



Anuário NTU [2020–2021]

**© 2021 ASSOCIAÇÃO
NACIONAL DAS
EMPRESAS DE
TRANSPORTES
URBANOS (NTU).**

Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte. Todos os direitos desta edição estão reservados à Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida por qualquer meio, sem a prévia autorização deste órgão/entidade.

A849a

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
Anuário NTU: 2020-2021 / Associação Nacional das
Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2021.

62 p.

ISSN: 2317-8868

1. Transporte Urbano. I. Título.

CDU 656.11/5



SAUS Quadra 1, Bloco J, Edifício Clésio Andrade,
9º Andar, Ala A, CEP 70070-944, Brasília (DF)

(61) 2103-9293

ntu@ntu.org.br

www.ntu.org.br

[f facebook.com/ntubrasil](https://www.facebook.com/ntubrasil)

[●● flickr.com/ntubrasil](https://www.flickr.com/photos/ntubrasil/)

[🐦 twitter.com/ntunoticias](https://twitter.com/ntunoticias)

[▶ youtube.com/transporteurbanontu](https://www.youtube.com/transporteurbanontu)



Anuário NTU [2020–2021]

Sumário



**06 A reestruturação
do transporte
público urbano**

**10 Desempenho operacional
do transporte público por
ônibus [1994–2020]**

**24 Prestação
de Contas**

**46 Nota Técnica - Impactos
no Transporte Público por
Ônibus Provocados pela
Pandemia da Covid-19:**

Análise do Cenário Nacional [Março/2020 a Junho/2021]

A reestruturação do transporte público urbano



Quase um ano e meio após o início da pandemia, em março de 2020, o setor de transporte coletivo começa finalmente a ver uma tênue luz no fim do túnel, graças ao aumento da vacinação contra a Covid-19 em todo o país, que permitiu uma retomada mais consistente das atividades econômicas, embora ainda muito longe dos tempos normais de 2019.

Contribuiu para isso o apoio de algumas dezenas de prefeitos e secretários de mobilidade que cumpriram efetivamente com o seu papel de garantir a prestação desse serviço, essencial para o atendimento das necessidades de deslocamento da população e o bom funcionamento das cidades. Foram ações pontuais como a adoção de subsídios temporários, suspensão de gratuidades, adiamento de compromissos contratuais, compra antecipada de créditos, desonerações e medidas de redução de custos que fizeram a diferença onde e quando aplicadas.

A maioria dos municípios, entretanto, não adotou medidas desse tipo e deixou o transporte público local por sua conta e risco. O estrago foi grande e ainda está por ser totalmente contabilizado.

Com demanda em lenta recuperação este ano, oscilando entre 50% e 60% dos níveis pré-pandemia, e com oferta sempre acima dessas médias, variando entre 80% e 100% na maioria dos sistemas, esses seguiram operando com déficits que, somados, alcançaram a absurda marca de R\$ 16,7 bilhões até junho de 2021. Um nível de endividamento jamais visto, que colocou todo o setor à beira do colapso.

O resultado não poderia ser outro: desde o início da pandemia, 14 empresas operadoras suspenderam e seis outras encerraram definitivamente suas atividades, enquanto sete entraram em recuperação judicial;

cinco tiveram seus contratos suspensos ou rescindidos; um contrato caducou; e cinco sofreram intervenção por parte do poder público diante da impossibilidade de continuar operando nessas condições. Além disso, foram registradas 287 paralisações em 94 sistemas, a maioria por greves motivadas por atrasos de salários e benefícios, oriundos da incapacidade das empresas em honrar seus compromissos. O cenário segue desfavorável; muitas outras empresas estão com o fôlego exaurido e podem seguir pelo mesmo caminho. O maior prejudicado, sempre, é o usuário que deixa de dispor do serviço.

Nesse período da pandemia, a NTU dialogou com o governo federal inúmeras vezes na busca de uma solução. Apresentamos à Frente Nacional de Prefeitos (FNP), ao Fórum de Secretários de Mobilidade, e aos Ministérios do Desenvolvimento Regional e da Economia as dificuldades que o setor enfrentava, e chegamos à proposta do Projeto de Lei nº 3364, que criava uma ajuda emergencial de R\$ 4 bilhões para o transporte público.

O PL foi aprovado na Câmara e no Senado no final de 2020, mas acabou atropelado pelo processo eleitoral e terminou vetado pelo presidente Jair Bolsonaro, em mais um episódio onde a política interferiu negativamente nos interesses maiores da sociedade. Mais uma vez o Governo Federal ficou fora das políticas específicas e ações de resgate do setor. A ajuda federal acabou limitada à flexibilização trabalhista, de resto estendida a todos os setores econômicos, que aliviou, mas não resolveu o problema.

A verdade é que o modelo atual, no qual o serviço é remunerado pelo passageiro pagante, é ultrapassado e não tem mais sustentabilidade. Isso

ficou ainda mais evidenciado com a crise pandêmica.

É importante ressaltar que, para além das ações emergenciais necessárias para garantir a oferta do transporte público nesse momento de retomada da economia brasileira, é fundamental a adoção de medidas estruturantes que possam trazer soluções definitivas para os problemas históricos do setor. Precisamos reconstruir os serviços de transporte público em novas bases, alinhadas com a nova realidade social que virá com o fim da emergência sanitária.

Nesse sentido, a NTU se aliou a outras entidades setoriais para elaborar a proposta de atualização do marco legal para o transporte público, abrangente e multimodal, envolvendo tanto os sistemas de ônibus urbano quanto os sistemas metroferroviários. A proposta, já encaminhada ao governo federal, foi encampada pela FNP e Fórum de Secretários e já conta com o apoio das principais entidades e especialistas ligados ao transporte e mobilidade urbana.

O chamado *Programa de Reestruturação do Transporte Público Urbano e de Caráter Urbano*, que serve como base para a atualização do marco legal, se estrutura em três pilares: *Qualidade e Produtividade*, que define as ações necessárias para a oferta do nível de serviço desejado com eficiência; *Financiamento*, voltado para remunerar adequadamente a operação e, ao mesmo tempo, reduzir custos e tarifas, além de qualificar a infraestrutura; e *Regulação e Contratos*, para organizar o setor e dar segurança jurídica a operadores e poder público. São pilares que se relacionam e se complementam, e precisam ser construídos simultaneamente para que os resultados esperados sejam alcançados (conheça a íntegra do documento [aqui](#)).

Boa parte da proposta se baseia no fortalecimento e aplicação dos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada em 2012, mas nunca colocada plenamente em prática. A Lei de Mobilidade traz soluções efetivas para muitos dos problemas atuais, a começar pela questão do financiamento, mas que tiveram pouca aplicação até o momento.

Como definir uma tarifa módica, como determina a Constituição Federal, e oferecer serviços de alta qualidade, que têm custo mais elevado? A conta, se recair integralmente sobre os ombros de usuários que pagam passagem, simplesmente não fecha. Até meados dos anos 1990 a equação funcionava porque os sistemas de ônibus urbano tinham velocidade comercial e boa

demanda, suficiente para custear a operação. Mas, com o crescimento desenfreado das cidades, a explosão do número de carros e os congestionamentos quilométricos, o transporte público perdeu produtividade e eficiência, viu seus custos se multiplicarem e seus passageiros se afastarem.

A resposta, prevista na Lei de Mobilidade, está na revisão dos contratos e na adoção de uma tarifa pública, a ser definida politicamente pelo poder público, separada da justa tarifa de remuneração, a ser paga ao operador pela prestação do serviço, com base em indicadores de desempenho e eficiência. O serviço terá que ser subsidiado, mas seria um subsídio ao passageiro, que assim poderá ter um transporte de menor preço e melhor qualidade, regular e confiável, que pode ainda ganhar com a prioridade na via e a redução no tempo de viagem. Com isso veremos a melhora da avaliação do serviço e a redução do próprio custo do transporte, alcançando o esperado equilíbrio econômico-financeiro dos sistemas de transporte.

Para que isso ocorra, é necessário buscar novas formas de financiamento. O Brasil é um dos poucos países que não têm subsídio para o passageiro do transporte público; o usuário paga integralmente pelo serviço. Existem inúmeras boas ideias de como obter recursos extratarifários para complementar o custeio do serviço, segundo a premissa de se buscar junto ao transporte individual motorizado, que sempre foi privilegiado nas políticas públicas de mobilidade, formas de contribuição mais efetivas para a melhoria do transporte coletivo, que é mais eficiente no uso do espaço urbano, menos poluente e mais seguro.

Só vamos resolver o problema de raiz do transporte público no momento em que todos, quem usa e quem não usa o serviço, passarem a colaborar para sua manutenção e melhoria. Porque os benefícios gerados vão muito além dos passageiros transportados e alcançam toda a sociedade.

O Programa de Reestruturação do Transporte Público Urbano e de Caráter Urbano tem tido boa acolhida e vai agora encarar seu maior desafio, o debate e a aprovação no âmbito do Congresso Nacional. Tornado lei, a atualização do marco legal poderá ser a peça que faltava para a virada definitiva do setor. Com o esforço de todos, chegaremos lá.

Transporte público em horário de pico na cidade de São Paulo



Desempenho operacional do transporte público por ônibus [1994–2020]



1. INTRODUÇÃO

NESTE ANO, o monitoramento dos indicadores de desempenho operacional do transporte público coletivo por ônibus, realizado pela NTU, completa 27 anos. Esse trabalho é referência e fornece uma radiografia importante do setor. Nesta edição, um cenário extremamente preocupante é revelado. A pandemia de Covid-19 provocou impactos negativos na mobilidade coletiva, que estão destacados nas análises dos indicadores relacionados a operação, frota de veículos e custos.

Mais do que nunca esses indicadores de desempenho operacional são fundamentais para prognósticos sobre o transporte público coletivo por ônibus, a partir da robusta série histórica de dados. Apesar das incertezas que cercam o setor, os alertas gerados pelos comportamentos dos indicadores reforçam que somente a promoção de mudanças estruturais pode garantir a continuidade da prestação do serviço.

Além desta introdução, este capítulo traz nas próximas seções a apresentação dos indicadores, a análise de cada uma das séries históricas e as conclusões.

2. INDICADORES

Os 11 indicadores utilizados na análise do desempenho do setor estão separados em três áreas: operacional, insumos e custos.

• Área 1 - Operacional

- › Demanda de passageiros pagantes (viagens realizadas)
- › Quilometragem produzida
- › Índice de passageiros equivalentes transportados (viagens realizadas) por quilômetro
- › Número de passageiros equivalentes transportados (viagens realizadas) por veículo por dia

• Área 2 - Insumos

- › Índice de frota total
- › Idade média da frota
- › Venda de ônibus e micro-ônibus

• Área 3 - Custos

- › Salários dos motoristas
- › Preço médio do óleo diesel
- › Custo por quilômetro
- › Tarifa média ponderada

2.1. INDICADORES OPERACIONAIS

Os indicadores relacionados a demanda, oferta de serviço e produtividade da operação estão demonstrados e analisados na sequência.

2.1.1. Passageiros equivalentes (viagens realizadas)

Houve uma redução de 51,1% na quantidade de viagens realizadas por passageiros pagantes no

ano de 2020 em relação a 2019, considerando as médias dos meses de abril e outubro **FIGURA 1**. Obviamente, grande parte da diminuição da demanda equivalente do sistema de transporte público por ônibus é decorrente das medidas de distanciamento social adotadas para contenção da pandemia de Covid-19. O mês de abril foi o mais impactado, com uma queda de 67,3% das viagens realizadas por passageiros pagantes. Em outubro, a redução observada foi de 35,4%.

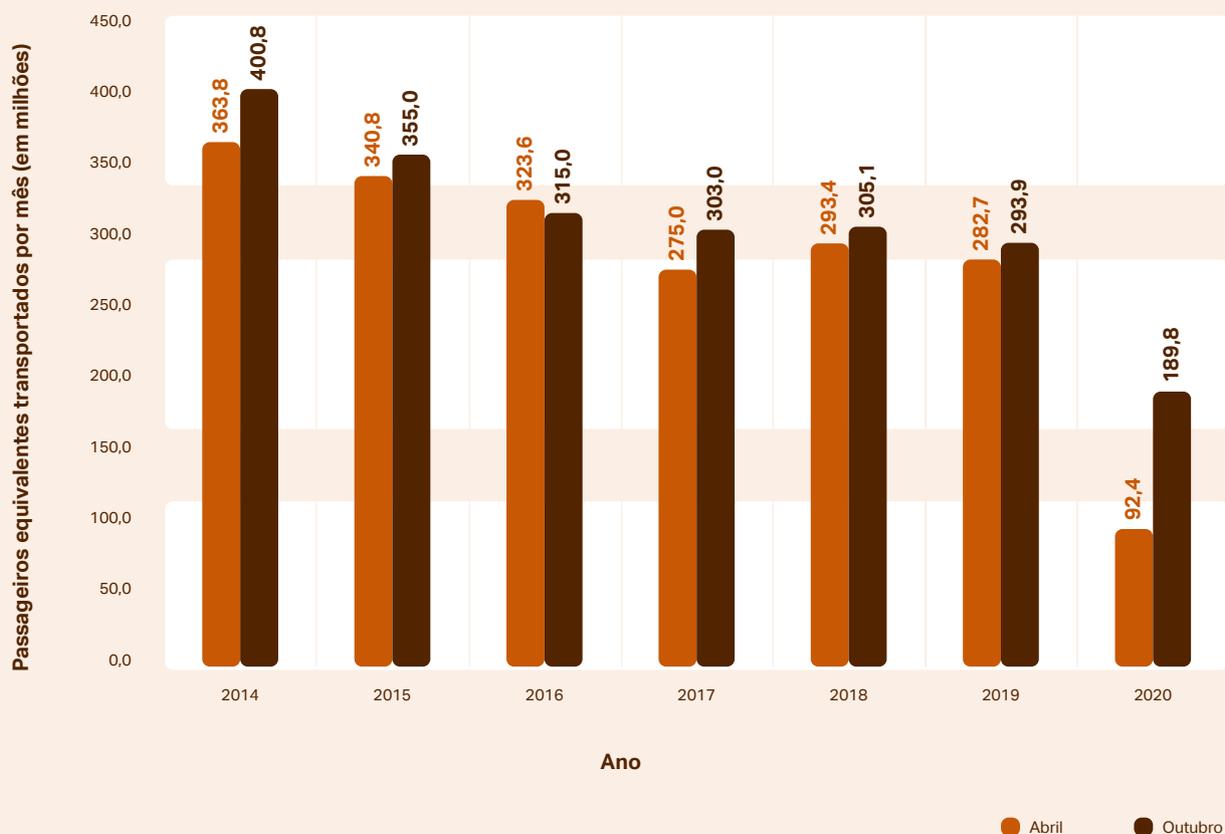
Os reflexos negativos da pandemia são sentidos pelos sistemas de transporte público por ônibus desde março/2020. Naquele mês foi registrada uma redução de demanda transportada da ordem de 80%,

de acordo com monitoramento realizado pela NTU nas capitais e regiões metropolitanas. De agosto/2020 até junho/2021, a diminuição da demanda ficou estabilizada entre 35% e 40%, de acordo com o mesmo acompanhamento. Ou seja, mais de um ano após o início da pandemia, não existe ainda uma sinalização de recuperação da demanda em direção aos níveis observados anteriormente.

É importante registrar que a drástica redução de passageiros pagantes transportados verificada no último ano soma-se a tendência de expressiva queda observada nas últimas décadas. De 1994 a 2012, a queda foi de 24,4%; e de 2013 a 2019, a redução foi de 26,1%.

Figura 1 - Evolução dos passageiros equivalentes transportados (viagens realizadas) por mês nos sistemas de ônibus urbano (2014-2020)

Cidades analisadas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.



2.1.2. Quilometragem produzida

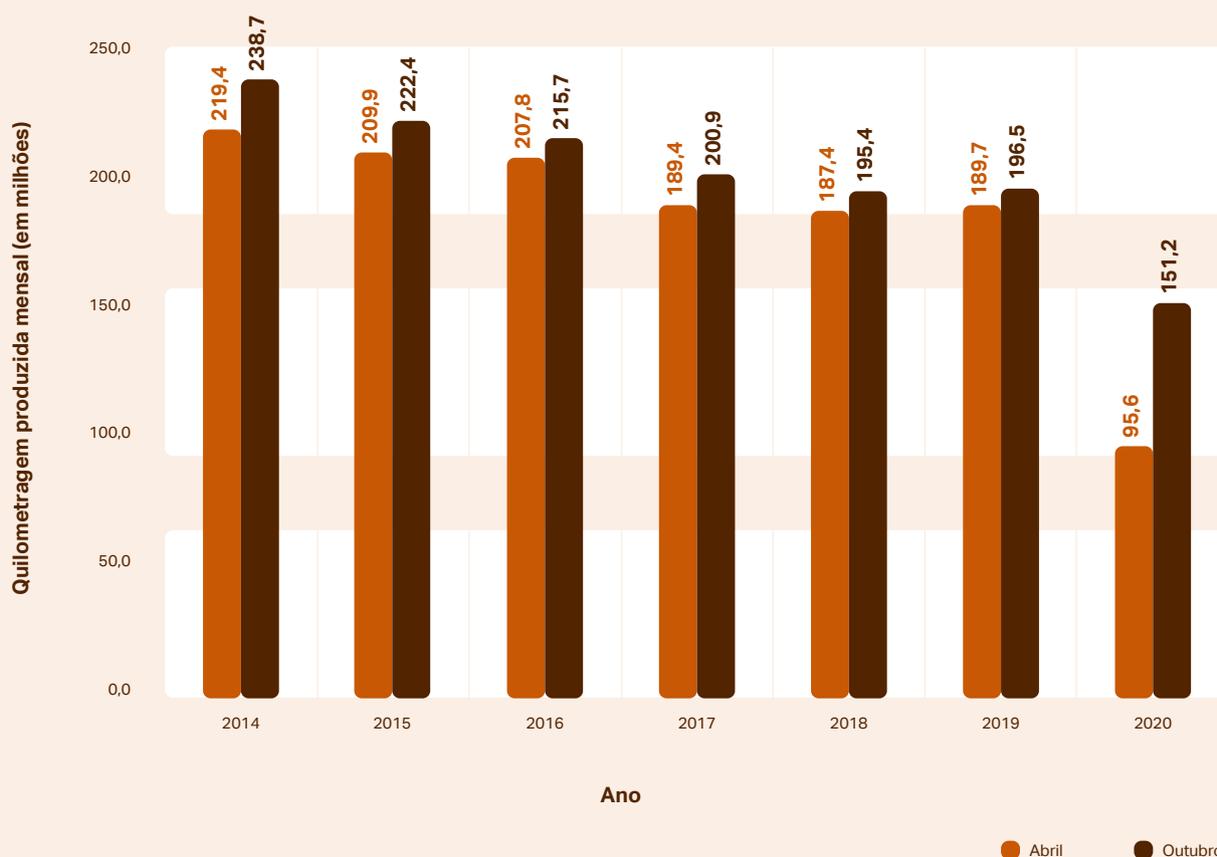
Em 2020, a diminuição da oferta de serviço foi de 36,1% na comparação com o ano de 2019, tendo em conta as médias dos meses de abril e outubro **FIGURA 2**. O fechamento das principais atividades comerciais, de grande parte das indústrias e escolas, além de outros polos geradores de viagens, resultou na redução da circulação de pessoas nas cidades, uma medida adotada para contenção da pandemia. Conseqüentemente, o nível de oferta de transporte público coletivo foi reduzi-

do, mas, como se observa, em um nível muito menor que a redução do número de passageiros.

Houve por parte do poder público, com base nas orientações da ciência, a preocupação de manutenção de níveis de serviço que garantissem o distanciamento social nos pontos de embarque e desembarque, nas estações, nos terminais e no interior dos veículos. Por isso, a queda da quilometragem produzida foi menor em relação à quantidade de viagens realizadas, conforme registrado na análise da **FIGURA 1**.

Figura 2 - Evolução da quilometragem produzida mensal nos sistemas de ônibus urbano (2014-2020)

Cidades analisadas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.



2.1.3. Índice de passageiros equivalentes (viagens realizadas) por quilômetro (IPKe)

Em decorrência da influência das medidas de distanciamento social no comportamento da demanda e da oferta de serviço, o IPKe apresentou em 2020 um declínio de 25,6% em comparação com o ano de 2019.

A produtividade do setor, que, nos últimos 20 anos, estava estabilizada em níveis muito abaixo dos valores observados no início da série histórica **FIGURA 3**, caiu radicalmente e atingiu a preocupante marca de somente um passageiro pagante transportado para cada quilômetro rodado. No período dos 27 anos analisados, a queda de produtividade é de 55,4%.

Figura 3 - Evolução do índice de passageiros equivalentes por quilômetro (IPKe) nos sistemas de ônibus urbano (1994-2020)

Cidades analisadas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.



2.1.4. Passageiros equivalentes transportados (viagens realizadas) por veículo por dia

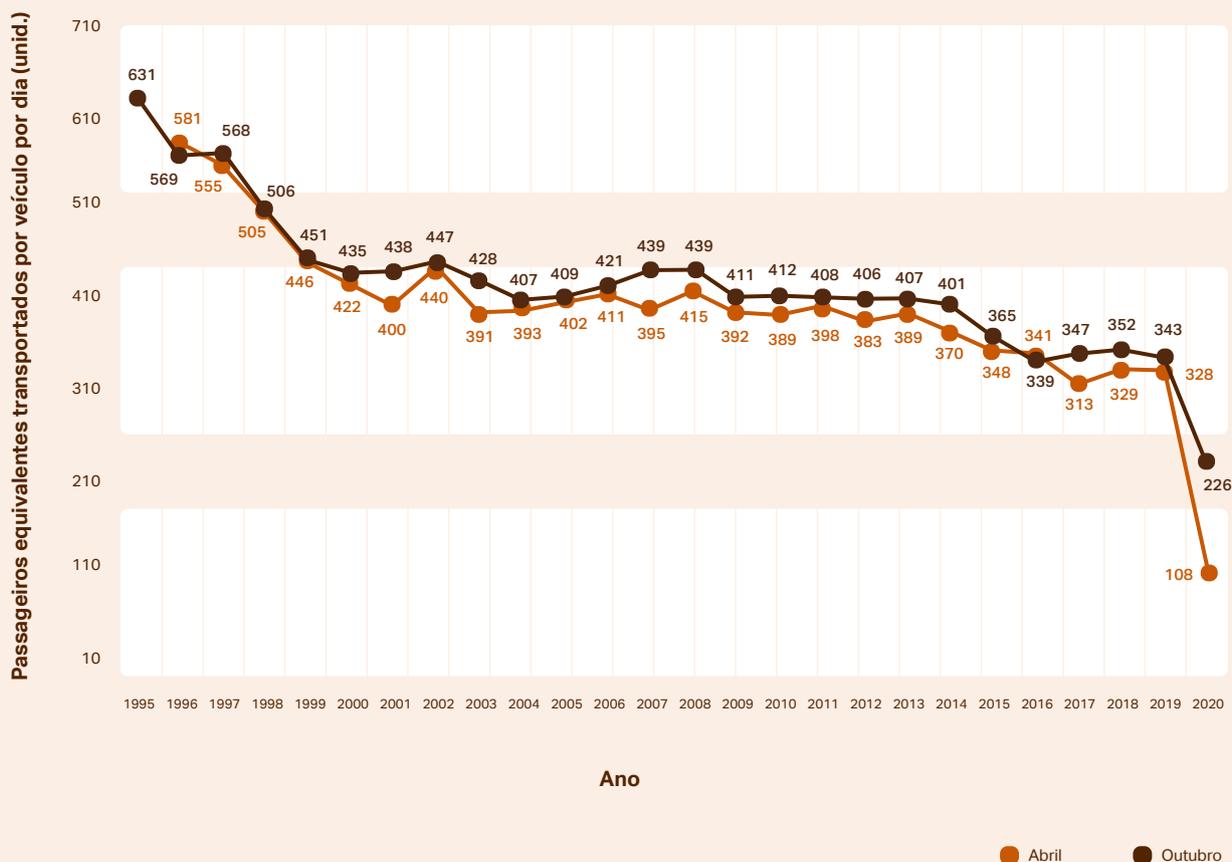
O indicador de quantidade de passageiros equivalentes transportados por veículo por dia é o que revela com mais assertividade o reflexo das medidas de distanciamento no transporte público coletivo. De acordo com a **FIGURA 4**, comparativamente com o ano de 2019, houve uma redução de 50,3% em 2020, considerando as médias dos meses de abril e outubro. No último ano, cada ônibus da frota transportou em média 167 passageiros ao longo de todo

um dia de operação. Isso significa menos de 7 viagens realizadas por hora em sistemas com 24 horas de operação.

A situação observada em 2020 é muito diferente daquela verificada no início da série histórica, quando cada veículo realizava 631 viagens diariamente. Desde então, houve uma diminuição de 73,6%. Mesmo em relação ao período de 1999-2013, caracterizado por uma estabilidade do indicador, o número de viagens realizadas por passageiros para cada ônibus do sistema reduziu quase 60% em 2020.

Figura 4 - Evolução dos passageiros equivalentes transportados por veículo por dia nos sistemas de ônibus urbano (1995-2020)

Cidades analisadas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.



2.2. INDICADORES SOBRE INSUMOS

Nesta seção estão expostos e analisados os indicadores pertinentes à frota de ônibus utilizada do transporte público coletivo.

2.2.1. Índice de frota total

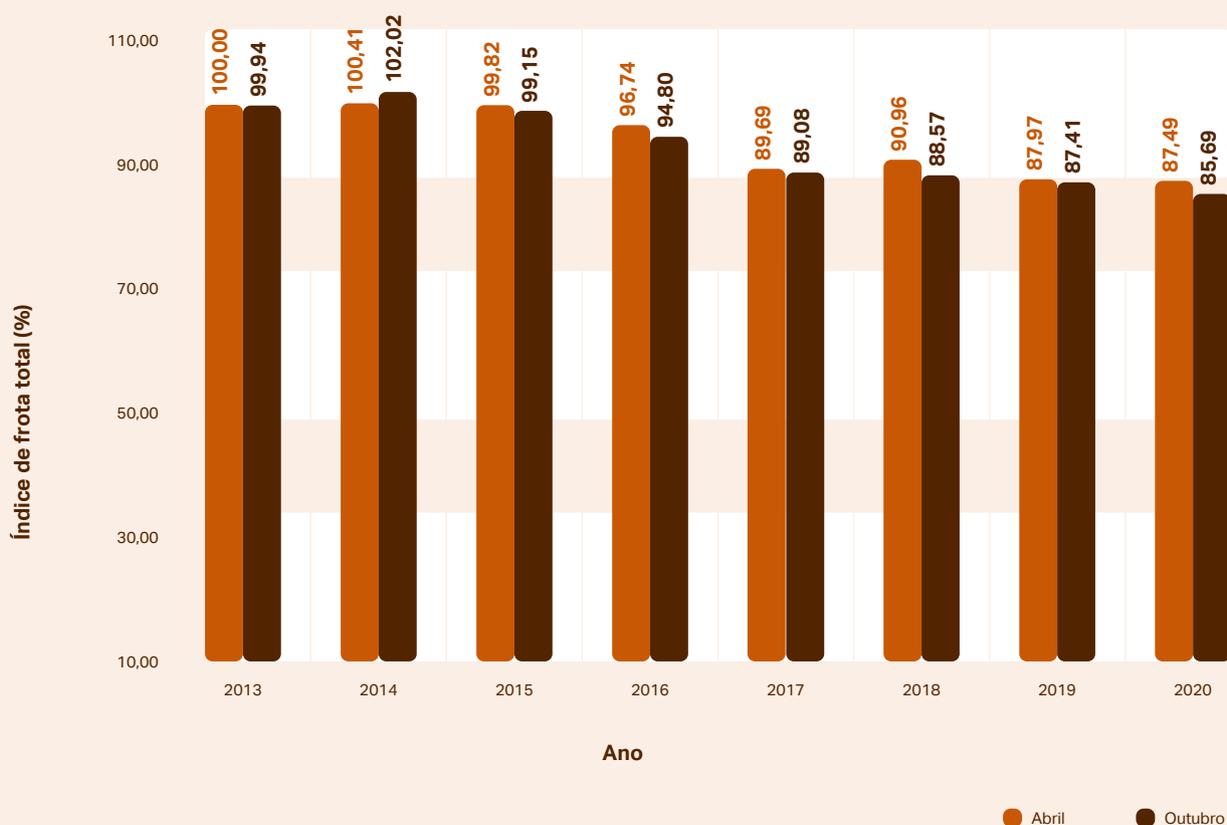
O índice de frota tem como ponto de referência para análise o mês de abril/2013. A série histórica de oito anos apresentada na **FIGURA 5** revela duas situações: a manutenção da frota de ônibus em níveis superiores a 95% nos quatro primeiros anos, e o período de 2017–2020 com índice oscilando entre 86% e 90%.

No último ano, o índice registrou estabilidade em comparação com 2019; houve uma oscilação negativa muito pequena, de 1,3%, considerando as médias dos meses de abril e outubro.

O comportamento do mercado de venda de veículos do tipo ônibus urbano, que apresentou desempenho negativo em 2020, como está demonstrado na **FIGURA 7**, é um indicativo da estabilização constatada. Outro fator que contribui para a análise é a estagnação da realização de investimentos em empreendimentos direcionados para a mobilidade coletiva, principalmente projetos de priorização do transporte público por ônibus (faixas exclusivas, corredores e Sistemas BRT). Para o início da operacionalização desses empreendimentos é necessária a aquisição de novos veículos.

Figura 5 - Índice de frota total dos sistemas de ônibus urbano (2013-2020)

Cidades analisadas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.



2.2.2. Idade média da frota

A idade média da frota de ônibus manteve-se estável em 2020 em relação ao ano anterior **FIGURA 6**. A média dos nove sistemas analisados é de 5 anos e 8 meses. O índice mais recente é um dos maiores de toda a série histórica, que possui 26 anos. Nos últimos nove anos não aconteceu renovação expressiva dos veículos.

O desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, aprofundado desde o início da pandemia, comprometeu a capacidade de renovação da frota pelas

empresas operadoras, mesmo para atendimento das determinações de vida útil e idade média definidas nos editais de licitação e contratos. Aliás, uma pesquisa realizada pela NTU em julho/2021 mostrou que cinco sistemas flexibilizaram tais determinações com o objetivo de prolongar o aproveitamento da frota atual. São eles: Bento Gonçalves-RS (Municipal), Porto Alegre-RS (Municipal), Recife-PE (Municipal e intermunicipal metropolitana), Rio de Janeiro-RJ (Intermunicipal metropolitana) e Salvador-BA (Municipal).

Figura 6 - Evolução da idade média da frota dos sistemas de ônibus urbano (1995-2020)

Cidades analisadas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.



2.2.3. Venda de ônibus e micro-ônibus no mercado interno

O mercado de venda de veículos para o transporte coletivo foi fortemente afetado no último ano pela combinação de três fatores:

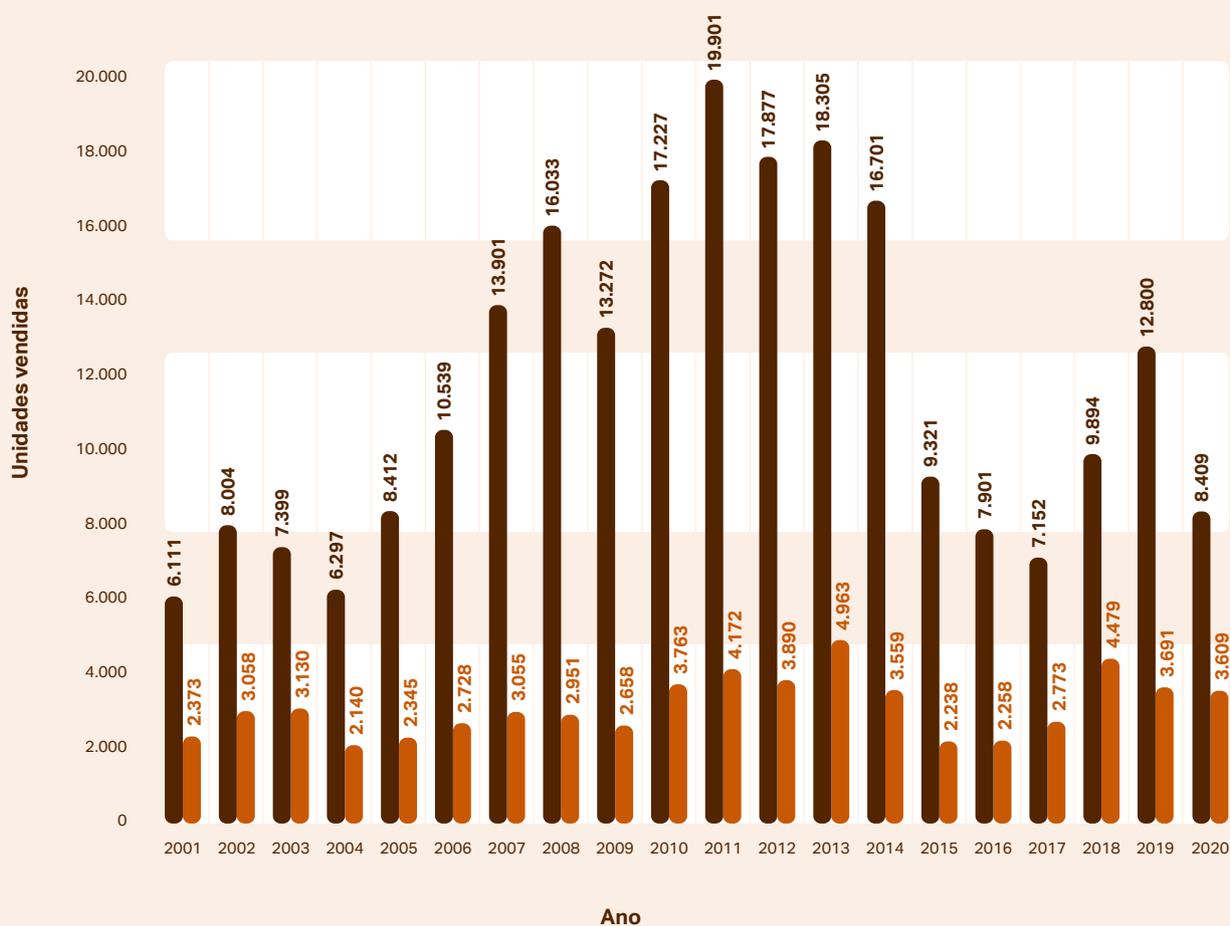
- Redução da demanda de passageiros pagantes
- Ausência de iniciativas emergenciais de socorro ao setor nos níveis nacional, estadual e municipal
- Desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos

A manutenção da receita tarifária como a única fonte de recursos para custeio da oferta de serviço, na

maior parte das cidades, comprometeu a renovação da frota que estava prevista e obrigou o poder público a rever as regras estabelecidas referentes à vida útil e idade média, como destacado anteriormente.

A venda de veículos do tipo ônibus urbano foi o segmento mais atingido pela crise do setor. A redução foi de 34,3% no último ano comparativamente com 2019. A quantidade de veículos comercializada (8.409) é praticamente a metade do volume vendido nos anos compreendidos no período entre 2010 e 2014, uma fase de destaque na série histórica, como demonstrado pela **FIGURA 7**.

Figura 7 - Evolução da venda de ônibus e micro-ônibus no mercado interno (2001-2020)



2.3. INDICADORES DE CUSTOS¹

A evolução dos custos de mão de obra e combustível, que juntos representam mais de 70% do custo total do setor, o comportamento do custo por quilômetro e das tarifas nas últimas décadas estão destacados nos indicadores analisados nesta seção.

2.3.1. Salário médio mensal dos motoristas

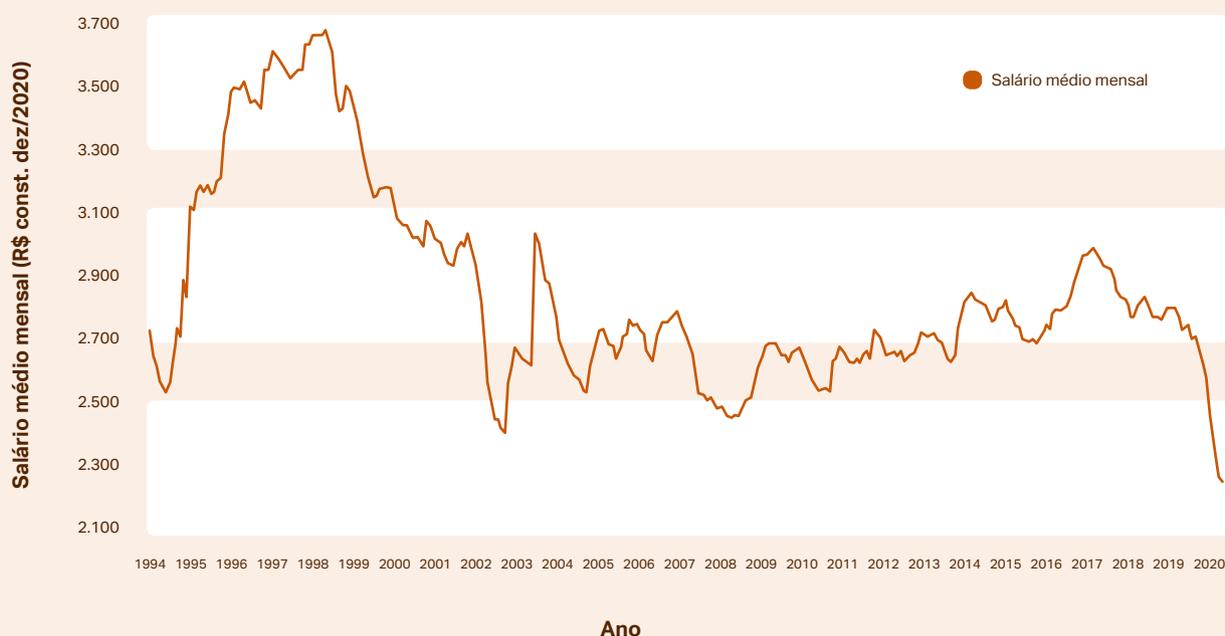
Por causa do desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, provocado pelo modelo de remuneração com base na tarifa pública, a remuneração da mão de obra empregada no setor foi impactada pela pandemia. Houve também a necessidade da realização de demissões para o equilíbrio das contas, de acordo

com estudo realizado pela NTU. No período de janeiro/2020 até junho/2021, aconteceu uma redução 20,6% dos empregos diretos gerados em todo o país pelas operadoras de transporte público por ônibus.

Entretanto, apesar do conturbado momento enfrentado, as empresas operadoras garantiram um aumento de 1,2% na remuneração média dos motoristas. Esse acréscimo foi observado em dezembro/2020 comparativamente com o mesmo mês de 2019, em valores constantes. Além do mais, nos últimos 26 anos a variação acumulada dos salários dos motoristas teve um crescimento 113,8% superior à variação do IPCA no mesmo período, como é evidenciado por acompanhamento realizado pela NTU com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Isso garantiu aos motoristas ganhos salariais acima da inflação.

Figura 8 - Evolução do salário médio mensal dos motoristas dos sistemas de ônibus urbano (1994-2020)/Capitais Brasileiras

Valores em R\$ constantes pelo IGP-DI – Dezembro/2020.



[1] Todos os indicadores relacionados com os custos do setor apresentados neste artigo têm os valores corrigidos de acordo com o Índice Geral de Preços/Disponibilidade Interna (IGP-DI).

2.3.2. Preço do óleo diesel

A correção da série histórica dos preços médios do óleo diesel demonstra que aconteceu em 2020 uma diminuição do custo desse insumo comparativamente com o ano de 2019. Considerando as médias dos meses de abril e outubro desses anos, a redução foi de 21% **FIGURA 9**. A redução é resultante da correção dos valores de acordo com o IGP-DI, que manifestou comportamento atípico devido ao impacto da pandemia na economia.

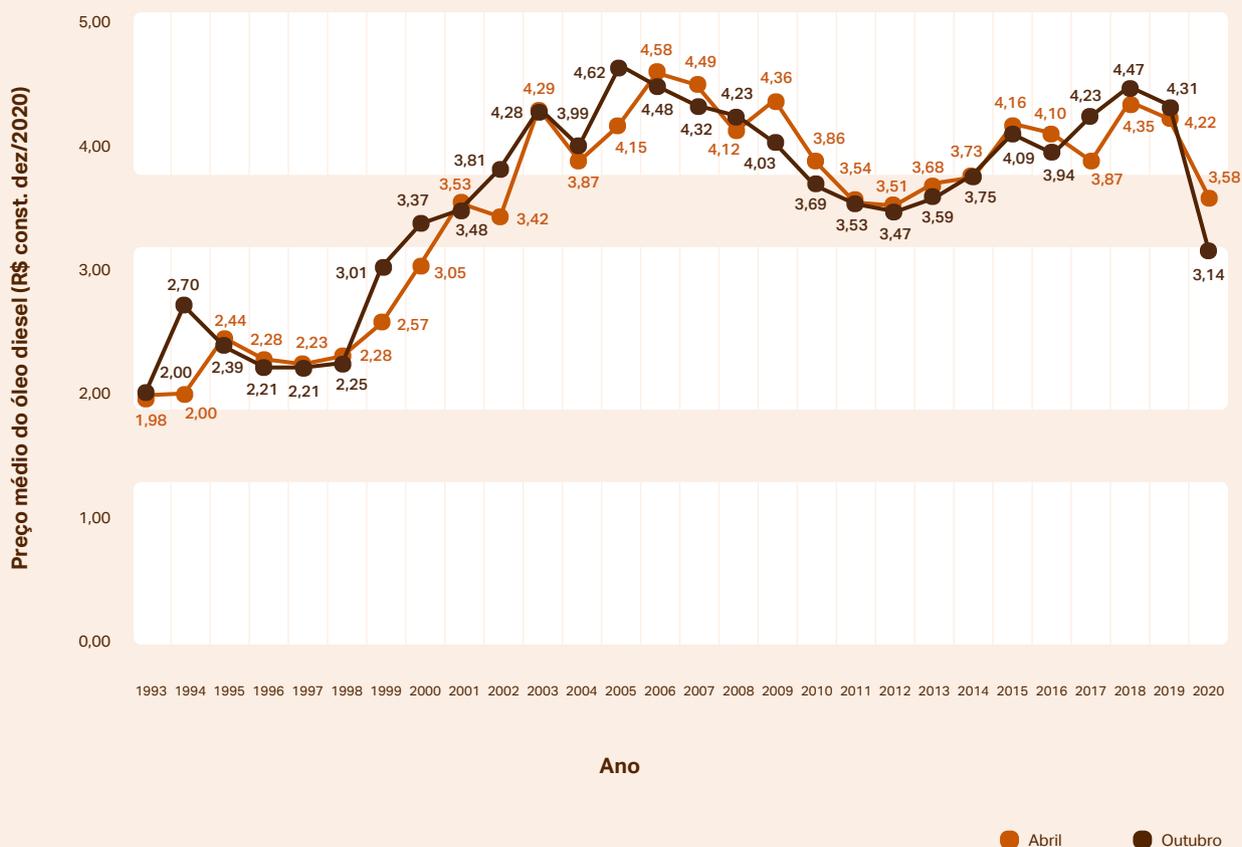
Porém, após outubro de 2020, o custo do serviço voltou a ser fortemente pressionado por reajustes con-

secutivos do valor do litro de óleo diesel nas refinarias promovidos pela Petrobras, de acordo com a política nacional de preços de combustíveis vigente no país. No período de novembro/2020 até julho/2021 foram realizados 16 reajustes pela estatal, que resultaram em uma variação acumulada de 37,4% no preço médio do combustível para grandes consumidores, de acordo com o levantamento de preços realizado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Apenas a variação acumulada desse período representa um impacto de 9,9% nas tarifas, considerando a representatividade de 26,6% do óleo diesel no custo total do setor.

Figura 9 - Evolução do preço médio do óleo diesel para grandes consumidores dos sistemas de ônibus urbano (1993-2020)

Cidades analisadas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.

Valores em R\$ constantes pelo IGP-DI – Dezembro/2020.



2.3.3. Custo por quilômetro

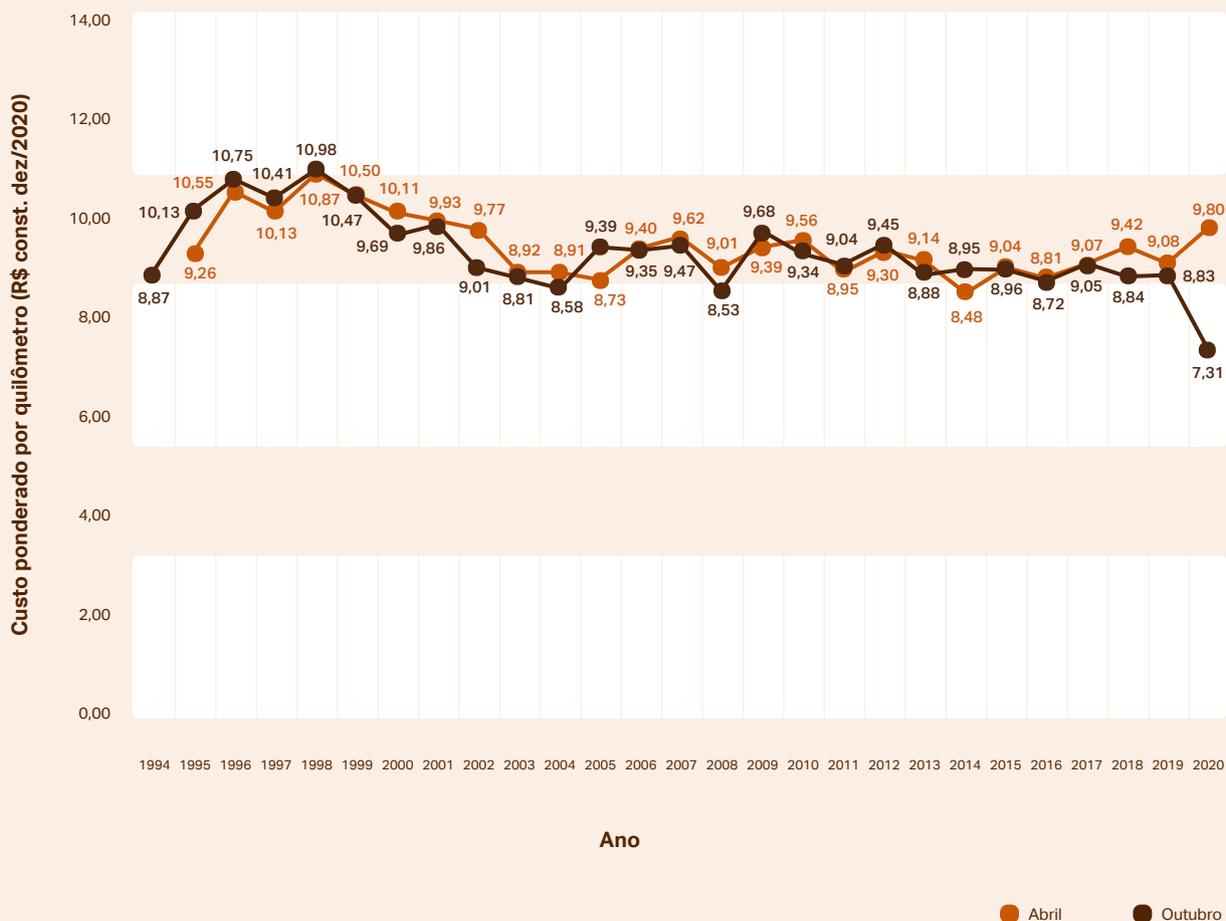
O indicador de custo por quilômetro apresentou comportamentos distintos nos meses de abril e outubro. Ao se comparar os anos de 2019 e 2020, nota-se que ocorreu aumento em abril e redução em outubro, conforme ilustrado na **FIGURA 10**. Na média dos meses avaliados, a redução foi de 4,5%. No entanto, é importante destacar que a redução foi impulsionada pela correção dos valores de acordo com o IGP-DI, que manifestou alta expressiva no segundo semestre de 2020.

O Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, instituído pelo governo federal, por intermédio do Ministério da Economia, é outra razão da queda do custo por quilômetro em outubro. O programa em questão foi fundamental para o controle das despesas do setor ao permitir a suspensão de contratos trabalhistas e a redução dos salários dos trabalhadores de forma proporcional à diminuição das jornadas de trabalho. Isso permitiu reduzir o custo da mão de obra, que representa 48,2% do custo total do setor (NTU, 2021).

Figura 10 - Evolução do custo ponderado por quilômetro dos sistemas de ônibus urbano (1994-2020)

Cidades analisadas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.

Valores em R\$ constantes pelo IGP-DI – Dezembro/2020.



2.3.4. Tarifa média ponderada

Houve uma redução de 17,9% da tarifa média ponderada entre os meses de dezembro de 2019 e 2020, considerando a correção monetária pelo IGP-DI dos valores de toda a série histórica. Sem a aplicação da correção das médias tarifárias para trazê-las para valores presentes, a variação foi praticamente inexistente, de R\$ 4,16 para R\$ 4,17. A situação apresentada revela que no último ano aconteceu uma in-

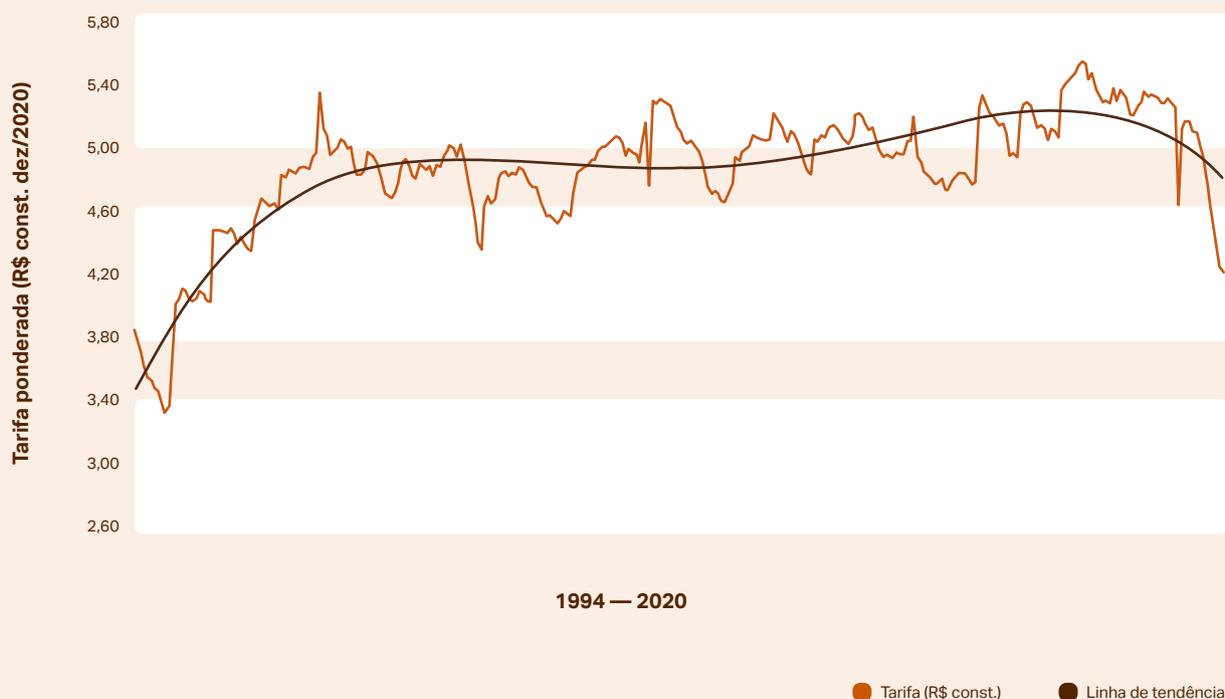
tensificação da defasagem tarifária, que resultou no agravamento do desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, pois a receita tarifária é a única fonte de custeio do serviço em uma maioria expressiva de localidades.

A **FIGURA 11** revela que a tarifa média ponderada se encontra em queda acentuada no período mais recente da série histórica analisada e descola-se da estabilidade apontada pela linha de tendência.

Figura 11 - Evolução da tarifa média ponderada pelo volume de passageiros equivalentes transportados (1994-2020)

Cidades analisadas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.

Valores em R\$ constantes pelo IGP-DI – Dezembro/2020.



3. CONCLUSÕES

A análise do desempenho operacional do setor revela que o alerta de um cenário de incertezas sobre o transporte público coletivo por ônibus, feito na última edição desta publicação, foi confirmado e intensificado no decorrer do ano que se passou. As ações adotadas por estados e municípios para controlar a pandemia provocada pela Covid-19 desde março de 2020 resultaram em medidas de promoção do distanciamento social que afetaram diretamente a mobilidade coletiva.

Apesar da manutenção da oferta de serviço por parte das operadoras, em condições totalmente

adversas, a remuneração do setor não foi correspondente ao nível de serviço na maior parte dos casos, o que gerou um prejuízo de mais de R\$ 16,7 bilhões no período de março/2020 a junho/2021. As operadoras perderam a capacidade de oferecer, junto com o poder público concedente, um serviço de qualidade.

O modelo de remuneração vigente chegou no seu limite há muito tempo; a pandemia somente escancarou tal realidade e apresentou um ponto final definitivo. É urgente uma mudança estrutural que contemple a alteração do modelo de remuneração, garanta maior segurança jurídica e ofereça uma infraestrutura e oferta de serviço de qualidade.



[FOTO] Arthur Moura

Prestação de contas



Entre julho de 2020 e junho de 2021 a NTU fez o acompanhamento de 40 alterações em normas legais que impactaram direta ou indiretamente o setor de transporte público coletivo urbano de passageiros, bem como 14 decisões judiciais e seis fatos relevantes ocorridos no Congresso Nacional, incluindo desde projetos de lei aprovados a realização de audiências públicas.

Além disso, a Associação, em parceria com outras entidades do setor, lançou um documento com propostas para um transporte público mais eficiente, barato e de qualidade para candidatos às eleições municipais de 2020, posteriormente transformado em

um Guia das Eleições; produziu e divulgou nota técnica sobre os riscos de transmissão da Covid-19 no transporte público; e elaborou um amplo Programa de Reestruturação do Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano, além de manifesto e carta aberta às autoridades sobre a crise do setor. A NTU promoveu ou realizou conjuntamente cinco campanhas temáticas de comunicação, organizou ou participou de 10 eventos on-line e realizou seis encontros virtuais dos colégios da NTU, além de participar de 70 eventos ou reuniões de representação técnica e institucional, sempre respeitando as medidas de restrição e distanciamento social.

Balanço jurídico

1. LEGISLAÇÃO

1.1. Caixa Econômica Federal suspendeu os pagamentos de financiamentos celebrados no âmbito do Refrota

Em julho de 2020 foi publicada a Circular nº 916, que regulamentou a suspensão temporária de pagamentos das parcelas de FGTS relativos a financiamentos do Refrota, até o mês de dezembro de 2020.

1.2. Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional suspendeu medidas de cobrança administrativa da dívida ativa

No mês julho de 2020 foi publicada a Portaria nº 15.413, que suspende temporariamente as medidas de cobrança administrativa da dívida ativa da União, bem como a adesão à transação extraordinária, até 31 de julho de 2020, em função dos efeitos da pandemia pela Covid-19.

1.3. Lei obriga o uso de máscara de proteção individual em espaços públicos e privados, inclusive no transporte público

Em julho de 2020 foi publicada a Lei nº 14.019, que alterou a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para dispor sobre o uso obrigatório da máscara de proteção individual em espaços públicos e privados, inclusive no transporte público, seja ônibus, aeronaves ou embarcações, bem como adotar medida de prevenção à proliferação de doenças, como a assepsia de locais de circulação de pessoas e do interior dos veículos.

1.4. Governo federal zera alíquota de IOF para empréstimo, financiamento, alienação e operação de crédito

O Decreto nº 10.414, publicado em julho de 2020, alterou o Decreto nº 6.306, de 14 de dezembro de 2007, que regulamenta o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários – IOF, zerando as alíquotas para empréstimo, financiamento, alienação e operação de crédito.

1.5. Medida provisória foi convertida em lei para instituir o programa emergencial de manutenção do emprego e da renda

Em julho de 2020 foi publicada a Lei nº 14.020 (antiga MP nº 936), que institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, o qual permite a redução temporária de jornada e salário e suspensão temporária do contrato de trabalho.

1.6. Governo federal prorroga os prazos do programa emergencial de manutenção do emprego e da renda

Em julho de 2020, foi publicado o Decreto nº 10.422, que prorrogou os prazos de redução temporária de jornada e salário, em mais 30 (trinta) dias, e suspensão temporária do contrato de trabalho, em mais 60 (sessenta) dias.

1.7. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho possibilita recontração de empregados demitidos nos 90 dias subsequentes à demissão

A Portaria nº 16.655, publicada em julho de 2020, disciplinou a hipótese de recontração de empregados, nos casos de rescisão sem justa causa, durante o estado de calamidade pública, dentro dos 90 (noventa) dias subsequentes à data em que formalmente a rescisão se operou, não se presumindo fraudulenta a rescisão de contrato de trabalho.

1.8. Governo federal abre crédito para empresas de pequeno e médio porte

A Medida Provisória nº 992, publicada em julho de 2020, tratou da concessão de crédito a empresas de pequeno e de médio porte no âmbito do Programa de Capital de Giro para Preservação de Empresas – CGPE. No entanto, a referida medida provisória não foi convertida em lei.

1.9. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho alterou o rol de atividades que possuem autorização permanente para trabalho aos domingos e feriados

A Portaria nº 19.809, publicada em agosto de 2020, alterou o anexo da Portaria nº 604, de 18 de junho de 2019, que dispõe sobre a autorização permanente para trabalho aos domingos e feriados civis e religiosos. O setor de transporte de passageiros foi incluído no grupo do item III do anexo.

1.10. Secretaria Especial da Receita Federal e Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional suspendem a exclusão de contribuintes dos parcelamentos administrativos por motivo de inadimplência

A Portaria da Receita Federal nº 4.287, bem como a Portaria da PGFN nº 20.407, ambas publicadas em

setembro de 2020, suspenderam até 30 de setembro de 2020 a exclusão de contribuintes de parcelamentos administrativos por motivo de inadimplência a partir do mês de fevereiro de 2020.

1.11. Contran regulamenta os requisitos técnicos para a fiscalização de velocidade de veículos

A Resolução nº 798, publicada em setembro de 2020, regulamentou quais equipamentos e requisitos metrológicos e técnicos deverão ser considerados para a correta aferição da velocidade dos veículos, a saber: o modelo e a verificação metrológica deverão ser aprovadas pelo Inmetro; o equipamento deverá ser verificado com periodicidade mínima de doze meses; deverá registrar a velocidade em km/h; registrar a contagem volumétrica de tráfego; registrar a latitude e longitude do local da operação; e, por fim, possuir tecnologia de Reconhecimento Óptico de Caracteres.

1.12. Contran referenda os requisitos para emissão do certificado de registro e licenciamento de veículo em meio eletrônico (CRLV-e)

A Resolução nº 793, publicada em setembro de 2020, referenda a Portaria nº 192, de 3 de agosto de 2020, que dispõe sobre os requisitos e informações necessárias para emissão do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo em meio eletrônico (CRLV-e).

1.13. Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade lista os setores mais impactados pela pandemia

A Portaria nº 20.809, publicada em setembro de 2020, listou vários setores econômicos que foram diretamente impactados pela pandemia. O transporte público urbano e o transporte interestadual e intermunicipal de passageiros estão entre os setores econômicos mais impactados.

1.14. Lei autoriza pagamentos antecipados nas licitações e contratos

A Lei nº 14.065, publicada em outubro de 2020, autorizou a antecipação de pagamentos nas licitações e nos contratos, sob a condição de que seja indispensável para a manutenção da prestação do serviço e propicie uma economia significativa de recursos. Ficou também autorizada a dispensa da licitação em serviços e compras e obras e serviços de engenharia.

1.15. Ministério do Desenvolvimento Regional estabelece procedimento para enquadramento e seleção de propostas do Pró-Cidades para o Setor Privado

A Instrução Normativa nº 29, publicada em outubro de 2020, estabelece procedimento específico de enquadramento e seleção das propostas de operação de crédito no âmbito do Programa de Desenvolvimento Urbano (Pró-Cidades) para o Setor Privado.

1.16. Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional lança o Programa Retomada Fiscal

A Portaria nº 21.562, publicada em outubro de 2020, institui o Programa de Retomada Fiscal no âmbito da cobrança da dívida ativa da União. O referido programa envolve a concessão de regularidade fiscal, com a expedição de certidão negativa de débitos, a suspensão de registro no Cadin, e a suspensão de protesto de Certidões da Dívida Ativa, entre outras ações.

1.17. Decreto federal prorroga alíquota zero do IOF

O governo federal, por meio do Decreto nº 10.504, publicado em outubro de 2020, prorrogou novamente a alíquota zero do IOF, nas operações de crédito contratadas entre 3 de abril de 2020 e 31 de dezembro de 2020.

1.18. Decreto federal prorroga por mais 60 dias possibilidade de redução de jornada e salário e suspensão de contrato de trabalho

Governo federal, por meio do Decreto nº 10.517, publicado em outubro de 2020, prorrogou por mais 60 dias os prazos para a celebração de acordos de redução proporcional de jornada de trabalho e salário e de suspensão temporária de contrato de trabalho, de modo a completar o total de 240 dias, limitados à duração do estado de calamidade pública.

1.19. Alteração do Código de Trânsito Brasileiro amplia prazo de validade da CNH

A Lei nº 14.071, publicada em outubro de 2020, alterou vários pontos do Código de Trânsito Brasileiro, entre eles a validade da CNH, ampliada para 10 anos no caso de condutores com idade inferior a 50 anos, bem como a composição do Conselho Nacional de Trânsito.

1.20. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho aprova o eSocial Simplificado

A Portaria Conjunta nº 82, publicada em novembro de 2020, aprovou o eSocial Simplificado. Houve redução de 30% do número de campos dos leiautes do eSocial, a simplificação de vários eventos e a exclusão de doze eventos transmitidos ou a transmitir pelas empresas. Essa nova versão entrou em operação em julho de 2021.

1.21. Contran altera os requisitos técnicos para a fiscalização da velocidade dos veículos automotores

A Resolução nº 804, publicada em novembro de 2020, alterou a Resolução nº 798/20. As alterações se resumem em: verificação periódica do equipamento, que não necessariamente será de 12 em 12 meses; o auto de infração deverá conter a imagem com a placa do veículo; e fica alterada a aplicação dos dispositivos desta Resolução aos equipamentos de medição de velocidade portáteis.

1.22. Ministério do Desenvolvimento Regional diminui orçamento do FGTS a ser aplicado nos Programas Pró-Cidades e Pró-Transporte

A Instrução Normativa nº 35, publicada em novembro de 2020, a partir do art. 3º, que trata especificamente sobre o Pró-Cidades e o Pró-Transporte, diminuiu o valor a ser aplicado nos referidos programas para o ano de 2020. O corte foi de 50% comparado ao ano de 2019.

1.23. Ministério do Desenvolvimento Regional aumenta o orçamento do FGTS a ser aplicado no Programa Pró-Transporte

A Instrução Normativa nº 43, publicada em dezembro de 2020, previu aumento do valor a ser aplicado no referido programa para o ano de 2021, fixando o montante em quatro bilhões de reais.

1.24. Contran padroniza procedimento de anotação de contratos de financiamento no CRV e no CLA

A Resolução nº 807, publicada em dezembro de 2020, dispõe sobre os procedimentos para o registro de contratos de financiamento com garantia real de veículo nos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, para anotação no Certificado de Registro de Veículos (CRV) e no Certificado de Licenciamento Anual (CLA).

1.25. Conselho Nacional de Política Energética estabelece diretrizes para comercialização do biodiesel no Brasil

A Resolução nº 14, publicada em dezembro de 2020, estabelece as diretrizes para a comercialização de biodiesel em todo o território nacional, definindo que o modelo de comercialização deverá ser regulamentado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, e que a referida regulamentação deverá observar a pro-

teção dos interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta, garantia do suprimento em todo o território nacional e promoção da livre concorrência, entre outros requisitos.

1.26. Medida provisória estabelece o novo valor do salário mínimo

A Medida Provisória nº 1.021, publicada em dezembro de 2020, estabelece que o valor do salário mínimo a partir de 1º de janeiro de 2021 será de R\$ 1.100,00.

1.27. Receita Federal do Brasil estabelece que valores gastos com vale-transporte sejam considerados insumo para fins de creditamento de PIS e Cofins

A Solução de Consulta nº 7.081, publicada em janeiro de 2021, definiu que os valores gastos pelas pessoas jurídicas com vale-refeição, vale-alimentação, fardamento e uniformes fornecidos a seus funcionários sejam considerados insumos para fins de creditamento do PIS e da Cofins, pois são despesas decorrentes de imposição legal.

1.28. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho autoriza permanentemente o trabalho aos domingos e feriados

A Portaria nº 1.809, publicada em fevereiro de 2021, alterou a Portaria nº 604/19 para autorizar permanentemente o trabalho aos domingos e feriados civis e religiosos de algumas atividades econômicas, incluindo o setor de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros e suas atividades de apoio à operação.

1.29. Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional reabre prazo do Programa de Retomada Fiscal

A Portaria nº 2.381, publicada em março de 2021, reabriu os prazos para ingresso no Programa de Retomada Fiscal, podendo ser negociados os débitos

inscritos em dívida ativa da União até 31 de agosto de 2021.

1.30. Nova lei de licitações

A Lei nº 14.133, publicada em abril de 2021, revoga a lei anterior (Lei nº 8.666/93) que tratava do mesmo assunto. Os legisladores justificaram a publicação da nova lei de licitações em função da antiga estar defasada e ser necessário uma lei com o regramento unificado e mais moderno para trazer maior segurança jurídica, transparência e eficácia para as licitações e execuções de contratos administrativos.

1.31. Denatran homologa cursos à distância ofertados pelo SEST/ SENAT

A Portaria nº 342, publicada em abril de 2021, homologa, por cinco anos, cursos de ensino à distância ofertados pelo SEST/SENAT, como: Curso de Reciclagem para Condutores Infratores, Curso Preventivo de Reciclagem para Condutores Infratores e Curso Especializado Obrigatório Destinado a Profissionais em Transporte de Passageiro (Mototaxista).

1.32. Contran estabelece multa pela não realização do exame toxicológico

A Resolução nº 843, publicada em abril de 2021, alterou a Resolução nº 691/17 para estabelecer multa aos condutores com idade inferior a setenta anos que não realizaram o exame toxicológico a cada dois anos e seis meses a partir da obtenção ou renovação da CNH. A infração é gravíssima, com penalidade de multa e suspensão do direito de dirigir por três meses.

1.33. Contran altera validade da Carteira Nacional de Habilitação

A Resolução nº 849, publicada em abril de 2021, alterou a Resolução nº 789/20, modificando os prazos de vencimento da CNH para:

I - a cada 10 (dez) anos, para condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos;

II - a cada 5 (cinco) anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos; e

III - a cada 3 (três) anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 (setenta) anos.

1.34. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho estabelece que a comunicação de acidente de trabalho será feita exclusivamente por meio digital

A Portaria nº 4.334, publicada em abril de 2021, estabeleceu o procedimento e as informações para a Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT): a partir de 8 de junho de 2021, a CAT deverá ser feita exclusivamente por meio eletrônico.

1.35. Governo federal publica novamente medidas provisórias para possibilitar a redução de jornada/salário e suspensão de contrato de trabalho e medidas alternativas para preservação dos empregos

As Medidas Provisórias nº 1.045 e nº 1.046, publicadas em abril de 2021, instituíram o Novo Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, que possibilita a redução de jornada/salário e suspensão de contrato de trabalho pelo prazo de 120 dias, e algumas medidas trabalhistas alternativas, visando à preservação de postos de trabalho. As medidas incluem teletrabalho, antecipação de férias individuais e coletivas, banco de horas, diferimento do pagamento do FGTS e outras.

1.36. BNDES suspende pagamento de financiamentos

Em abril de 2021 o BNDES divulgou a reabertura da suspensão temporária do pagamento de principal e juros de financiamentos por até 6 meses, com possibilidade de alongamento do prazo total por até 18 meses e, em alguns casos, alteração do sistema de amortização. A medida, conhecida no mercado

como *standstill*, foi adotada como resposta de caráter emergencial para ajudar a mitigar os efeitos da pandemia do novo coronavírus.

1.37. Conselho Nacional de Política Energética institui o Programa Combustível do Futuro

A Resolução nº 7, publicada em maio de 2021, instituiu o Programa Combustível do Futuro. O objetivo é propor medidas para incrementar a utilização de combustíveis sustentáveis e de baixa intensidade de carbono.

1.38. Medida provisória altera Código de Trânsito

A Medida Provisória nº 1.050, publicada em maio de 2021, alterou o Código de Trânsito Brasileiro para definir que, nos casos de infrações que indicam a remoção do veículo ao depósito, caso o veículo possua condições de segurança para circulação, este será liberado, retendo-se o CRLV. No entanto, o condutor terá o prazo de 15 dias para regularizar a situação; em caso de não regularização, será feito registro de restrição administrativa no Renavam.

1.39. Ministério do Desenvolvimento Regional prorroga prazo para propostas no Programa Avançar Cidades

A Portaria nº 1.047, publicada em maio de 2021, previu a prorrogação, por um ano, do prazo para a contratação de propostas inseridas no Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana.

1.40. Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade autoriza atividades teóricas e práticas à distância aos menores aprendizes

A Portaria nº 4.089, publicada em junho de 2021, autorizou a execução das atividades teóricas e práticas dos programas de aprendizagem profissional, na modalidade à distância, até 31 de dezembro de 2021.

2. DECISÕES JUDICIAIS

2.1. STJ estabelece limite de 20 salários mínimos para contribuição social para terceiros

Em março de 2020, a 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça estabeleceu o limite de vinte salários mínimos para as contribuições de terceiros, entre elas a contribuição destinada ao Sistema S. Número do processo: Resp nº 1570980.

2.2. TST retira condenação à hora extra quando gozado intervalo para descanso e refeição em dupla pegada

Em junho de 2020, a 1ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho deu provimento ao recurso da empresa para excluir da condenação o pagamento de horas extras, fixando a tese de que, nos casos de dupla pegada, não há necessidade de a empresa conceder dois intervalos para descanso e refeição, mesmo quando na segunda pegada a jornada for maior que seis horas. Número do processo: 144000-10.2008.5.01.0245.

2.3. TJRJ defere liminar para que seja reajustada tarifa em Nova Iguaçu/RJ

Em julho de 2020, a 23ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro deferiu liminar em favor das empresas concessionárias no município de Nova Iguaçu/RJ para que este promova o reajuste tarifário, uma vez que o reajuste já deveria ter ocorrido em dezembro de 2019, antes do período da crise provocada pela pandemia decorrente do novo coronavírus. Número do processo: 0057040-71.2019.8.19.0000.

2.4. Juíza defere medida judicial para obrigar que o município apresente plano de manutenção do transporte coletivo em meio à crise da Covid-19

Em julho de 2020, a juíza da Vara de Fazenda Pública de Três Lagoas/MS deferiu o pedido de tutela antecipada da empresa concessionária, para que o município, no prazo de quinze dias, apresente um plano de viabilidade e continuidade do serviço de transporte coletivo, sem que implique custo direto e específico. Número do processo: 0803452-14.2020.8.12.0021.

2.5. TJPE declara inconstitucional lei que proibia o acúmulo de funções de motorista e cobrador

Em dezembro de 2020, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça de Pernambuco declarou inconstitucional a Lei Municipal de Recife nº 18.761/20, sob o argumento de que a lei estava extrapolando os limites territoriais de sua competência legislativa municipal, pois o transporte coletivo de passageiros de Recife é composto pelo sistema metropolitano. Número do processo: 0016977-87.2020.8.17.9000.

2.6. TJMG concede tutela de urgência em favor de empresas concessionárias obrigando município a readequar a oferta em face da demanda e a buscar meios para reequilibrar o contrato de concessão

Em dezembro de 2020, a 1ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça de Minas Gerais deferiu tutela provisória em face de duas empresas concessionárias na cidade de Montes Claros, para que o município adeque a oferta do serviço à demanda existente e adote providências concretas para reequilibrar

o contrato de concessão, considerando o aumento da tarifa, se necessário. Número do processo: 1.0000.20.593709-7/000.

2.7. TRT do Rio Grande do Sul confirma a inviabilidade da utilização do sistema de bilhetagem para controle de jornada

Em dezembro de 2020, a 1ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região confirmou o entendimento de que o sistema de bilhetagem é inviável para verificar a jornada de trabalho dos empregados e, assim, julgou nulo os autos de infração lavrados pelos auditores do GETRAC - Grupo Especial de Fiscalização nos Transportes. Número do processo: 021363-94.2016.5.04.0018.

2.8. TJRJ indefere pedido de tutela antecipada para empresas de transporte coletivo por aplicativo

Em dezembro de 2020, a 23ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro indeferiu pedido de tutela antecipada a três empresas de transporte de passageiros que pretendiam utilizar o aplicativo Buser. Na decisão, os desembargadores relataram que se tratava de concorrência desleal, uma vez que o serviço tem interesse público e é concedido pela União, no qual as empresas prestadoras suportam ônus impostos pelo Estado, como, por exemplo, ofertar viagens em datas e horários sabidamente deficitários. Número do processo: 0016889-29.2020.8.19.0000.

2.9. Juíza defere tutela antecipada para garantir o reajuste de tarifa às empresas concessionárias de Esmeraldas/MG

Em dezembro de 2020, a juíza da 1ª Vara Cível deferiu pedido de tutela antecipada das empresas concessionárias de Esmeraldas/MG, para obrigar o município a reajustar a tarifa em 29,59%. Número do processo: 5003260-21.2020.8.13.0241.

2.10. Presidência do TJSP suspende liminar que determinava a gratuidade aos idosos acima de 60 anos

Em janeiro de 2021, o Presidente do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo deferiu a suspensão de liminar da 3ª Vara da Fazenda Pública que garantia a gratuidade aos idosos maiores de 60 anos, diante da revogação, pela Prefeitura, de ato normativo que antes conferia gratuidade aos idosos dessa faixa etária. Número do processo: 2002288-52.2021.8.26.0000.

2.11. TJPR acata recurso das empresas concessionárias para obrigar a prefeitura a reajustar a tarifa

Em abril de 2021, a 5ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná deferiu recurso das empresas concessionárias da cidade de Foz do Iguaçu/PR, para que a prefeitura, nos termos do contrato de concessão, e diante dos efeitos negativos decorrentes da pandemia, promova o reajuste tarifário. Número do processo: 0014979-14.2021.8.16.0000.

2.12. TJDFT declarou inconstitucional lei distrital que concedia gratuidade aos profissionais de saúde

Em maio de 2021, o Conselho Especial do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios declarou inconstitucional a Lei Distrital nº 6.592/20, que concedia gratuidade aos profissionais de saúde, sob o argumento de que a referida lei teve sua origem no poder legislativo e não indicou qual a fonte de custeio, afetando diretamente o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Número do processo: 0715572-85.2020.8.07.0000.

2.13. TRT da Bahia proíbe greve de rodoviários sob o fundamento de aglomeração e risco de contágio da Covid-19

Em maio de 2021, o Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região proibiu a greve dos rodoviários em Salvador/BA, sob o fundamento de que a população teria que se aglomerar em outros meios de transporte e, assim, o movimento grevista colocaria a saúde pública em risco. Número do processo: 0000882-64.2021.5.05.0000.

2.14. TJSP confirma decisão de juiz que obrigou a prefeitura de Mauá a combater o transporte clandestino na cidade

Em junho de 2021, a 10ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo manteve decisão da primeira instância, a qual obriga a prefeitura de Mauá a combater o transporte clandestino na cidade, sob pena de aplicação de multa diária de R\$ 1.000,00. Número do processo: 2123979-33.2021.8.26.0000.

3. CONGRESSO NACIONAL

3.1. Auxílio de R\$ 4 bilhões para o transporte público coletivo urbano é aprovado pelo Congresso Nacional

Em 26 de agosto de 2020, a Câmara dos Deputados aprovou no plenário o Projeto de Lei nº 3364/20, que dispõe sobre o repasse de recursos a Estados, Distrito Federal e Municípios, em caráter emergencial e em razão do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, com o objetivo de garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19. O texto aprovado autoriza que o repasse financeiro da União aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios com mais de 200 mil habitantes, seja realizado mediante uma série de requisitos a serem cumpridos por parte do poder público, como a revisão dos contratos de prestação do serviço visando contemplar mecanismos como instrumentos de reequilíbrio financeiro; transparência; auditoria independente; incentivo à bilhetagem eletrônica; níveis mínimos de qualidade; e manutenção do número de empregados das empresas em número igual ou superior ao existente na data de publicação.

Posteriormente, em 18 de novembro, o Senado Federal aprovou o citado projeto de lei, cujo relator manteve o texto aprovado na Câmara dos Deputados. Com encerramento das votações nas duas casas legislativas, o PL 3364/20 foi enviado para sanção do Presidente da República. O auxílio emergencial, contudo, foi vetado pelo Presidente e o veto acabou sendo mantido pela Câmara dos Deputados (ver item 3.3).

3.2. Congresso Nacional rejeita parcialmente veto presidencial ao uso de máscara de proteção da Covid-19, inclusive no transporte público

Em 11 de setembro de 2020, o Congresso Nacional rejeitou, em parte, o veto parcial apostado ao Projeto de Lei nº 1.562, de 2020, transformado na Lei nº 14.019, de 2 de julho de 2020, que dispõe sobre a adoção de medidas de assepsia contra a Covid-19, como a obrigatoriedade do uso de máscara de proteção individual cobrindo nariz e boca em espaços públicos e privados acessíveis ao público, em vias públicas e nos serviços de transportes públicos coletivos de passageiros.

3.3. Congresso Nacional mantém veto presidencial contra o auxílio financeiro emergencial de R\$ 4 bilhões para o transporte público coletivo urbano

Em 17 de março de 2021, em votação no plenário da Câmara dos Deputados, os parlamentares votaram em manter o veto do presidente Jair Bolsonaro ao Projeto de Lei nº 3364/20, que dispõe sobre o repasse de recursos a Estados, Distrito Federal e Municípios, em caráter emergencial e em razão do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, com o objetivo de garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19. Com 443 votos pela manutenção do veto na Câmara dos Deputados, o pleito não foi submetido à apreciação do Senado Federal.

3.4. Comissão da Câmara dos Deputados rejeita revogação da lei que endureceu penas contra o transporte ilegal de passageiros

Em 5/5/2021, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados rejeitou o PL 4190/19, de autoria do deputado Gonzaga Patriota (PSB-PE), que revogava a Lei nº 13.855/19, a qual endureceu as penalidades para o transporte pirata, alterando de média para gravíssima a infração para o transporte ilegal de pessoas e bens e definindo que o veículo, antes retido para regularização, passasse a ser removido ao depósito do Detran.

3.5. Congresso Nacional rejeita vetos à nova lei de licitações

No dia 11 de junho de 2021, foi publicada no Diário Oficial da União a vigência de quatro dispositivos de lei que antes tinham sido vetados pelo Presidente da República, quando da sanção da nova

Lei de Licitações e Contratos Administrativos (Lei nº 14.133/21). Com a revogação dos vetos, passa a valer a determinação, para serviços técnicos especializados de natureza predominantemente intelectual, de julgamento por melhor proposta técnica ou combinação de proposta técnica e melhor preço para valores estimados superiores a R\$ 300 mil. Da mesma forma, os editais de licitações voltarão a ser publicados em jornais de grande circulação. A administração deverá obter, antes da divulgação do edital, a manifestação prévia ou licença ambiental prévia, quando isso for de sua responsabilidade na contratação integrada de obras e serviços de engenharia. Por último, os municípios deverão, até 31 de dezembro de 2023, divulgar informações complementares sobre suas contratações, publicando-as em jornal de grande circulação local.

3.6. Audiência pública na Câmara dos Deputados discute financiamento do transporte público coletivo urbano

No dia 18 de junho de 2021 foi realizada audiência pública na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, a partir de requerimento do deputado Rodrigo Coelho (PSB/SC), com o objetivo de discutir políticas de financiamento do transporte público. Participaram do encontro o presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Otávio Cunha; o vice-presidente de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), Felício Ramuth; o presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana, Paulo Guimarães; o presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ailton Brasiliense; e o representante da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), Antônio Carlos Sanches.

Publicações e estudos

DOCUMENTO COM PROPOSTAS PARA ELEIÇÕES MUNICIPAIS

O documento “Linhas gerais para um programa de transporte público eficiente, barato e com qualidade para prefeitos(as) e vereadores(as)” reuniu as principais propostas setoriais para as eleições municipais. Coordenado pela ANTP, o documento foi elaborado em parceria com a NTU, Fabus, Anfavea e Fórum de Secretários de Mobilidade e teve como objetivo contribuir para a formulação de programas de campanha de candidatos a prefeito e vereadores, bem como para os programas de governo dos candidatos eleitos ou reeleitos, para que priorizem as políticas públicas de mobilidade centradas no transporte público coletivo. Conheça o documento [aqui](#).

A proposta serviu posteriormente para a elaboração do *Guia Eleições 2020 – Como ter um transporte público eficiente, barato e com qualidade na sua cidade* (ver ao lado).

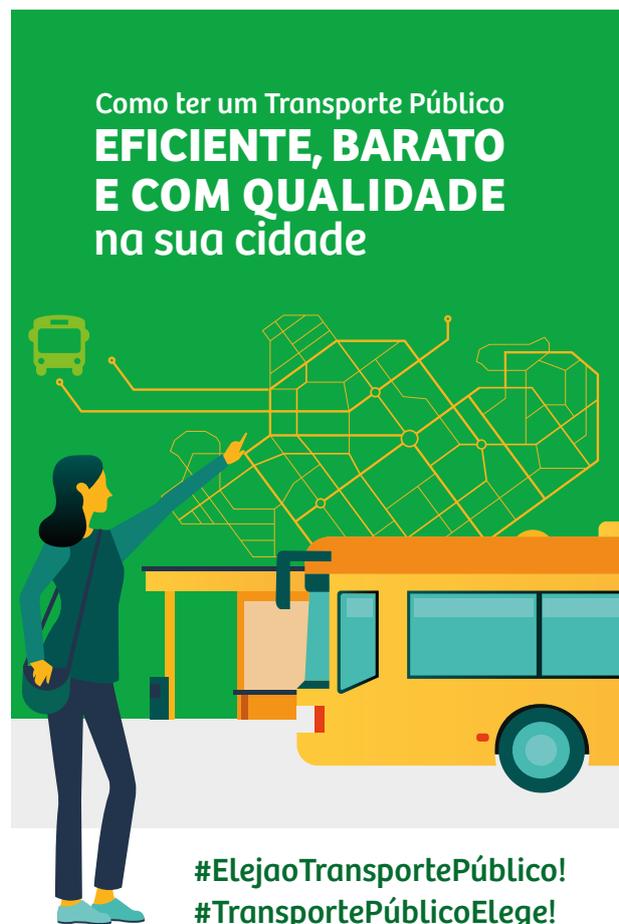
NOTA TÉCNICA: ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DAS VIAGENS DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS E DOS CASOS CONFIRMADOS DA COVID-19

Em resposta aos questionamentos sobre o risco de transmissão da Covid-19 no transporte público, a NTU divulgou no dia 16 de setembro de 2020, em coletiva virtual de imprensa, a nota técnica *Análise da Evolução das Viagens de Passageiros por Ônibus e dos Casos Confirmados da Covid-19*. O estudo concluiu que não há evidências de que o aumento do número de passageiros transportados levou a um aumento do número de casos do novo coronavírus. Foram avaliados 15 sistemas de transportes públicos urbanos por ônibus no Brasil, responsáveis por 171 municípios, e a incidência de casos confirmados de Covid-19 nas mesmas cidades. Veja a íntegra da nota técnica [aqui](#).

GUIA PARA AS ELEIÇÕES

O *Guia Eleições 2020 – Como ter um transporte público eficiente, barato e com qualidade na sua cidade* consolidou em linguagem acessível as principais medidas necessárias para a melhoria do transporte coletivo urbano nas cidades brasileiras e foi elaborado como um material de referência para candidatos a prefeito e vereador nas eleições de novembro de 2020, e futuramente aos eleitos que irão tomar posse em 1º de janeiro de 2021. Seu objetivo é auxiliar as campanhas e candidatos a debaterem o tema e formularem propostas de políticas públicas para o transporte coletivo de suas cidades, conforme as necessidades e oportunidades locais. O documento foi apresentado para as empresas associadas à NTU em uma *live* no dia 6 de outubro.

Acesse aqui o Guia Eleições 2020. Uma **versão atualizada** para uso permanente está disponível no site da NTU.



PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO

No dia 3 de novembro de 2020 foi encaminhada aos Conselheiros da NTU a **Circular Restrita nº 16/20**, contendo a proposta preliminar do *Programa de Reestruturação do Transporte Público Coletivo Urbano e de Caráter Urbano*, a ser avaliada pelo segmento empresarial ligado à NTU conjuntamente com o setor empresarial metroferroviário. O documento foi apresentado virtualmente e discutido com o Conselho Diretor da NTU no dia 6 de novembro e encaminhado ao Governo Federal (Ministério da Economia e Ministério do Desenvolvimento Regional) em dezembro.

Ao longo do primeiro semestre de 2021 o documento foi aprimorado por um grupo de traba-

lho composto por conselheiros e pela equipe da NTU e recebeu contribuições de entidades parceiras. Em maio foi divulgada a versão final do documento (**disponível aqui**), assinada conjuntamente pela NTU, pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e pelo Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana (FNMU). A proposta será encaminhada ao Congresso Nacional para subsidiar a elaboração de projetos de lei sobre o tema.

MANIFESTO CONTRA O VETO AO PL 3364/20

No dia 16 de dezembro de 2020, entidades representativas do setor de transporte público lançaram manifesto conjunto em repúdio ao veto presidencial do Projeto de Lei nº 3364/20, que destinaria R\$ 4 bilhões a Estados, Distrito Federal e Municípios para a recuperação do transporte público frente aos impactos da Covid-19. O manifesto foi assinado pela NTU em parceria com a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), UITP América Latina, a Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana. Leia a íntegra do documento **aqui**.

CARTA ABERTA A GOVERNADORES E PREFEITOS

Entidades do setor de transporte público coletivo, incluindo a NTU, divulgaram no dia 22 de dezembro de 2020 carta aberta a governadores e prefeitos alertando sobre a crítica situação dos transportadores urbanos decorrente dos impactos causados pela pandemia de Covid-19. A carta também abordou as perspectivas negativas para 2021, caso medidas urgentes de socorro a esse setor não sejam tomadas. Veja **aqui** a versão para os governadores e **aqui** a versão para os prefeitos.

Campanhas

OUTUBRO ROSA E NOVEMBRO AZUL NA PANDEMIA



As tradicionais campanhas da NTU que promovem o Outubro Rosa (medidas de saúde preventiva da mulher, com foco no câncer de mama) e Novembro Azul (saúde preventiva do homem) ganharam, em 2020, um item adicional: máscaras de proteção. As peças impressas e de mídias sociais de ambas as campanhas foram atualizadas para a inclusão, em seus personagens, de máscaras faciais que fizeram alusão ao conjunto de cuidados recomendados para prevenção do novo coronavírus nos espaços públicos, em especial no transporte coletivo.



Realizadas em parceria com a Organização Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS), as campanhas enfatizaram a importância dos cuidados preventivos para evitar doenças como hipertensão e câncer, além de manter a carteira de vacinas em dia.

As peças produzidas pela NTU foram disponibilizadas para todas as entidades filiadas e empresas associadas, para reprodução e uso local.

SEMANA NACIONAL DO TRÂNSITO

O SEST SENAT realizou, na semana de 21 a 25 de setembro de 2020, uma grande mobilização nacional para a Semana Nacional do Trânsito, feita em parceria com a NTU. Com o tema "Nunca foi tão importante cuidar do coletivo", a campanha teve foco na conscientização de motoristas, co-

bradores e passageiros sobre a importância dos cuidados individual e coletivo tanto dentro como fora dos ônibus em prol de um trânsito mais seguro, além de mostrar que os coletivos são tão seguros como outros locais públicos para os riscos de contaminação por Covid-19.

Durante toda a semana, profissionais das 148 Unidades Operacionais do SEST SENAT estiveram em mais de 150 pontos do país, entre garagens e terminais de ônibus urbanos e interestaduais, para passar orientações de autoprevenção da Covid-19 e oferecer atendimentos de saúde gratuitos nas especialidades de odontologia, nutrição, fisioterapia e psicologia. Foram realizados mais de 168 mil atendimentos em todo o país.

A campanha também contou com materiais educativos e mensagens para as redes sociais e canais digitais das duas entidades e suas associadas, com orientações a respeito da obrigatoriedade do uso de máscara dentro dos coletivos e da importância de manter as janelas abertas; evitar conversar nos ônibus; higienizar sempre as mãos; e negociar, sempre que possível, os períodos de trabalho para fugir dos horários de pico.

MAIO AMARELO

A edição 2021 do Movimento Maio Amarelo contou este ano mais uma vez com o apoio da NTU, que assinou conjuntamente as peças de comunicação elaboradas pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) e divulgou os materiais em seus canais digitais e para suas entidades filiadas e empresas associadas. Devido à pandemia, não foram realizadas atividades presenciais.

O tema deste ano — “Respeito e Responsabilidade: Pratique no Trânsito” — foi concebido com a intenção de fazer com que as pessoas pensem antes de agir, primando sempre pelo respeito e pela responsabilidade no ir e vir. Foram elaboradas peças para todos os perfis de público — motociclistas, pedestres, ciclistas e motoristas. Adicionalmente, a NTU divulgou postagens voltadas para o transporte coletivo, destacando que os deslocamentos feitos por ônibus urbano são mais seguros.

ELEIÇÕES MUNICIPAIS

Como parte da parceria com a ANTP e outras entidades setoriais (Fabus, Anfavea e Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana), voltada para promover a agenda do transporte público nas eleições municipais de 2020, a NTU produziu e disponibilizou um conjunto de peças de comunicação para mídias sociais.

As peças foram utilizadas em setembro e outubro numa ampla campanha digital com o objetivo de divulgar o Guia das Eleições 2020 (ver acima) junto aos eleitores, depois que o material foi encaminhado aos partidos políticos que participaram do pleito. Saiba mais sobre a campanha [aqui](#).

O TRÂNSITO É O QUE VOCÊ
PRÁTICA

PEDESTRE

RESPEITO E RESPONSABILIDADE: PRATIQUE NO TRÂNSITO

NTU
ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS

Uma entidade:
laco amarelo
www.lacoamarelo.org.br

Eventos on-line

WEBINAR INTERNACIONAL

O presidente executivo da NTU participou do webinar internacional “Retorno Seguro das Pessoas aos Transportes Públicos”, promovido pelo Instituto de Engenharia no dia 15 de junho de 2020. Na ocasião, Cunha foi debatedor e defendeu a necessidade de uma completa reestruturação do serviço de transporte público coletivo no Brasil, em especial da questão tarifária, como caminho para fazer frente aos desafios atuais da pandemia e reconstruir o futuro do setor. [Clique aqui](#) para assistir o vídeo completo do webinar.

GRANDE REUNIÃO VIRTUAL DA NTU

No dia 8 de julho de 2020, a NTU realizou uma grande reunião virtual com os representantes das empresas associadas e entidades filiadas para apresentação das ações institucionais, jurídicas, legislativas, técnicas e de comunicação realizadas pela NTU em resposta à crise da pandemia e em defesa dos interesses do setor. Houve também uma discussão sobre as perspectivas do transporte coletivo na fase de retomada do pós-pandemia.

LIVE DO ESTADÃO



DIÁLOGOS
ESTADÃO
THINK

TRANSPORTE PÚBLICO: É POSSÍVEL MELHORAR?

realização
ESTADÃO

produção
MÍDIA
COMUNICAÇÃO

patrocínio
Mercedes-Benz
Pensando no coletivo. Pensando no futuro.

Para celebrar o Dia Mundial sem Carro, o jornal O Estado de S. Paulo promoveu, no dia 22 de setembro de 2020, uma *live* com o tema “Transporte público, é possível melhorar?”. O presidente executivo da NTU, Otávio Cunha, foi um dos palestrantes. O encontro teve a

mediação do jornalista Maurício Oliveira e contou também com a presença de Ailton Brasiliense, presidente da ANTP, e Walter Barbosa, diretor de Vendas e Marketing Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. A gravação do debate está disponível [neste link](#).

WEBINAR SOBRE MOBILIDADE URBANA

O Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE) promoveu, no dia 15 de outubro de 2020, o webinar “Inovação e Sustentabilidade na Mobilidade Urbana”. A iniciativa, realizada em parceria com a NTU, foi uma ação do Observatório de Inovação para Cidades Sustentáveis (OICS), desenvolvido pelo CGEE no âmbito do CITInova, um projeto multilateral realizado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI). O encontro teve como objetivo celebrar o acordo de cooperação técnica firmado entre a NTU e o CGEE, que pretende replicar soluções sustentáveis no contexto da mobilidade urbana. Veja o webinar “Inovação e Sustentabilidade na Mobilidade Urbana” [aqui](#).

LIVE: OS DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA PÓS-COVID

O presidente executivo da NTU, Otávio Cunha, participou no dia 24 de novembro de 2020 de um webinar promovido pela FSB Comunicação em parceria com a Bússola — espaço criado pela Revista Exame para promover o debate sobre temas relevantes por meio de webinars, podcasts, notícias e outros meios digitais. Na ocasião, lideranças do setor debateram os desafios do transporte público e o futuro da mobilidade no pós-Covid. Para acessar o webinar, [clique aqui](#)!

DEBATES SOBRE CONTRATOS DE CONCESSÃO

Em abril de 2021, a NTU participou de dois debates online sobre contratos de concessão. O primeiro, com o tema ‘Regulação dos Contratos de Transporte: Como Induzir Eficiência e Desempenho?’, foi promovido no dia 15 de abril pelo *Connected Smart Cities & Mobility* e pelo Governo de Minas Gerais, por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (Seinfra). Para ver ou rever essa conversa, [acesse aqui](#).

Já o segundo debate, promovido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), em 20 de abril,

tratou do tema ‘Modernização dos Contratos de Concessão dos Serviços de Transporte Público Urbano Coletivo’. Para ver o Webinar do Ipea, [acesse aqui](#).

REUNIÕES DO FÓRUM NACIONAL DE SECRETÁRIOS E DIRIGENTES DE MOBILIDADE URBANA E DA FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS

Nos dias 19 e 20 de maio o presidente executivo e o diretor administrativo da NTU, respectivamente Otávio Cunha e Marcos Bicalho dos Santos, participaram da 100ª Reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana e da 80ª Reunião da Frente Nacional de Prefeitos (FNP). Durante a reunião do Fórum, no dia 19, os representantes da NTU tiveram a oportunidade de apresentar a proposta do novo Marco Legal do Transporte Público, desenvolvida em conjunto com a ANPTrilhos e outras entidades setoriais. Participaram também do encontro virtual a WRI, Fabus, ANTP e Instituto MDT.

Durante a 80ª Reunião da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que contou com a presença de mais de cem prefeitos, a proposta do Marco Legal do Transporte Público foi apresentada e endossada pela entidade.

ENCONTROS VIRTUAIS COM A IMPRENSA

No dia 7 de junho de 2021, a NTU e o Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros de Teresina (Setut) realizaram o primeiro de uma série de encontros virtuais com a imprensa para tratar de temas de interesse do setor. Os encontros vêm sendo realizados com veículos da mídia nacional e regional de cidades/estados cujas entidades integram o Grupo de Ação Coordenada em Comunicação da NTU (GAC). No dia 14 de junho o encontro foi realizado com os veículos de mídia de Minas Gerais, em parceria com o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitanos de Belo Horizonte (Sintram).

Colégios da NTU



COLÉGIO DE COMUNICAÇÃO E MARKETING

O 13º Colégio de Comunicação e Marketing da NTU aconteceu virtualmente em duas sessões, sendo a primeira realizada no dia 1º de junho de 2020, quando foi debatido o tema *Comunicação para o Transporte Público Coletivo em Tempos de Pandemia – Desafios e Oportunidades*. O encontro contou com a participação de Roberto Sganzerla, especialista em Marketing de Transportes e Mobilidade Urbana e de Rizzo Miranda, diretora da FSB Digital.

Já a segunda sessão aconteceu no dia 5 de junho de 2020 e tratou sobre o tema *Transporte Público Coletivo no Pós-Pandemia – Reinventando o Produto Ônibus no “Novo Normal” da Mobilidade*, com a participação de Adamo Bazani, editor-chefe do portal Diário do Transporte, e Flávio Castro, diretor da FSB Comunicação.

No dia 4 de dezembro de 2020, o Colégio de

Comunicação da NTU promoveu uma *live* com a direção da NTU para apresentar as linhas gerais do Programa de Reestruturação do Transporte Público a todos os comunicadores das empresas associadas à NTU e demais pessoas interessadas.

COLÉGIO DE ADVOGADOS

No dia 14 de julho de 2020 foi realizado um encontro virtual do Colégio de Advogados, no qual foram abordados temas como as Medidas para Reequilíbrio Econômico-Financeiro das Concessões do Transporte Público Urbano devido aos efeitos da Covid-19 e o Projeto de Lei nº 2.139 de 2020 (Senado Federal) — Regime Jurídico Emergencial e Transitório das Relações Jurídicas Contratuais da Administração Pública no período da Emergência de Saúde Pública decorrente da Covid-19.

COLÉGIO TÉCNICO

No dia 15 de junho de 2021, a NTU realizou virtualmente a 8ª edição do Colégio Técnico. O encontro discutiu, junto com a Rede de Contatos Técnicos do setor, os impactos da pandemia da Covid-19 nos sistemas de transportes públicos, ações da NTU em nível federal, iniciativas dos poderes públicos municipais e estaduais, alternativas para superar a crise e outros desafios.

Por sua vez, o 9º Colégio Técnico foi realizado também de forma virtual no dia 24 de julho de 2021 e debateu questões como a revisão da Consulta Pública referente à NBR 15570; a avaliação sobre as transformações e modificações de veículos previstas nas Portarias 38 e 65 do Denatran; questões relacionadas aos protocolos de retomada do setor devido à Covid-19 e os impactos causados no transporte coletivo; além de outros assuntos.

Medalha JK

EURICO DIVON GALHARDI RECEBE MEDALHA JK

O presidente do Conselho Diretor da NTU, Eurico Divon Galhardi, foi agraciado no dia 23 de junho de 2021 com a Medalha JK da Confederação Nacional do Transporte (CNT), no grau Grã-Cruz. A comenda é destinada a pessoas de grande expressão que tenham prestado relevantes serviços ao setor de transporte e logística. Como não pôde estar presente na cerimônia, realizada em Brasília, ele foi representado durante a condecoração pelo filho Alex Divon da Rocha Galhardi. Veja o vídeo da cerimônia [aqui](#).

Grupo de Ação Coordenada em Comunicação da NTU (GAC)

O Grupo de Ação Coordenada em Comunicação da NTU (GAC) foi instituído em outubro de 2020 com o objetivo de desenvolver e implantar um alinhamento estratégico de comunicação em âmbito nacional capaz de promover o posicionamento setorial e impulsionar a aprovação das propostas de reestruturação do serviço de transporte público coletivo ao longo de 2021. Atualmente participam do GAC entidades de Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro, São Paulo, Vitória e Teresina. Entidades interessadas em integrar o grupo podem procurar o Núcleo de Comunicação e Marketing da NTU.

Ações de representação técnica e institucional

2020

Julho

- Reunião Ordinária da Comissão da Reforma Tributária (CRT)

Agosto

- Reunião on-line do Grupo de Benchmarking WRI Brasil

Setembro

- Reunião Ordinária da Comissão de Assuntos Trabalhistas (CAT)
- 162ª Reunião Ordinária do Conselho Diretor da ANTP
- Reunião do Conselho Diretor da NTU
- Coletiva Virtual - Lançamento de nota técnica
- Reunião on-line do Grupo de Benchmarking WRI Brasil

Outubro

- Reunião Ordinária da Comissão de Assuntos Trabalhistas (CAT)
- Reunião do Conselho Diretor da NTU
- Reunião on-line do Grupo de Benchmarking WRI Brasil
- 9ª Reunião Ordinária da Câmara Temática de Assuntos Veiculares e Ambientais (CTAV) do Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Novembro

- Reunião do Conselho Diretor da NTU
- 394ª Reunião Ordinária – CTPC/DF
- VII Reunião Geral do Grupo de Benchmarking QualiÔnibus
- Reunião da Comissão da CNT de Avaliação das Normas Regulamentadoras 9 e 15

Dezembro

- 395ª Reunião Ordinária – CTPC/DF
- Reunião Ordinária do Conselho Diretor da NTU
- 163ª Reunião Ordinária do Conselho Diretor da ANTP
- Reunião da ANPTrilhos
- Reunião de Análise da Consulta Nacional do 4º Projeto de Revisão da ABNT NBR 15570 da ABNT/CEE-064
- 10ª Reunião Ordinária da Câmara Temática de Assuntos Veiculares e Ambientais (CTAV) do Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

2021

Janeiro

- Comissão de Assuntos Trabalhistas (CAT)
- Reunião com a ANPTrilhos
- Reunião on-line do Grupo de Benchmarking WRI Brasil
- 1ª, 2ª e 3ª Reuniões da ABNT/Comissão de Estudo Especial-064: análise das alterações da NBR 15570

Fevereiro

- Reunião com a ANPTrilhos
- Reunião SDI/ME, MDR e NTU sobre as propostas de reestruturação do transporte público urbano
- Reunião do Conselho Diretor da NTU
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Fortaleza (Municipal)
- ANTP Café com o prefeito de Curitiba, Rafael Greca
- 4ª e 5ª Reuniões da ABNT/Comissão de Estudo Especial-064: análise das alterações da NBR 15570

Março

- Reunião com a ANPTrilhos
- Reunião do Conselho Diretor e de Representantes da NTU
- Reunião Extraordinária do Conselho Diretor da NTU
- 164ª Reunião Extraordinária do Conselho Diretor da ANTP
- Abertura da 98ª Reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana
- ANTP Café - A Tempestade no Transporte Público pode Ser Superada?
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Goiânia (Municipal/Região Metropolitana)
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Vitória (Região Metropolitana)
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Cuiabá (Municipal)
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Porto Alegre (Municipal)
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Brasília
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – São Paulo (Municipal)
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Manaus (Municipal)
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Curitiba (Municipal)
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Recife (Região Metropolitana)
- Reunião da Comissão de Assuntos Trabalhistas (CAT)
- Reunião do Conselho Diretor da NTU
- Evento de Lançamento da Chamada de Projetos – Mobilidade Urbana Sustentável
- 1ª Reunião Ordinária – Grupo de Trabalho do Guia de Boas Práticas de Proteção de Dados no Setor de Transportes
- 6ª, 7ª, 8ª, 9ª e 10ª Reuniões da ABNT/Comissão de Estudo Especial-064: análise das alterações da NBR 15570

Abril

- Reunião do Conselho Fiscal da NTU
- Assembleia Geral da NTU
- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Aracaju (Municipal)

- Reunião do Conselho da NTU – Apresentação de Cases – Belo Horizonte (Municipal)
- Reunião Ordinária do Conselho Diretor da NTU
- Reunião com MDT/CUT/CNTTT
- ANTP Café com a Prefeita Paula Schild Mascarenhas, de Pelotas/RS, e o Prefeito Miguel de Souza Leão Coelho, de Petrolina/PE
- Reunião do Conselho Diretor da NTU - Medidas de Enfrentamento Impacto Covid-19
- 99ª Reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana
- 165ª Reunião Ordinária do Conselho Diretor da ANTP
- 65ª Assembleia Geral Ordinária da ANTP
- Reunião com os Secretários da Fazenda e Transporte - Fórum Secretaria de Fazenda - FNP
- 2ª Reunião Ordinária – Grupo de Trabalho do Guia de Boas Práticas de Proteção de Dados no Setor de Transportes
- 110ª Reunião da Comissão de Ônibus da UITP

Maio

- Reunião da ANTP
- Reunião Ordinária do Conselho Diretor da NTU
- Reunião com a FNP
- ANTP Café com os Prefeitos Rogério Cruz, de Goiânia/GO, e Edmilson Rodrigues, de Belém/PA
- Reunião com Secretaria de Mobilidade Urbana – apresentação do Marco Legal
- 100º Fórum de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana
- Reunião com ANTP sobre o novo Marco Legal

Junho

- 396ª Reunião Ordinária – CTPC/DF
- 3ª Reunião Ordinária – Grupo de Trabalho do Guia de Boas Práticas de Proteção de Dados no Setor de Transportes
- 13ª Reunião Ordinária da Câmara Temática de Assuntos Veiculares e Ambientais (CTAV) do Conselho Nacional de Trânsito (Contran)
- 1ª Reunião Ordinária/2021 do Conselho de Inovação da NTU
- 1ª Reunião Extraordinária/2021 do Conselho de Inovação da NTU



FOTO: Pedro Ribas

Nota Técnica - Impactos no Transporte Público por Ônibus Provocados pela Pandemia da Covid-19: Análise do Cenário Nacional [Março/2020 a Junho/2021]



1. INTRODUÇÃO

Desde o início da pandemia da COVID-19, o setor do transporte público por ônibus tem sofrido significativos impactos em função da queda do número de passageiros em relação à situação observada anteriormente e à obrigatoriedade de manutenção de altos níveis de oferta para garantir o distanciamento social.

Esta nota técnica detalha o cálculo do impacto financeiro causado no transporte público por ônibus nas cidades brasileiras durante o período compreendido entre 16 de março de 2020 e 30 de junho de 2021. Com base na situação real de oferta, demanda e da folha salarial das empresas operadoras, verificada durante o período analisado, foi realizado o cálculo. Também estão apresentadas as consequências referentes à **falência de empresas**, ao **encerramento de postos de trabalho** e às **paralisações da oferta de serviço** em todo o país.

Após esta introdução, são detalhados a base de dados utilizada, o método de cálculo do impacto financeiro, a apresentação dos cenários e os resultados. A última seção apresenta as conclusões.

2. BASE DE DADOS

Compreende informações sobre as principais características de 26 sistemas de transporte público por ônibus, incluindo capitais e regiões metropolitanas. Para esta análise, foram selecionados os seguintes dados:

- abrangência do sistema (municipal, metropolitano ou municipal e metropolitano);
- demanda de passageiros pagantes por mês;
- tarifa pública vigente;
- percentual dos custos fixos no custo total;
- percentual dos custos variáveis no custo total; e
- percentual da participação da folha salarial no custo total.

Esse banco de dados é apresentado no **ANEXO I** desta nota técnica. Adicionalmente, desde o início da pandemia, foram coletados dados da redução da demanda de passageiros e da oferta de serviços.

3. MÉTODO DE CÁLCULO

Adota-se como premissa que antes do início da crise havia o equilíbrio econômico-financeiro dos sistemas de transporte. Isso significa que a receita auferida era igual ao custo total. Considera-se que receita auferida é igual à demanda de passageiros pagantes multiplicada pela tarifa pública vigente.

Para calcular o impacto financeiro em cada um dos sistemas para cada cenário de análise, utilizou-se o seguinte método:

- cálculo da receita depois do início da crise, considerando a redução da demanda de passageiros pagantes, tendo como base a demanda de passageiros pagantes antes da crise e a tarifa pública vigente;
- cálculo do custo depois do início da crise para um determinado cenário, considerando:

› custos fixos determinados levando-se em conta o percentual da participação da folha salarial antes do início da crise no custo total. Para cada cenário, considera-se o percentual de redução do custo de pessoal em função das medidas aprovadas durante a vigência da Lei nº 14.020/2020, além das demissões resultantes da crise enfrentada pelo setor; e

› custos variáveis computados com base no custo total antes do início da crise e na redução da oferta dos serviços de transporte em cada cenário.

O **ANEXO II** apresenta a formulação matemática do cálculo do impacto financeiro.

4. CENÁRIOS CONSIDERADOS

O valor do impacto financeiro depende diretamente da combinação das principais variáveis. Foram considerados 16 cenários que correspondem à situação dessas variáveis verificadas em cada um dos 16 meses do período analisado.

Nesses cenários foram consideradas as médias ponderadas dos níveis de oferta e demanda verificados nas capitais e regiões metropolitanas, que foram registrados no monitoramento realizado pela NTU.

Em relação ao custo de pessoal, ainda considerou-se o efeito da adoção da Lei nº 14.020/2020 pelas empresas operadoras durante o período de

abril a dezembro/2020. Também foi considerado o remanejamento da mão de obra executado pelas empresas operadoras por meio da realização das demissões necessárias para manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Essa situação teve reflexo desde janeiro/2021 na mão de obra utilizada pelo setor.

Também foram avaliados os reajustes tarifários definidos no período de janeiro até junho de 2021 em alguns dos 26 sistemas considerados.

As informações de cada um dos cenários considerados estão registradas nas **TABELAS 1 E 2**.

Tabela 1 - Cenários observados em 2020

MÊS	DESCRIÇÃO	REDUÇÃO OFERTA MÉDIA	REDUÇÃO DEMANDA MÉDIA	REDUÇÃO DO CUSTO DE PESSOAL (LEI N° 14.020/2020 E DEMISSÕES)
Março (16 a 31/03/20)	80% de redução média da demanda, 25% de redução média da oferta e 0% de redução do custo de pessoal.	25,0%	80,0%	0,0%
Abril/20	70,5% de redução média da demanda, 52,7% de redução média da oferta e 50% do custo de pessoal.	52,7%	70,5%	50,0%
Mai/20	68,7% de redução média da demanda, 44,9% de redução média da oferta e 44,9% de redução do custo de pessoal.	44,9%	68,7%	44,9%
Junho/20	60,8% de redução média da demanda, 32,2% de redução média da oferta e 32,2% de redução do custo de pessoal.	32,2%	60,8%	32,2%
Julho/20	46,1% de redução média da demanda, 28,3% de redução média da oferta e 28,3% de redução do custo de pessoal.	28,3%	46,1%	28,3%
Agosto/20	42,7% de redução média da demanda, 24,1% de redução média da oferta e 24,1% de redução do custo de pessoal.	24,1%	42,7%	24,1%
Setembro/20	44,2% de redução média da demanda, 23,3% de redução média da oferta e 23,3% de redução do custo de pessoal.	23,3%	44,2%	23,3%
Outubro/20	41,8% de redução média da demanda, 23,0% de redução média da oferta e 23,0% de redução do custo de pessoal.	23,0%	41,8%	23,0%
Novembro/20	41,4% de redução média da demanda, 23,0% de redução média da oferta e 23,0% de redução do custo de pessoal.	23,0%	41,4%	23,0%
Dezembro/20	39,1% de redução média da demanda, 20,5% de redução média da oferta e 20,5% de redução do custo de pessoal.	20,5%	39,1%	20,5%

Tabela 2 - Cenários observados em 2021 (conclusão)

MÊS	DESCRIÇÃO	REDUÇÃO OFERTA MÉDIA	REDUÇÃO DEMANDA MÉDIA	REDUÇÃO DO CUSTO DE PESSOAL (LEI N° 14.020/2020 E DEMISSÕES)
Janeiro/21	39,6% de redução média da demanda, 20,3% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	20,3%	39,6%	10,0%
Fevereiro/21	40,8% de redução média da demanda, 20,8% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	20,8%	40,8%	10,0%
Março/21	45,3% de redução média da demanda, 18,9% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	18,9%	45,3%	10,0%
Abril/21	44,3% de redução média da demanda, 17,5% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	17,5%	44,3%	10,0%
Maió/21	44,0% de redução média da demanda, 17,3% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	17,3%	44,0%	10,0%
Junho/21	43,7% de redução média da demanda, 17,1% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	17,1%	43,7%	10,0%

Organização: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos-NTU.

5. RESULTADOS

Aplicando-se o método de cálculo aos cenários considerados, levando em conta a base de dados (situação de demanda, oferta e redução dos custos de pessoal para cada cenário), considerando também a expansão da amostra para expressar a realidade nacional (as cidades analisadas compreendem mais de 66%

da demanda e da frota nacional), calcula-se o impacto financeiro proporcional para todos os 2.901 municípios atendidos por sistemas organizados de transporte público por ônibus. Juntas essas localidades reúnem uma frota total de 107.000 veículos. Os resultados estão destacados nas **TABELAS 3 E 4**.

Tabela 3 - Resultados para os cenários observados em 2020

MÊS	DESCRIÇÃO	IMPACTO FINANCEIRO/MÊS (R\$ BILHÕES DE REAIS)
Março (16 a 31/03/20)	80% de redução média da demanda, 25% de redução média da oferta e 0% de redução do custo de pessoal.	0,946
Abril/20	70,5% de redução média da demanda, 52,7% de redução média da oferta e 50% do custo de pessoal.	0,812
Maió/20	68,7% de redução média da demanda, 44,9% de redução média da oferta e 44,9% de redução do custo de pessoal.	0,909
Junho/20	60,8% de redução média da demanda, 32,2% de redução média da oferta e 32,2% de redução do custo de pessoal.	1,056
Julho/20	46,1% de redução média da demanda, 28,3% de redução média da oferta e 28,3% de redução do custo de pessoal.	0,912
Agosto/20	42,7% de redução média da demanda, 24,1% de redução média da oferta e 24,1% de redução do custo de pessoal.	0,949
Setembro/20	44,2% de redução média da demanda, 23,3% de redução média da oferta e 23,3% de redução do custo de pessoal.	0,989
Outubro/20	41,8% de redução média da demanda, 23,0% de redução média da oferta e 23,0% de redução do custo de pessoal.	0,958
Novembro/20	41,4% de redução média da demanda, 23,0% de redução média da oferta e 23,0% de redução do custo de pessoal.	0,952
Dezembro/20	39,1% de redução média da demanda, 20,5% de redução média da oferta e 20,5% de redução do custo de pessoal.	0,970
TOTAL (MARÇO A JUNHO/20)		3,723
TOTAL (JULHO A DEZEMBRO/20)		5,731
TOTAL (MARÇO A DEZEMBRO/20)		9,454

Tabela 4 - Resultados para os cenários observados em 2021

MÊS	DESCRIÇÃO	IMPACTO FINANCEIRO/MÊS (R\$ BILHÕES DE REAIS)
Janeiro/21	39,6% de redução média da demanda, 20,3% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	1,145
Fevereiro/21	40,8% de redução média da demanda, 20,8% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	1,164
Março/21	45,3% de redução média da demanda, 18,9% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	1,245
Abril/21	44,3% de redução média da demanda, 17,5% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	1,237
Maió/21	44,0% de redução média da demanda, 17,3% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	1,234
Junho/21	43,7% de redução média da demanda, 17,1% de redução média da oferta e 10,0% de redução do custo de pessoal.	1,230
TOTAL (JANEIRO A JUNHO/21)		7,255
TOTAL GERAL (MARÇO/20 A JUNHO/21)		16,709

Organização: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos-NTU.

Na tabela e no gráfico destacados no **ANEXO III** é possível consultar a evolução das variáveis consideradas.

6. CONCLUSÕES

Os resultados desta nota técnica demonstram a gravidade da situação enfrentada pelo sistema de transporte público por ônibus no Brasil ao longo dos últimos 14 meses. Há uma substancial perda de receita sem a devida adequação dos custos. Antes da crise da pandemia, o sistema já enfrentava uma considerável defasagem entre custos e receitas, em função do modelo de remuneração adotado, no qual o usuário paga pelos custos e o poder público pouco, ou nada, contribui para minimizar as tarifas públicas.

A pandemia provocou uma redução drástica da receita, e o impacto financeiro resultante, somado à ausência de uma medida de socorro emergencial adotada pelo governo federal para a minimização do impacto no equilíbrio econômico-financeiro dos sistemas, ameaça seriamente a continuidade dos serviços e sua existência futura, mesmo depois do retorno à normalidade. Por outro lado, a redução na oferta dos serviços e/ou as medidas de redução de custos trabalhistas não produzem o equilíbrio necessário.

O impacto financeiro verificado, tanto para as capitais e regiões metropolitanas da base de dados como para a expansão nacional, dá a dimensão das implicações produzidas nas empresas operadoras e no poder público. Até o momento, quase todas as empresas estão realizando inúmeras ações para li-

mitar as consequências negativas na operação da frota. Ao mesmo tempo, as operadoras cumprem o seu papel por meio da adoção de protocolos sanitários, ao disponibilizarem equipamentos de proteção e produtos de higienização aos colaboradores e implantarem ações de limpeza e desinfecção da frota de ônibus.

Monitoramento realizado pela NTU revela que em quase 16 meses de complicações provocadas pela pandemia houve consequências muito negativas, além do impacto financeiro. Destacam-se a interrupção da prestação dos serviços de 29 operadoras e 1 consórcio operacional, além do uso da medida de recuperação judicial em outras 7 empresas. Também foram realizadas as demissões de 80.537 trabalhadores. Houve 283 paralisações (greves, protestos e/ou manifestações) registradas em 93 sistemas. Observa-se também a insatisfação da população com a redução/interrupção da oferta de transporte público e além disso a incapacidade do pagamento de salários e benefícios por parte das empresas. A **TABELA 5** a seguir revela as principais informações e dados relacionados aos impactos observados.

Todo esse contexto evidencia ainda mais a necessidade da ação imediata para que os serviços de transporte público por ônibus sejam preservados.

Tabela 5 – Impactos observados no transporte público por ônibus resultantes da pandemia de COVID-19 (março/2020 a junho/2021)

IMPACTOS	SITUAÇÃO ATUAL
Interrupção da prestação do serviço*	<ul style="list-style-type: none"> • 13 operadoras e 1 consórcio suspenderam as atividades. • 3 operadoras, 1 consórcio operacional e 1 sistema BRT - RJ sofreram intervenção na operação. • 6 operadoras encerraram suas atividades. • 4 operadoras tiveram seus contratos suspensos. • Caducidade do contrato de 1 empresa operadora.
Recuperação judicial	<ul style="list-style-type: none"> • 7 operadoras encontram-se em recuperação judicial, uma medida jurídica utilizada para evitar a falência da empresa.
Encerramento de postos de trabalho	<ul style="list-style-type: none"> • De janeiro/2020 a abril/2021, um total de 80.537 postos de trabalho foi perdido em todo o segmento de transporte público urbano de passageiros, segundo dados do Painel do Emprego da Confederação Nacional do Transporte (CNT).
Greves, protestos e manifestações	<ul style="list-style-type: none"> • Em todo o país, 93 sistemas de transporte público por ônibus foram atingidos por 283 movimentos grevistas, protestos e/ou manifestações que ocasionaram a interrupção da oferta de serviços. • Na maior parte dos casos, os motivos principais foram a redução/interrupção da oferta de serviços e a incapacidade das operadoras de pagarem salários e benefícios aos colaboradores devido ao desequilíbrio econômico-financeiro.

Fonte: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos-NTU.

*Tipos de interrupção da prestação do serviço:

Suspensão das atividades: empresa operadora oficializou ao poder público a suspensão temporária das atividades por incapacidade de cumprir com o pagamento de salários ou com a compra de combustível, por exemplo.

Encerramento das atividades: empresa operadora oficializou o encerramento definitivo das atividades.

Intervenção na operação: poder público assume as responsabilidades de administração e operação da empresa operadora.

Suspensão de contrato: rompimento unilateral de contrato.

Caducidade de contrato: é a extinção do contrato de concessão em decorrência da inexecução total ou parcial do contrato por parte da concessionária.

Anexo I - Base de dados

SISTEMA	ABRANGÊNCIA	DEMANDA PAGANTE	TARIFA (2020)	TARIFA (JAN 21)	TARIFA (FEV 21)	TARIFA (MAR 21)	TARIFA (ABR 21)	TARIFA (MAI 21)	TARIFA (JUN 21)	%CUSTOS FIXOS	%CUSTOS VARIÁVEIS	%FOLHA SALARIAL	REDUÇÃO DEMANDA	REDUÇÃO OFERTA
Aracaju-SE*	Municipal e metropolitano	4.956.121	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
Belém-PA*	Municipal e metropolitano	18.040.204	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
Belo Horizonte-MG*	Municipal	21.504.154	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
Belo Horizonte-MG	Metropolitano	16.362.093	R\$ 5,60	R\$ 5,85	61,65%	38,35%	46,20%	80,00%	25,00%					
Brasília-DF*	Municipal e metropolitano	31.001.414	R\$ 5,50	R\$ 5,50	R\$ 5,50	R\$ 5,50	R\$ 5,50	R\$ 5,50	R\$ 5,50	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
Campo Grande-MS*	Municipal	3.412.414	R\$ 4,10	R\$ 4,20	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%					
Curitiba-PR	Municipal	14.221.192	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	62,00%	38,00%	48,00%	80,00%	25,00%
Curitiba-PR	Metropolitano	8.750.000	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	R\$ 4,50	77,00%	23,00%	52,00%	80,00%	25,00%
Florianópolis-SC*	Municipal	4.280.706	R\$ 4,25	R\$ 4,50	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%					
Fortaleza-CE	Municipal	16.173.887	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	R\$ 3,60	70,00%	30,00%	53,38%	80,00%	25,00%
Goânia-GO*	Municipal e metropolitano	10.532.300	R\$ 4,30	R\$ 4,30	R\$ 4,30	R\$ 4,30	R\$ 4,30	R\$ 4,30	R\$ 4,30	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
João Pessoa-PB*	Municipal	4.792.342	R\$ 4,15	R\$ 4,15	R\$ 4,15	R\$ 4,15	R\$ 4,15	R\$ 4,15	R\$ 4,15	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
Maceió-AL*	Municipal	5.896.474	R\$ 3,65	R\$ 3,65	R\$ 3,35	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%				
Manaus-AM*	Municipal e metropolitano	11.189.722	R\$ 3,80	R\$ 3,80	R\$ 3,80	R\$ 3,80	R\$ 3,80	R\$ 3,80	R\$ 3,80	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
Natal-RN*	Municipal	5.285.096	R\$ 3,90	R\$ 3,90	R\$ 3,90	R\$ 3,90	R\$ 3,90	R\$ 3,90	R\$ 3,90	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
Palmas-TO*	Municipal	1.325.309	R\$ 3,85	R\$ 3,85	R\$ 3,85	R\$ 3,85	R\$ 3,85	R\$ 3,85	R\$ 3,85	74,02%	25,98%	50,90%	80,00%	25,00%
Porto Alegre-RS	Municipal	13.605.545	R\$ 4,70	R\$ 4,55	72,20%	27,80%	48,30%	80,00%	25,00%					
Porto Alegre-RS*	Metropolitano	7.995.039	R\$ 6,25	R\$ 6,45	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%					
Recife-PE*	Municipal e metropolitano	25.879.093	R\$ 3,45	R\$ 3,45	R\$ 3,75	69,00%	31,00%	53,00%	80,00%	25,00%				
Rio de Janeiro-RJ	Municipal e metropolitano	117.862.336	R\$ 4,05	R\$ 4,05	R\$ 4,05	R\$ 4,05	R\$ 4,05	R\$ 4,05	R\$ 4,05	58,00%	42,00%	40,00%	80,00%	25,00%
Salvador-BA	Municipal	19.748.503	R\$ 4,20	R\$ 4,20	R\$ 4,20	R\$ 4,20	R\$ 4,20	R\$ 4,20	R\$ 4,20	76,00%	24,00%	49,00%	80,00%	25,00%
São Luís-MA*	Municipal	11.955.462	R\$ 3,70	R\$ 3,70	R\$ 3,70	R\$ 3,70	R\$ 3,70	R\$ 3,70	R\$ 3,70	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
São Paulo-SP*	Municipal	103.051.031	R\$ 4,40	R\$ 4,40	R\$ 4,40	R\$ 4,40	R\$ 4,40	R\$ 4,40	R\$ 4,40	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
Teresina-PI*	Municipal	3.054.104	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	R\$ 4,00	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%
Vitória-ES*	Municipal	1.563.602	R\$ 3,90	R\$ 3,90	R\$ 4,00	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%				
Vitória-ES*	Metropolitano	16.605.236	R\$ 3,90	R\$ 4,00	61,00%	39,00%	50,00%	80,00%	25,00%					

Os dados dos percentuais da participação dos custos fixos e variáveis no custo total não foram disponibilizados para todos os sistemas. Dessa forma, utilizou-se os dados reais para aqueles sistemas que

forneçaram as informações necessárias. Para os demais utilizou-se a divisão de custos segundo a Planilha ANTP (2017), que define 61% para custos fixos e 39% para custos variáveis*.

Anexo II - Formulação matemática para o cálculo do impacto financeiro

Adotou-se a formulação matemática apresentada nas equações 1 a 5.

Equação 1

$$I^{[s]} = C^{[s]} - R^{[s]}$$

Equação 2

$$C^{[s]} = cf^{[s]} + cv^{[s]}$$

Equação 3

$$cf^{[s]} = D * T * \{ [FS * (1 - RS^{[s]})] + [\alpha - FS] \}$$

Equação 4

$$cv^{[s]} = \beta * D * T * (1 - RO^{[s]})$$

Equação 5

$$R^{[s]} = D * T * (1 - RD^{[s]})$$

Onde:

$I^{[s]}$ é o impacto para o cenário s ;

$C^{[s]}$ é o custo para o cenário s ;

$R^{[s]}$ é a receita para o cenário s ;

$cf^{[s]}$ é o custo fixo para o cenário s ;

$cv^{[s]}$ é o custo variável para o cenário s ;

D é a demanda de passageiros pagantes;

T é a tarifa pública vigente;

FS é o percentual da participação da folha salarial na composição total dos custos;

$RS^{[s]}$ é o percentual de redução do custo de pessoal para a condição c em um cenário s ;

α é o percentual participação dos custos fixos na composição total dos custos;

β é o percentual participação dos custos variáveis na composição total dos custos;

$RO^{[s]}$ é a redução percentual da oferta de serviços para o cenário s ;

$RD^{[s]}$ é a redução percentual da demanda de passageiros pagantes para o cenário s ;

Aplicando-se as equações 2 a 5 à equação 1 tem-se a equação 6, que representa o impacto financeiro de cada sistema para um cenário s :

Equação 6

$$I^{[s]} = D * T * \{ [FS * (1 - RS^{[s]})] + [\alpha - FS] + [\beta * (1 - RO^{[s]})] - [(1 - RD^{[s]})] \}$$

Anexo III - Evolução das variáveis consideradas e do impacto financeiro

PERÍODO	OFERTA	DEMANDA	REDUÇÃO CUSTO DE PESSOAL	IMPACTO FINANCEIRO (BILHÕES)
Março (16/3 a 31/3)	75,0%	20,0%	0,0%	R\$ 0,946
Abril 2020	47,3%	29,5%	50,0%	R\$ 0,812
Mai 2020	55,1%	31,3%	44,9%	R\$ 0,909
Junho 2020	67,8%	39,2%	32,2%	R\$ 1,056
TOTAL (MARÇO/2020 A JUNHO/2020)				R\$ 3,723

PERÍODO	OFERTA	DEMANDA	REDUÇÃO CUSTO DE PESSOAL	IMPACTO FINANCEIRO (BILHÕES)
Julho 2020	71,7%	53,9%	28,3%	R\$ 0,912
Agosto 2020	75,9%	57,3%	24,1%	R\$ 0,949
Setembro 2020	76,7%	55,8%	23,3%	R\$ 0,989
Outubro 2020	77,0%	58,2%	23,0%	R\$ 0,958
Novembro 2020	77,0%	58,6%	23,0%	R\$ 0,952
Dezembro 2020	79,5%	60,9%	20,5%	R\$ 0,970
TOTAL (JULHO/2020 A DEZEMBRO/2020)				R\$ 5,731
TOTAL (MARÇO/2020 A DEZEMBRO/2020)				R\$ 9,454

PERÍODO	OFERTA	DEMANDA	REDUÇÃO CUSTO DE PESSOAL	IMPACTO FINANCEIRO (BILHÕES)
Janeiro 2021	79,7%	60,4%	10,0%	R\$ 1,145
Fevereiro 2021	79,2%	59,2%	10,0%	R\$ 1,164
Março 2021	81,1%	54,7%	10,0%	R\$ 1,245
Abril 2021	82,5%	55,7%	10,0%	R\$ 1,237
Mai 2021	82,7%	56,0%	10,0%	R\$ 1,234
Junho 2021	82,9%	56,3%	10,0%	R\$ 1,230
TOTAL (JANEIRO/2021 A ABRIL/2021)				R\$ 7,255
TOTAL (MARÇO/2020 A ABRIL/2021)				R\$ 16,709





DIRETORIA EXECUTIVA

Presidente Executivo

Otávio Vieira da Cunha Filho

Diretor Administrativo e Institucional

Marcos Bicalho dos Santos

EQUIPE RESPONSÁVEL

Anderson Paniagua

Flávia Ximenes de Araujo Melo

Hellen Tôrres

Ivo Carlos Palmeira

Luciara Vilaça Vieira

Matteus de Paula Freitas

Ulisses Lacava Bigaton

PROJETO GRÁFICO, REVISÃO E EDITORAÇÃO

Duo Design



ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS



 facebook.com/ntubrasil

 flickr.com/ntubrasil

 twitter.com/ntunoticias

 youtube.com/transporteurbanontu