cuiabá, Curitiba, Feira de Santana, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, Jaboatão dos Guararapes, João Pessoa, Juiz de Fora, Macapá, Maceió, Manaus, Natal, Nova Iguaçu, Palmas, Porto Alegre, Porto Velho, Recife, Ribeirão Preto, Rio Branco, Rio de Janeiro, Salvador, São José dos Campos, São Luís, Sorocaba, Teresina, Uberlândia, Vitória.

Nesta base amostral, passamos a identificar os serviços considerados para a elaboração das estimativas de geração de emprego, renda e valor adicionado:

- Região Metropolitana de São Paulo (RMSP):
 - o serviço intermunicipal de ônibus, gerenciado pela Empresa Metropolitana dos Transportes Urbanos - EMTU/SP;
 - os serviços municipais dos 39 municípios que compõem a RMSP;
 - os serviços metroferroviários, operados pela Cia. do Metropolitano de São Paulo – Metrô e Cia. Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM;
 - os serviços de fretamento metropolitano e no município de São Paulo;
 - os serviços especiais: Atende (São Paulo/SPTrans); Ligado (RMSP/EMTU/SP); Ponte Orca (RMSP/EMTU/SP).



www.antp.org.br

- Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS):
 - o serviço intermunicipal de ônibus, gerenciado pela Empresa Metropolitana dos Transportes Urbanos - EMTU/SP;
 - os serviços municipais de Santos, de Peruíbe e da Praia Grande;
 - o serviço de fretamento metropolitano gerenciado pela Empresa Metropolitana dos Transportes Urbanos - EMTU/SP;
- Região Metropolitana de Campinas (RMC):
 - o serviço intermunicipal de ônibus, gerenciado pela Empresa Metropolitana dos Transportes Urbanos - EMTU/SP;
 - os serviços municipais dos 19 municípios que compõe a RMC;
 - o serviço de fretamento metropolitano gerenciado pela Empresa Metropolitana dos Transportes Urbanos - EMTU/SP;
 - o Serviço Especial Orca (transporte complementar ao serviço intermunicipal).
- Para o conjunto das 34 cidades acima listadas, foram considerados os serviços municipais.

Vale ressaltar que o conjunto de municípios contemplados na amostra – as três regiões metropolitanas do Estado de São Paulo (lembrando que a RMBS foi considerada parcialmente), mais as 34 cidades, reúnem cerca de 65 milhões de habitantes, ou seja, cerca de 1/3 da população brasileira. Cabe lembrar também que, conforme detalhado acima, nem todos os serviços de transporte de passageiros existentes puderam ser considerados, como, por exemplo, os serviços de fretamento e serviços especiais, isto na grande maioria dos municípios. Isto nos permite considerar que os resultados das estimativas são conservadores.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Passamos a comentar os aspectos relevantes da metodologia empregada nas estimativas da geração de emprego e da renda pela “indústria” do transporte.

Geração de emprego

No caso do modal ônibus, a estimativa de pessoas ocupadas na “indústria” de transporte, conforme o campo amostral definido, resulta da aplicação de “fatores de utilização” para as categorias profissionais envolvidas com a prestação do serviço de transporte público à frota operacional alocada no serviço. No que diz respeito à frota, para o conjunto das 34 cidades a fonte utilizada foi a Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP⁴ que mantém, em seu sítio eletrônico, um banco de dados. Neste caso, as frotas utilizadas se referem ao ano de 2009. Para o modal

4. www.antp.org.br. Acesso em jul 2011.

ônibus na modalidade do serviço intermunicipal de ônibus nas três regiões metropolitanas consideradas, bem como dos serviços municipais dentro dessas regiões, as informações foram obtidas juntos à EMTU/SP. Destaca-se que no caso do município de São Paulo, que compõe a RMSP, a fonte de consulta foi a SPTrans. A data base das informações sobre a frota nesses casos se localizam no primeiro semestre de 2011.

Os fatores de utilização (FUs) foram definidos a partir de um exame das planilhas de custo elaboradas pela EMTU/SP e pela SPTrans, que são referências de reconhecida importância no campo dos estudos tarifários. Cabe observar que os valores adotados têm acentuadas semelhanças com o observado em outras elaborações, o que é compreensível, por um lado, pela difusão de metodologia promovida nos anos de 1980 pelo importante trabalho realizado pela EBTU e Geipot consolidando uma famosa “cartilha” e, de outro, pelas próprias características da operação do serviço que não pode fugir de um determinado padrão. Concorre também para essa similaridade o que está estabelecido pela legislação trabalhista, independentemente da diversidade de sindicatos em que estão organizadas as categorias profissionais que atuam no setor de transporte público. Segue, na tabela 1, a apresentação dos FUs considerados.

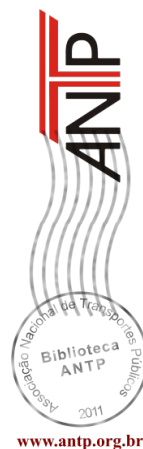
Tabela 1
Fatores de utilização no modal ônibus

Categoria profissional	Fator de utilização/veículo operacional (funcionário/veículo)
Motorista	2,21
Cobrador	2,36
Fiscal	0,15
Manutenção	0,56
Administração	0,33

Para o serviço de fretamento e para os serviços especiais, foi utilizado um FU de 1,8 funcionário/veículo, representando todas as categorias envolvidas na prestação deste serviço.

Foram considerados também, na RMSP, com base em informações obtidas diretamente junto às empresas, os postos de trabalho gerados nas seguintes instituições, ligadas diretamente à prestação do serviço de transporte público, como operadoras ou gerenciadoras:

- Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.
- Companhia de Trens Metropolitanos – CPTM.
- Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP.
- São Paulo Transportes S/A. – SPTrans.



www.antp.org.br

Geração de renda e valor adicionado

A estimativa de geração de renda considerou período de um ano, levando em conta a receita operacional dos serviços e das localidades, conforme apresentados no plano amostral acima definido. Por sua vez, a formação da receita operacional obedece à demanda atendida no período, valorizada pela tarifa predominante no mesmo período, isto é a tarifa que prevaleceu ao longo de um período maior durante o exercício considerado.

Para o conjunto das 34 cidades, os resultados referem-se ao desempenho dos serviços no ano de 2009 e a fonte utilizada, a exemplo das informações relativas à frota, foi o banco de dados Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP, através de seu sítio eletrônico.⁵ Para as regiões metropolitanas, com relação ao modal ônibus dos serviços intermunicipais de ônibus bem como dos serviços municipais dentro dessas regiões, as informações para a estimativa da receita foram obtidas junto à EMTU/SP. Para o município de São Paulo, que faz parte da RMSP, a fonte utilizada foi a SPTrans. A data base das informações foi o primeiro semestre de 2011, sendo que todos os valores de receita obtidos foram atualizados para 2011, equalizando-se assim as informações. Como o exercício de 2011 ainda não está completo, os valores obtidos para os serviços nas regiões metropolitanas contêm parcela estimada. Com relação aos serviços de fretamento, a receita foi estimada a partir da apuração de valores que permitam a reposição de todos os custos operacionais do serviço, inclusive remuneração e depreciação do capital, sob a hipótese de um equilíbrio entre receita e custo. No caso dos serviços especiais, por se constituírem em serviços gratuitos e também pela sua pequena representatividade, não procedemos à estimativa de receita, embora estejam sendo considerados nas estimativas de emprego.

No caso das operadoras ou gerenciadoras – Metrô, CPTM, EMTU/SP e SPTrans, as informações para a estimativa de renda, a exemplo do procedimento aplicado para as estimativas de emprego, foram obtidas diretamente junto às empresas. Cabe registrar ainda que, para o conjunto da amostra, as estimativas de renda levaram em conta a parcela da demanda formada pelos passageiros pagantes, observando-se as particularidades de cada modalidade ou serviço.

A partir da obtenção de uma estimativa de renda correspondente à amostra utilizada, é possível identificar a parcela dessa renda que pode ser considerada como “valor adicionado” pela “indústria” de transporte à renda, e, portanto, à produção da economia. Vale escla-

5. www.antp.org.br. Acesso em jul 2011.

recer que, especialmente no caso do valor adicionado, o mais significativo é sua participação relativa no total da renda da “indústria”. Uma atividade que gera renda com participação significativa de valor adicionado promove: a fixação de renda no espaço gerador; a distribuição da renda de forma mais adequada; e a possibilidade de um efeito multiplicador da renda mais dinâmico.

Para identificação do “valor adicionado” pela “indústria” de transporte à renda, no modal sobre pneus, foram consideradas as seguintes referências:

- o estudo elaborado em 1998, já mencionado na nota 1 deste relatório, com a indicação da referência bibliográfica. Esse estudo, na oportunidade, apresentou estimativas sobre a geração de emprego, renda e valor adicionado no âmbito da RMSP;
- a composição de custos operacionais da SPTrans para o exercício de 2010;
- a composição de custos operacionais do serviço intermunicipal de ônibus para a RMC no ano de 2009, conforme planilha de custos elaborada pela EMTU/SP;
- estudo elaborado pela ANTP⁶ indicativo de médias nacionais.

Com relação às instituições ligadas diretamente à prestação do serviço de transporte público, como operadoras ou gerenciadoras – Metrô, CPTM, EMTU/SP e SPTrans, as informações, a exemplo do procedimento aplicado para as estimativas de emprego e renda, foram obtidas diretamente junto às empresas, relativas ao fechamento contábil do ano de 2010. Cabe lembrar que as informações sobre receita foram atualizadas para a base de preços de 2011, servindo também como referência para a identificação do valor adicionado.

Dentro do montante estimado de renda para o modal ônibus, são consideradas duas parcelas a título de valor adicionado: a massa salarial e a remuneração do capital. No caso das operadoras e gerenciadoras, apenas a massa salarial é levada em conta como valor adicionado, visto que, as companhias aqui consideradas como operadoras ou gerenciadoras são as companhias mistas, que funcionam sem o requisito de remuneração do capital.

RESULTADOS E ANÁLISE

Apresentamos nesta seção os resultados das estimativas de geração de emprego e renda, com destaque para o valor adicionado pela

6. Coeficientes de consumo de ônibus urbano para cálculo tarifário. São Paulo: Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP. 1993



www.antp.org.br

“indústria” do transporte, levando em conta a amostra definida. Procederemos também a uma qualificação dos resultados, mediante a relativização dos mesmos perante outras grandezas geradas em outras situações.

Emprego

A tabela 2 resume os resultados das estimativas de emprego gerados pela “indústria” do transporte público, agregando-os em quatro grupos (RMSP, RMC, RMBS e 34 cidades). Vale lembrar que os números refletem apenas os empregos diretos.

Tabela 2
Resultados das estimativas de emprego (ano base: 2011)

Regiões metropolitanas/cidades	Nº de empregos diretos
RMSP	183.655
RMC	21.512
RMBS	5.876
34 cidades	177.424
Total	388.467

A importância do resultado encontrado pode ser avaliada à luz de referências sobre geração de empregos em outros setores da economia. Para tanto, apresentamos, na tabela 3, o emprego industrial para as unidades da federação no ano de 2009, com base na Pesquisa Industrial Anual, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. A apreciação das informações da tabela permite identificar que a quantidade de empregos diretos gerados pela “indústria” de transporte, conforme a amostra considerada, supera 22 das 27 unidades da Federação, sendo inferior apenas aos estados do Rio de Janeiro, Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul e São Paulo.

A potencialidade de geração de empregos por parte da “indústria” de transporte também pode ser evidenciada a partir das informações que constam da tabela 1, ou seja, a partir da somatória dos fatores de utilização das principais categorias de trabalhadores que formam as equipes de trabalho no modal ônibus – motorista, cobrador, fiscal, mecânico e pessoal administrativo. Efetuando-se essa soma, chega-se à necessidade de 5,61 trabalhadores para colocar em movimento um veículo que representa um investimento da ordem de US\$ 200.000. Valor equivalente de investimento é dado como necessário para a geração de um emprego direto na indústria.⁷

7. KURZ, Robert. O retorno de Potemkin. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1993.

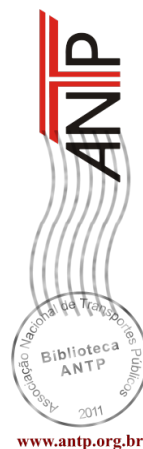
Tabela 3
Emprego industrial em 2009

Unidades da federação	Pessoal ocupado em 31.12.2009 (nº pessoas)
Roraima	1.915
Amapá	3.844
Acre	5.094
Tocantins	10,786
Piauí	24.550
Rondônia	25.399
Distrito Federal	29.008
Maranhão	30.245
Sergipe	41.038
Paraíba	64.304
Mato Grosso do Sul	71.734
Rio Grande do Norte	74.234
Mato Grosso	89.169
Pará	91,512
Alagoas	102.802
Amazonas	108.298
Espírito Santo	122.572
Goiás	197.606
Pernambuco	198.691
Bahia	207.028
Ceará	217.782
Minas Gerais	268.459
Rio de Janeiro	419.995
Santa Catarina	604.629
Paraná	610.731
Rio Grande do Sul	651.904
São Paulo	2.616.066
Total	6.889.395

Fonte: IBGE. Pesquisa Industrial Anual – Empresa 2009. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=se>. Acesso em 30/09/2011.

Renda e valor adicionado

A tabela 4 apresenta os resultados das estimativas da renda gerada pela “indústria” do transporte público, obedecendo ao mesmo agrupamento considerado para as estimativas de geração de emprego (RMSP, RMC, RMBS e 34 cidades).



www.antp.org.br

Tabela 4
Resultados das estimativas de renda (ano base: 2011)

Regiões metropolitanas/cidades	Renda (R\$)
RMSP	15.020.784.908
RMC	1.636.694.367
RMBS	412.286.140
34 cidades	11.774.038.906
Total	28.843.804.321

A importância da cifra apurada como estimativa de renda pode ser qualificada a partir das informações constantes da tabela 5 que apresenta o valor das receitas orçamentárias realizadas⁸ em 2009 para as unidades da federação, com preços atualizados para junho de 2009. Como pode ser constatado, o volume da renda gerada pela “indústria” do transporte, nos limites da amostra considerada, só não supera o volume da receita orçamentária dos estados de Minas Gerais e de São Paulo.

Ainda no sentido de qualificar a importância do volume de renda gerada pela “indústria” do transporte, apresentamos, na tabela 6, os resultados do Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios que são as capitais das unidades da federação, obtidos no exercício de 2008, também atualizados para junho de 2011. Podemos verificar que a renda gerada pela “indústria” do transporte, nos limites da amostra considerada, isto é, R\$ 28,8 bilhões, supera o PIB de 18 dos 26 municípios-capitais de Estado.

Tabela 5
Receitas orçamentárias realizadas em 2009 (preços de junho de 2011)

Unidades da federação	Valor da receita (R\$)
Amapá	651.648.091
Roraima	815.444.886
Acre	917.356.895
Tocantins	1.997.051.395
Rondônia	2.331.692.553
Sergipe	2.701.606.049
Piauí	3.659.077.308
Amazonas	3.890.136.322
Alagoas	3.890.262.339
Rio Grande do Norte	4.225.237.003
Paraíba	4.586.651.809
Mato Grosso do Sul	4.814.746.887
Mato Grosso	4.983.599.596

Continua

8. Os valores de receita apresentados referem-se às receitas correntes, conforme definido no § 4º do art. 11 da Lei 4.320, de 17 de março de 1964. Compõem essa rubrica: receita tributária (impostos, taxas e contribuições de melhoria); receita de contribuições; receita patrimonial; receita agropecuária; receita industrial; receita de serviços; transferências correntes; outras receitas correntes e receitas de capital.

Continuação

Unidades da federação	Valor da receita (R\$)
Espírito Santo	6.370.342.175
Pará	6.993.359.015
Maranhão	7.222.111.104
Goiás	8.733.126.162
Pernambuco	10.254.089.883
Ceará	10.691.680.460
Santa Catarina	11.578.190.489
Bahia	15.889.763.365
Paraná	17.308.950.626
Rio Grande do Sul	19.053.056.367
Rio de Janeiro	27.665.322.020
Minas Gerais	29.960.466.971
São Paulo	86.562.062.711

Fonte: IBGE. Finanças Públicas 2009. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=se>. Acesso em 04/10/2011.

Tabela 6
Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios-capitais de estado - 2008 (preços de junho de 2011)

Unidades da federação	Valor do PIB (R\$)
Palmas	3.018.175.726
Rio Branco	4.130.440.347
Boa Vista	4.163.989.572
Macapá	4.998.128.105
Porto Velho	6.072.751.820
Aracaju	8.083.686.231
Teresina	8.753.710.648
João Pessoa	8.915.604.364
Florianópolis	9.450.649.854
Natal	10.074.347.270
Cuiabá	10.490.959.772
Maceió	10.640.567.972
Campo Grande	12.175.062.428
São Luís	17.135.194.689
Belém	17.823.867.908
Goiania	22.643.111.812
Recife	26.128.679.478
Vitória	26.410.266.504
Ceará	32.992.521.064
Salvador	34.526.110.137
Porto Alegre	42.795.893.379
Manaus	44.357.378.268
Belo Horizonte	49.052.585.815
Curitiba	50.411.994.491
Rio de Janeiro	180.119.270.875
São Paulo	415.588.046.720

Fonte: IBGE Cidades@ 2008. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em 04/10/2011



www.antp.org.br

A capacidade de geração de valor adicionado está resumida na tabela 7. Como pode ser observado, o valor adicionado chega a 64,6% da receita da “indústria” do transporte público a partir da amostra considerada. Para avaliação da importância dessa participação, podemos mencionar, entre outras referências, o setor siderúrgico brasileiro, cuja geração de valor adicionado chegou a 46,4% da receita em 2005.⁹ Uma pesquisa elaborada pela Fundação Instituto de Administração – FIA/USP,¹⁰ contemplando uma amostra de 416 empresas (59 comerciais, 242 industriais e 115 prestadoras de serviço), apurou que, no ano de 2003, o valor adicionado neste grupo de empresas alcançou 44,2% da receita.

Depreende-se, portanto, a importância da “indústria” do transporte público de passageiros, também na geração de valor adicionado, o que é fundamental no processo de distribuição de riqueza. As informações da tabela 7 evidenciam que cada R\$ 1,00 que ingressa na “indústria”, retorna como R\$ 2,80 para a sociedade, ou seja, agrega-se R\$ 1,80. Não estamos considerando ainda que o montante de insumos identificado, ou seja, R\$ 10,2 bilhões, engloba a parcela relativa aos impostos que, a princípio, também repercute na sociedade, financiando a regulação econômica e a prestação de serviços sociais, além da parcela relativa aos fundos de depreciação acumulados que realimentam outros setores que fornecem itens importantes do capital fixo da “indústria” do transporte público de passageiros.

Tabela 7
Resultados das estimativas de valor adicionado (preços de junho de 2011)

Descrição	R\$	Participação (%)
Insumos (A)	10.195.595.708	35,4
Remuneração do capital (B)	1.829.808.087	6,3
Massa salarial (C)	16.818.400.526	58,3
Valor adicionado (D) = (B) + (C)	18.648.208.613	64,6
Renda total (E) = (A) + (D)	28.843.804.321	100,0

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sobre a importância precípua dos serviços de transporte público de passageiros não cabe discussão. Garantindo a mobilidade das pessoas, garante a própria reprodução da vida econômica e social. Nesta

9. SIDERURGIA EM FOCO. Nº 2, agosto de 2005. <http://www.acobrasil.org.br/siderurgiaemfoco%5CSiderurgiaNo2.pdf>. Acesso em 05 out 2011.

10. CUNHA, J. V. A et al. A demonstração do valor adicionado como instrumento de mensuração de distribuição de riqueza. Revista Contabilidade e Finanças – USP. São Paulo, nº 37, janeiro/abril de 2005, p. 7-23.

função gera externalidades positivas literalmente difíceis de calcular, quer pelo caráter nem sempre passível, e sempre muito difícil de atribuir valor, quer pela amplitude e diversidade de efeitos.

Este trabalho explorou aspectos econômicos dentro daquele conjunto de externalidades positivas, empreendendo um exercício para quantificar a importância da “indústria” dos serviços de transporte público na geração de emprego, de renda e de valor adicionado. Sobre os resultados obtidos também não cabe discussão.

Temos que reconhecer que o nível preocupante dos problemas urbanos nos grandes aglomerados em que o transporte ocupa papel de destaque tem suscitado ações e reações que apontam para novos investimentos para a ampliação da oferta dos serviços de transporte em diversas modalidades. Ainda assim, também não podemos deixar de reconhecer a morosidade com que essa oferta avança como fruto de um complexo processo decisório, até em certo ponto natural quando somas importantes de recursos financeiros estão envolvidas, mas em boa parte inaceitável. Esse inconformismo se deve, além da essencialidade dos serviços de transporte público, também ao que perdemos frente às limitações de sua oferta e o que deixamos de ganhar com o retardamento de sua expansão.

Esperamos, com este trabalho, de alguma forma contribuir para estimular que as decisões e os processos que envolvem a expansão e a melhoria dos serviços de transporte público “andem mais depressa”.



www.antp.org.br