

# Anuário NTU

## 2019—2020



© 2020 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: 2019-2020 / Associação Nacional das Empresas  
de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2020.

48 p.

ISSN: 2317-8868

1. Transporte Urbano. I. Título.

CDU 656.1/.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



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



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



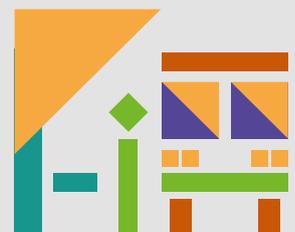
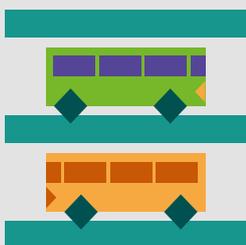
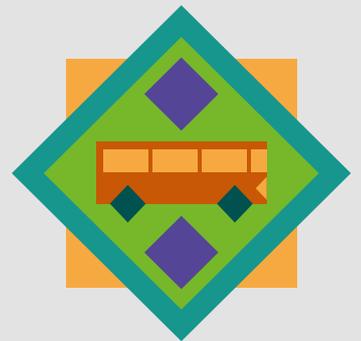
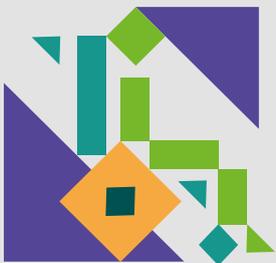
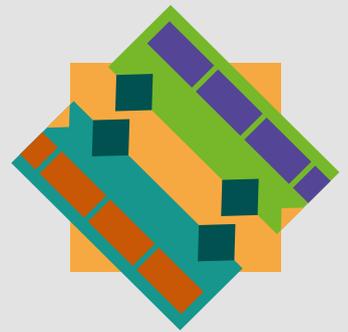
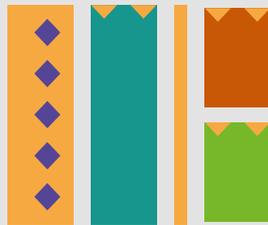
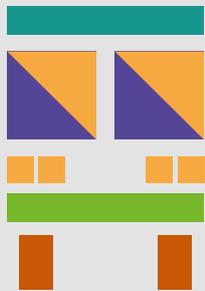
[youtube.com/transporteurbanontu](https://youtube.com/transporteurbanontu)

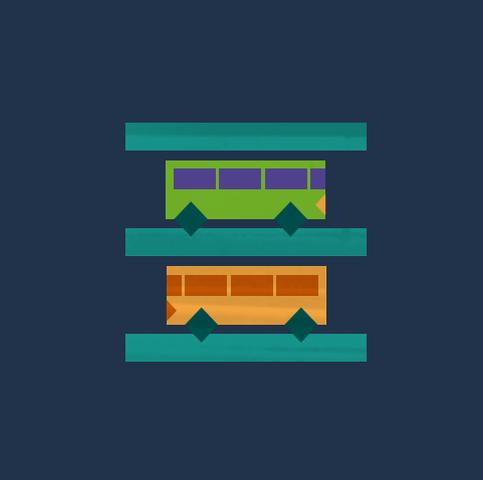


[flickr.com/ntubrasil](https://flickr.com/ntubrasil)

# Anuário NTU

## 2019—2020





# Sumário



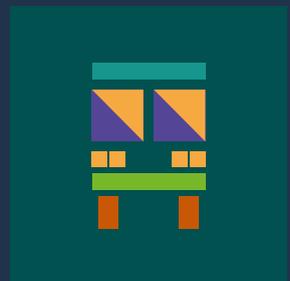
06

A Resposta do Transporte Público Coletivo à covid-19



10

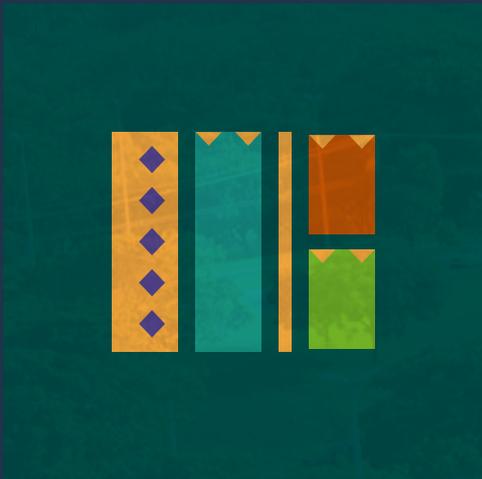
Desempenho operacional do transporte público por ônibus (1994—2019)



24

Prestação de contas

# A Resposta do Transporte Público Coletivo à covid-19





Escrito por

**Otávio Vieira da Cunha Filho**

O ano de 2020 começou com grandes expectativas por parte do setor de transporte público coletivo. Um ano de eleições municipais, que abriria a possibilidade de trazer para o debate público o tema da mobilidade urbana e, especificamente, a necessidade de enfrentamento das históricas mazelas do ônibus urbano. Um segmento que vem já de duas décadas de perda paulatina de demanda — de quase 50% no período — decorrente, em grande parte, dos problemas estruturais vivenciados pelo setor, como o modelo de custeio baseado na

tarifa paga pelos passageiros e as políticas de priorização dos modos individuais de transporte em detrimento do transporte público. A NTU, suas empresas associadas e entidades filiadas haviam se preparado com propostas concretas e viáveis, elaborado uma ampla campanha de comunicação para conscientizar o público sobre o vital papel do transporte público para a sustentabilidade das cidades e para o desenvolvimento econômico e social do país, e estavam prontas a participar dos debates políticos e contribuir para a construção de uma nova mobilidade, com mais qualidade e preços acessíveis.

Como é sabido, a pandemia da covid-19 subverteu todos os planos, mudou o foco da atenção e impôs uma nova e dura realidade. Os meses de março e abril de 2020 foram os piores da história recente dos transportes públicos no Brasil. A necessidade de distanciamento social para evitar o risco de infecção levou a uma queda sem precedentes no número de passageiros transportados, uma redução média de até 80% — sem mencionar que 184 cidades chegaram a ficar sem qualquer transporte urbano por decisão dos respectivos órgãos gestores, o que prejudicou a própria pres-

tação de outros serviços essenciais. No auge da crise, 32 milhões de passageiros deixaram de ser transportados a cada dia. Além disso, motoristas e cobradores dos grupos de risco tiveram que ser afastados por razões preventivas.

Apesar de todos os desafios, o transporte público por ônibus urbano continuou sendo ofertado, de forma até heroica, por empresas e colaboradores comprometidos em garantir um serviço essencial e o cumprimento do direito constitucional de ir e vir, com uma oferta sempre superior à demanda, mesmo operando com déficit.

O impacto sobre as empresas foi brutal: segundo cálculos da NTU, o prejuízo acumulado desde o início da pandemia até 30 de junho foi de R\$ 3,72 bilhões em nível nacional, apesar da redução parcial dos custos com pessoal a partir de abril, quando foi publicada a Medida Provisória nº 936, que permitiu a suspensão temporária de contratos e a flexibilização da carga horária de trabalho e salários. Segundo nossas projeções, esse prejuízo pode chegar a R\$ 8,79 bilhões até dezembro de 2020, enquanto durar o estado de emergência em saúde, mesmo com a retomada gradual das atividades. Como consequência, até o final de junho duas empresas já haviam encerrado suas atividades e pelo menos outras 13 enfrentavam a perspectiva de encerrar ou suspender suas operações. Muitas outras ainda podem seguir esse caminho sem volta.

Apesar de fragilizadas, as operadoras de transporte público fizeram sua parte e adotaram rígidos protocolos sanitários, alinhados com as melhores práticas internacionais e seguindo as recomendações compartilhadas pela NTU a partir das orientações das autoridades de saúde, bem como as determinações dos respectivos órgãos gestores locais.

De nossa parte, a NTU trabalhou incansavelmente perante os poderes federais e bancos públicos para concretizar ações de resgate do setor; formulou, em parceria com a ANTP e o Fórum Nacional de Secretários de Mobilidade, a proposta do Programa Emergencial Transporte Social; atuou com a Frente Parlamentar Mista do Transporte Público pela aprovação de propostas de interesse do setor no Congresso.



O Programa Emergencial Transporte Social, que consiste na aquisição antecipada de créditos eletrônicos de transporte (tarifas) pelo poder público para beneficiários de programas sociais, poderia cumprir um importante papel nos segmentos mais vulneráveis da sociedade, além de assegurar liquidez às empresas enquanto durasse a crise da covid-19. A proposta virou projeto de lei do Senado, como detalhado no capítulo de prestação de contas deste Anuário. Depois de muitos esforços e negociações, um pacote de ajuda emergencial de até R\$ 4 bilhões para apoiar os sistemas de transporte público de estados e municípios foi aprovado na Câmara. Mas a guerra está longe de ser ganha.

A pandemia expôs de forma inequívoca a importância do transporte público e, ao mesmo tempo, as limitações e inconsistências do atual modelo, que acabou inviabilizado pelos fatos. Um quadro de



redução de demanda e aumento da oferta não permite manter o equilíbrio econômico da operação se o custeio é feito basicamente pelos passageiros pagantes. Pelos parâmetros adotados pelos órgãos gestores antes da pandemia, o equilíbrio dos contratos era alcançado com uma concentração de até seis passageiros por metro quadrado nos horários de pico. Diante da nova realidade, isso agora deverá ser reavaliado.

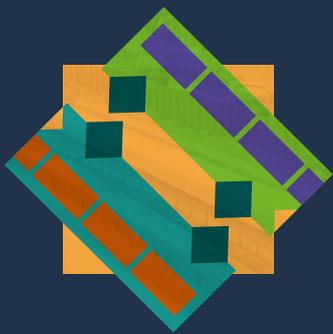
Manter uma oferta superior à demanda reduz aglomerações e traz mais conforto, mas é preciso encontrar uma forma de fazer essa conta fechar. Para atender as necessidades impostas pela pandemia, o modelo baseado na tarifa tornaria o preço da passagem impraticável para a maioria dos passageiros, que também enfrentam perda de emprego e renda.

A alternativa é um novo modelo, no qual o transporte coletivo seja remunerado pelo serviço ofertado, e não por passageiro transportado. O poder público

definiria os padrões de qualidade, e as empresas operadoras ofertariam o transporte dentro desses padrões, independentemente da tarifa cobrada. Caberia à sociedade, por meio do poder público, complementar o custo, se o arrecadado com a tarifa não fosse suficiente.

Um novo modelo de financiamento e custeio teria que vir junto com uma completa e urgente reestruturação dos demais parâmetros da operação, dos aspectos jurídicos aos investimentos em infraestrutura, para que o transporte público possa ser ajustado ao “novo normal” que virá quando a pandemia acabar. Essas são algumas das questões que, esperamos, sejam devidamente debatidas e consideradas pelos novos prefeitos a serem eleitos em novembro, para que possamos fazer a transição para uma nova realidade e alcançar o patamar de mobilidade urbana que todos desejamos.

# Desempenho operacional do transporte público por ônibus (1994—2019)



## ◆ 1. INTRODUÇÃO

Há 26 anos a NTU iniciava o acompanhamento do desempenho do setor de transporte público por ônibus no Brasil com base na avaliação dos seus indicadores operacionais, atenta ao comportamento dos principais insumos e, também, com olhar alerta aos índices de custo. O trabalho, que reúne dados de nove grandes sistemas de ônibus urbanos no país<sup>1</sup>, os quais, juntos, representam aproximadamente 35% da frota e da demanda total, tornou-se referência nacional e internacional para operadores, academia, fornecedores do setor e poder público.

Quase três décadas depois, analisar os 11 indicadores que compõem a radiografia do setor é um desafio complexo e com certeza o mais difícil desde o início deste trabalho. Pela primeira vez em todo esse período, a avaliação dos dados, que sempre foi feita com a busca pelo entendimento do passado, observação do presente e com olhar analítico sobre o futuro, é realizada com um nível de incerteza gigantesco sobre como estará o setor de transporte público por ônibus não no médio e longo prazos, mas sim em alguns dias, semanas e poucos meses.

É no contexto do devastador impacto da pandemia da covid-19 sobre a mobilidade urbana brasileira, e da urgência de uma medida emergencial por parte do poder público em escala nacional para garantir a sobrevivência e continuidade desse que é um serviço público essencial para o funcionamento e a qualidade de vida nas cidades, e também um direito social definido pela Constituição Federal, que essa análise foi elaborada.

As próximas seções apresentam os indicadores, destacam os principais pontos da análise das séries

históricas de dados e registram as conclusões, respectivamente.

## ◆ 2. INDICADORES

Os 11 indicadores foram divididos em três áreas essenciais para os sistemas de transporte público por ônibus. São elas:

- **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

Nesta seção é realizada a análise de quatro indicadores relacionados à operação dos sistemas de transporte público por ônibus.

<sup>1</sup> — Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.

### ◆ 2.1.1. PASSAGEIROS EQUIVALENTES (VIAGENS REALIZADAS)

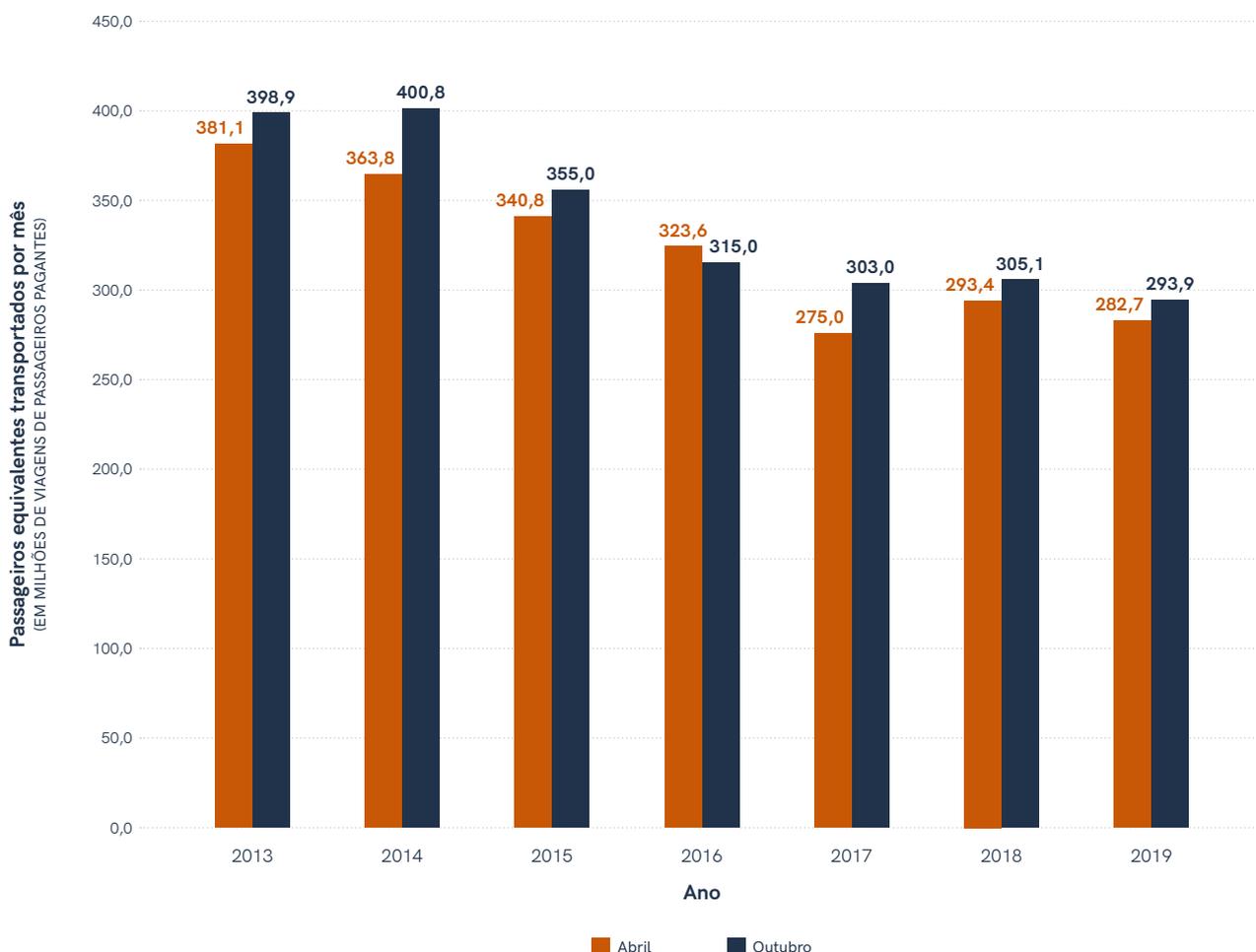
A quantidade de viagens realizadas por passageiros pagantes do transporte público por ônibus continua em tendência de queda, que vem sendo observada desde o início do monitoramento, em 1994, com um período de estabilidade entre 2003 e 2012. A média

de viagens dos meses de abril e outubro (288,3 milhões) aponta que, em 2019, houve uma redução de 3,7% em relação ao ano de 2018.

Somente nos últimos seis anos, de 2013 a 2019, a diminuição das viagens equivalentes atingiu 26,1%, como pode ser observado na **Figura 1**. Além disso, é relevante registrar que entre 1994 e 2012 a redução verificada foi de 24,4%.

**Figura 1: Evolução dos passageiros equivalentes transportados (viagens realizadas) por mês nos sistemas de ônibus urbano (2013-2019)**

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

Houve um aumento de 0,9% da oferta de transporte público por ônibus em 2019 em relação ao ano anterior, apesar da redução das viagens de passageiros pagantes. O valor da média dos meses de abril e outubro foi de 193,1 milhões de quilômetros percorridos.

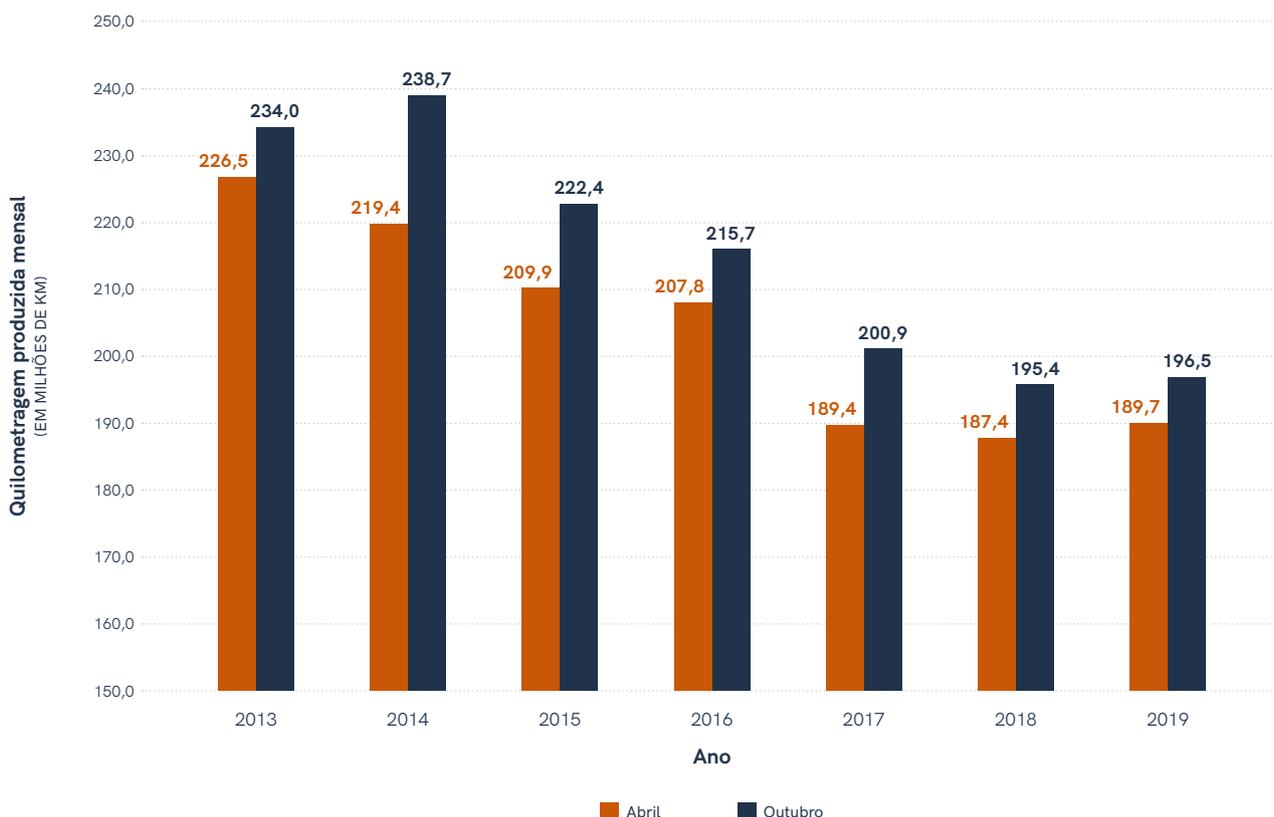
É possível verificar na **Figura 2** que, depois de seguidos ciclos de adequação da quilometragem ofertada para auxiliar na manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos diante da redução da receita provocada pela queda de viagens equiva-

lentes, houve nos últimos anos a estabilização do nível de oferta nos sistemas analisados.

Isso pode significar que o patamar de quilometragem percorrida é o limite para redução da oferta de serviço. Ou seja, é urgente a proposição de novas alternativas para promover a sustentação dos contratos, principalmente a diversificação das fontes de financiamento. Não existem condições para a manutenção de um modelo de financiamento sustentado por recursos oriundos exclusivamente da receita tarifária.

**Figura 2: Evolução da quilometragem produzida mensal nos sistemas de ônibus urbano (2013-2019)**

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 QUILOMETRO (IPKe)

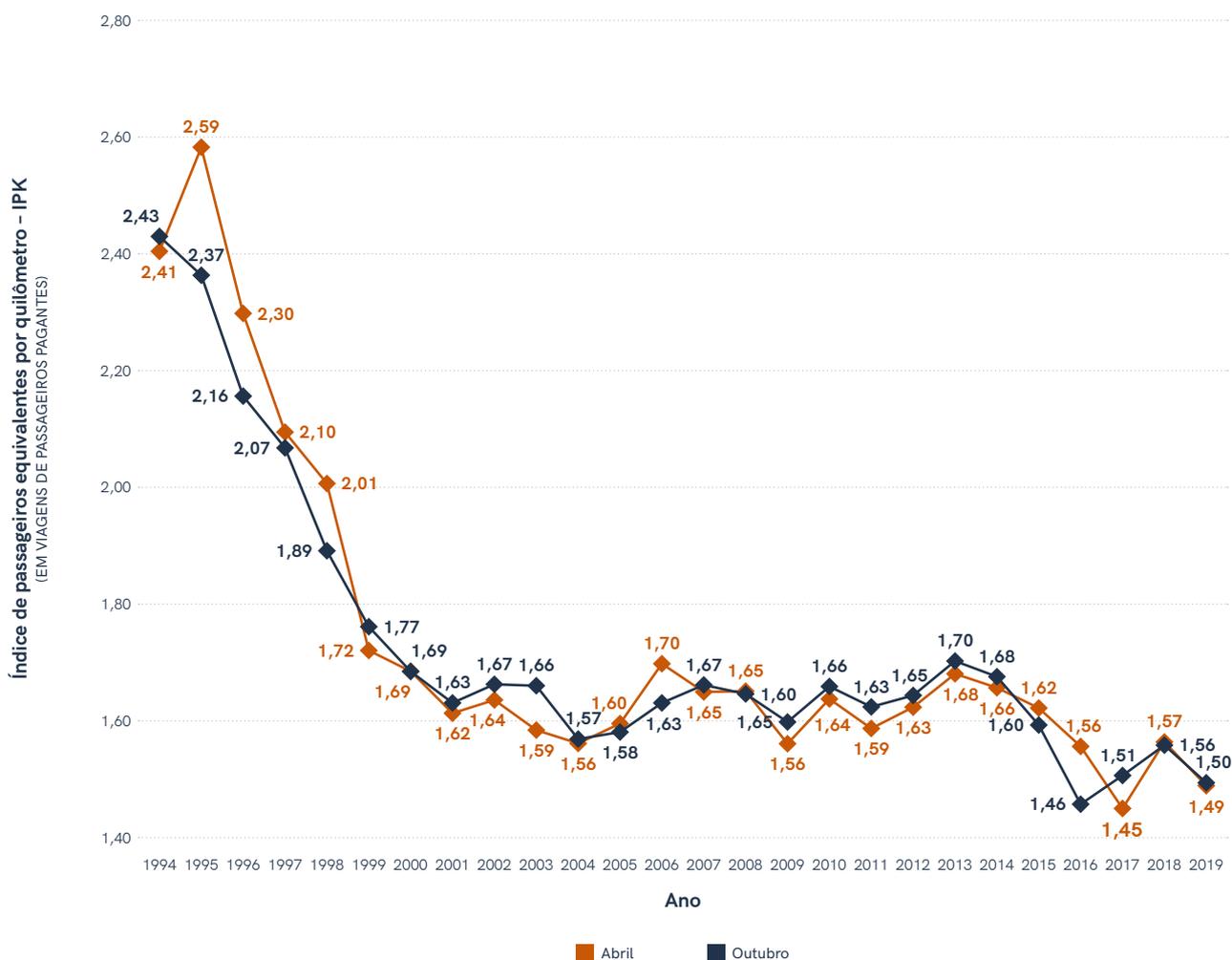
O principal indicador de produtividade do setor voltou ao cenário de queda em 2019. Considerando a média dos meses de abril e outubro, observou-se que o IPKe foi de 1,50. Isso significa uma redução de

4,5% na comparação com o ano de 2018. Em relação ao ano de 2013, a diminuição foi de 11,5%. A Figura 3 revela que, desde o início da série histórica até os dias atuais (1994-2019), a produtividade caiu 38,2%.

O IPKe registrado em 2019 é o segundo menor observado em todos os 26 anos de monitoramento.

**Figura 3: Evolução do índice de passageiros equivalentes por quilômetro (IPKe) nos sistemas de ônibus urbano (1994-2019)**

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

A frota de ônibus dos sistemas analisados tem capacidade subutilizada ano após ano. O aproveitamento da capacidade de transporte é comprometido por dois fatores observados ao longo dos anos: a concentração de viagens durante os horários de pico, resultante da ausência de medidas de gestão de demanda, e a redução da quantidade de passageiros.

Em 2019, a média de abril e outubro da quantidade de passageiros pagantes transportados por um único

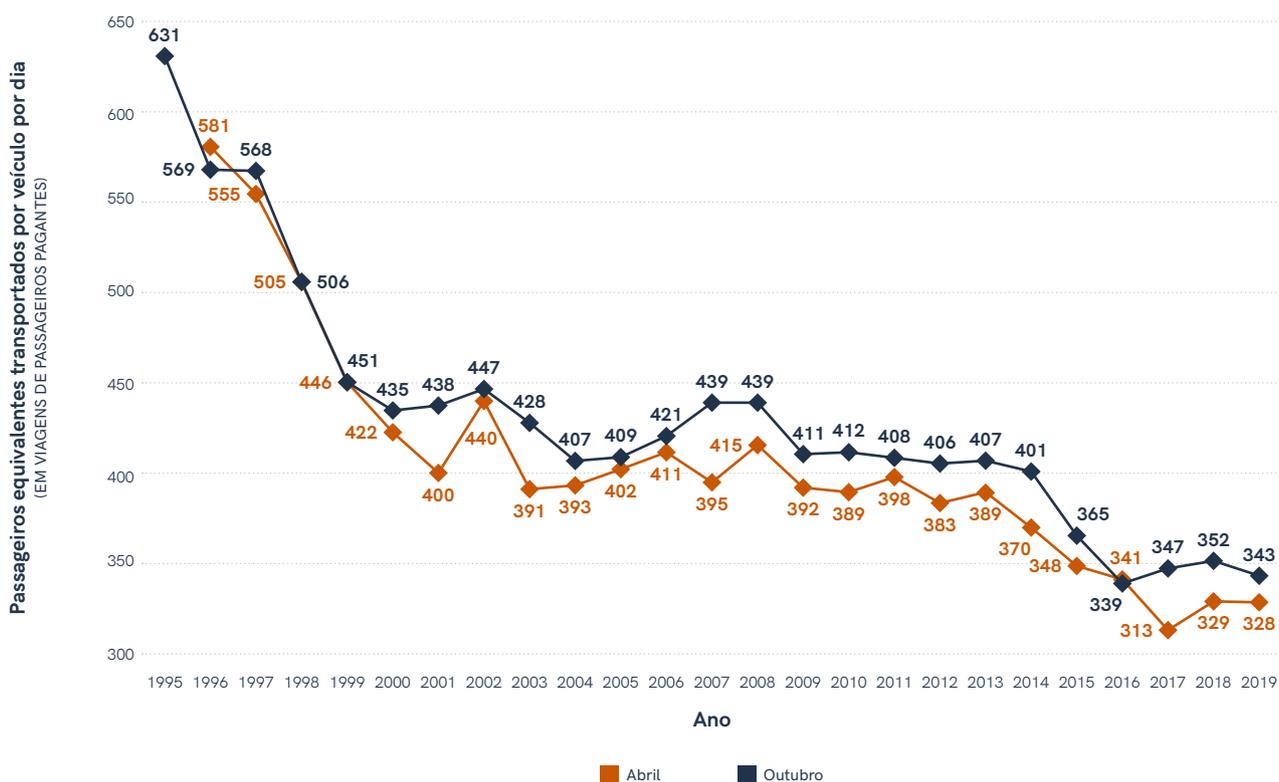
veículo ao longo de um dia operacional foi de 336 passageiros. Esse valor representa uma redução de 1,5% em relação a 2018. É o menor nível de aproveitamento da frota verificado em todos os 25 anos de acompanhamento desse indicador. Comparativamente com o início da série histórica, a queda é de 41,7%.

A Figura 4 mostra que durante todo o período de registro desse indicador é possível observar três momentos:

- 1994 até 2001: queda acentuada da ocupação dos veículos ao longo do dia operacional;
- 2002-2012: estagnação do indicador; e
- 2013-2019: retomada da forte redução.

**Figura 4: Evolução dos passageiros equivalentes transportados por veículo por dia nos sistemas de ônibus urbano (1995-2019)**

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

Os três indicadores relacionados a frota de ônibus são analisados nesta seção.

### ◆ 2.2.1. ÍNDICE DE FROTA TOTAL

O índice de frota registrado no último ano, de 87,69% que é a média dos meses de abril e outubro, revelou uma pequena redução de frota nos sistemas considerados. Em 2019 houve uma diminuição de 2,3% em relação ao ano anterior, conforme aponta a **Figura 5**. Nota-se que, nos últimos três anos, houve uma tendência de estabilização desse indicador. Essa redução pode ser atribuída aos ajustes da oferta de serviço, permitidos pelos órgãos gestores,

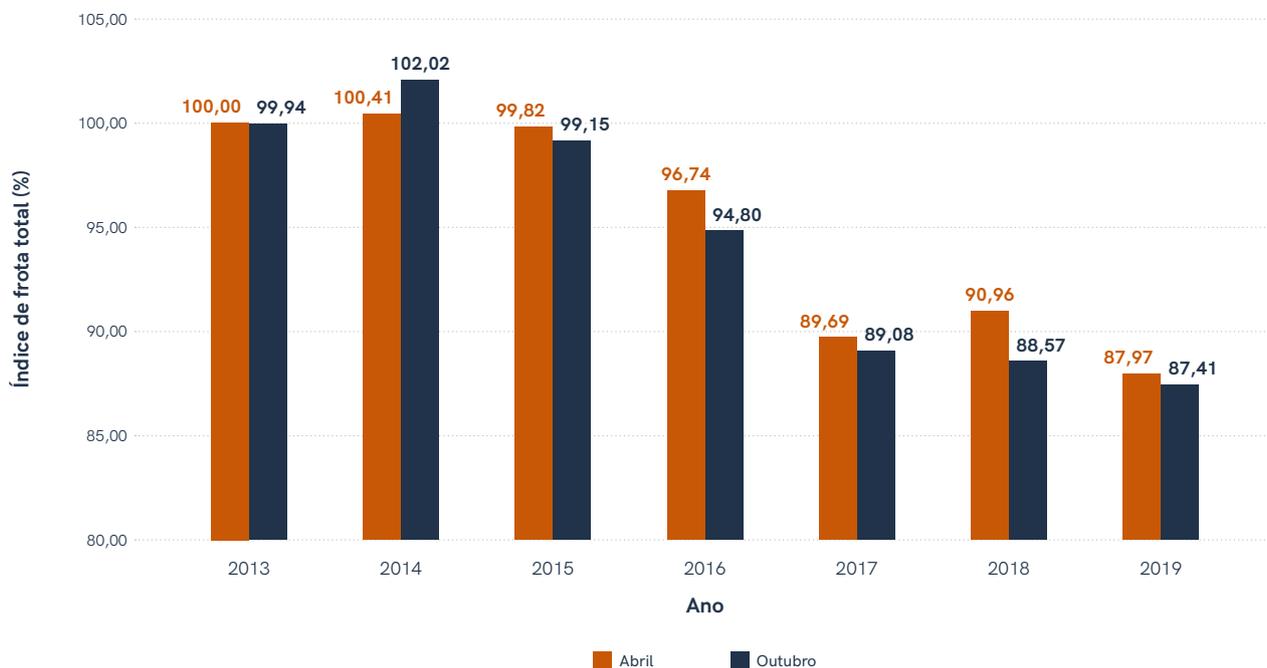
como resultado de iniciativas de racionalização das redes de transporte.

Isso também é reflexo dos poucos investimentos em infraestrutura de transporte realizados pelo poder público, principalmente em sistemas BRT, corredores e faixas exclusivas. Ou seja, como não houve inauguração e/ou início de operação de novas infraestruturas, também não existiu demanda para aquisição de novos ônibus para o atendimento da população.

Outro fator relevante é o comportamento do mercado de venda de veículos novos, que nos últimos cinco anos apresenta um nível de comercialização inferior à quantidade de ônibus vendidos no período 2010-2014 (**Figura 7**). A aquisição de novos veículos poderia ter resultado no aumento da frota de ônibus nas cidades.

**Figura 5: Índice de frota total dos sistemas de ônibus urbano (2013-2019)**

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 dos sistemas avaliados foi de 5 anos e 8 meses em 2019, levando em consideração a média dos meses de abril e outubro.

Houve uma pequena redução em relação ao ano de 2018 (-2,3%). Como pode ser observado na Figura 6, apesar da queda do índice, a idade média verificada em 2019 é a segunda maior desde o início da série histórica.

**Figura 6: Evolução da idade média da frota dos sistemas de ônibus urbano (1995-2019)**

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.



Desempenho operacional do transporte público por ônibus (1994—2019)

### ◆ 2.2.3. VENDA DE ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS NO MERCADO INTERNO

O mercado de venda de ônibus seguiu a tendência de recuperação sinalizada em 2018. Foram vendidos 11.837 ônibus e 3.525 micro-ônibus. Em 2019 verificou-se um aumento de 6,9% na comercialização conjunta dos dois tipos de veículos considerados na série histórica. O incremento das vendas foi impulsionado pelo bom desempenho das vendas do veículo do tipo urbano, que apresentou aumento de 19,6% e atingiu a

maior quantidade de ônibus comercializados para essa categoria desde 2014.

Contudo, o nível de comercialização de novos veículos ainda está distante daqueles observados no período de 2010-2014 (Figura 7). Essa situação revela que a compra de veículos novos tem sido promovida, principalmente, para manutenção da idade média da frota, o que é parte de um processo contínuo de renovação dos veículos realizado pelos operadores e, em muitos casos, também exigido pelos contratos de concessões.

**Figura 7: Evolução da venda de ônibus e micro-ônibus no mercado interno (2001-2019)**



Fonte: Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus - FABUS.

◆ 2.3. INDICADORES DE CUSTOS<sup>2</sup>

◆ 2.3.1. SALÁRIO MÉDIO MENSAL DOS MOTORISTAS

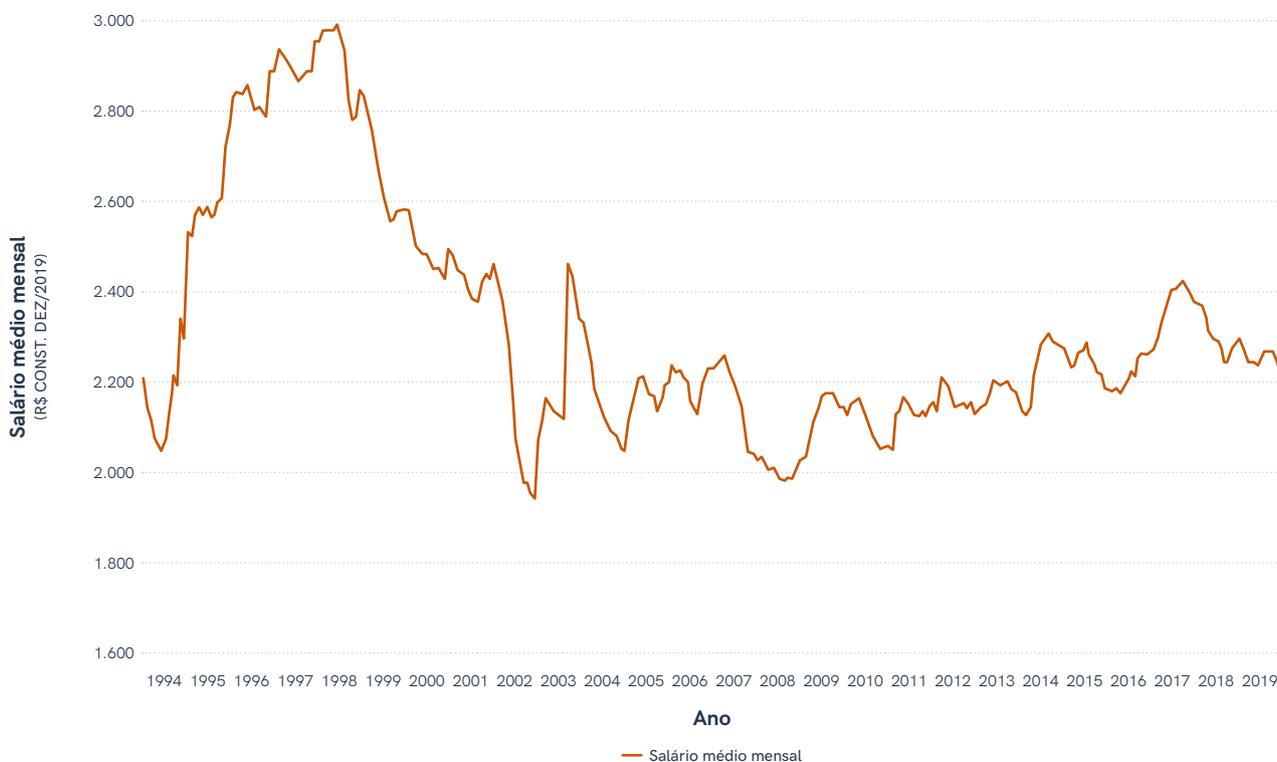
Apesar das oscilações, a análise da **Figura 8** permite comprovar que, nos últimos anos, houve um acréscimo da remuneração dos motoristas dos sistemas de ônibus urbano. Em dezembro de 2019, o salário médio mensal dos motoristas das capitais foi de

R\$ 2.218,15. De 2010 a 2019, o aumento salarial da categoria foi de 7,1% em valores constantes.

Historicamente, as operadoras de transporte público garantem aos motoristas, via remuneração, ganhos reais acima da inflação. Monitoramento da NTU (2020) destaca que, nos últimos 24 anos, a variação acumulada dos salários dos motoristas do transporte público por ônibus teve um crescimento 157,1% maior que o IPCA, o índice oficial da inflação do país.

**Figura 8: Evolução do salário médio mensal dos motoristas dos sistemas de ônibus urbano (1994-2019)/Capitais Brasileiras**

Em R\$ constantes pelo IGP-DI - Dezembro/2019.



2 — 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

Mesmo com a diminuição do preço médio do óleo diesel no último ano (R\$ 3,45, considerando a média dos meses de abril e outubro), de 2012 até 2019 o preço do litro desse insumo aumentou consideravelmente. Nesse período, o custo do diesel aumentou 21,7%, descontada a inflação. A **Figura 9** mostra que o custo do insumo está próximo aos maiores preços encontrados pelos operadores no período de quase três décadas.

Aliás, a política de preço de combustíveis do governo federal ao longo dos anos tem sido um dos fatores de incentivo ao transporte individual motorizado, em detrimento do transporte público. Levan-

tamento da NTU (2020) destaca que, nos últimos 20 anos, o preço do óleo diesel sofreu reajustes em maior quantidade e mais significativos, comparativamente, que o preço da gasolina. Nesse período, a variação acumulada do preço do óleo diesel foi 180,1% maior que aquela observada para a gasolina.

Por ser um dos principais insumos que compõe a estrutura de custo do setor, esse aumento tem impacto direto no custo das tarifas cobradas dos usuários em todos aqueles sistemas que não possuem subsídios ou alguma iniciativa de desoneração da carga tributária incidente sobre o combustível. O óleo diesel tem representatividade de 23% no custo total do serviço.

**Figura 9: Evolução do preço médio do óleo diesel para grandes consumidores dos sistemas de ônibus urbano (1993-2019)**

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/2019.



### ◆ 2.3.3. CUSTO POR QUILOMETRO

Após um período de considerável queda do custo por quilômetro rodado de 1998 até 2003, nota-se uma estabilização em uma faixa que varia de R\$ 6,89 a R\$ 7,87 desde o ano de 2004, como está destacado na **Figura 10**. Em 2019, o valor médio dos meses de abril e outubro foi de R\$ 7,27, o que indica uma pequena redução de 2,0% em relação ao ano anterior, em valores constantes.

Independentemente da queda de produtividade e da pressão da alta dos preços dos principais insumos, as

operadoras de transporte e os órgãos gestores têm procurado manter o custo do sistema em patamares aceitáveis e compatíveis com a capacidade de pagamento dos passageiros que utilizam o serviço.

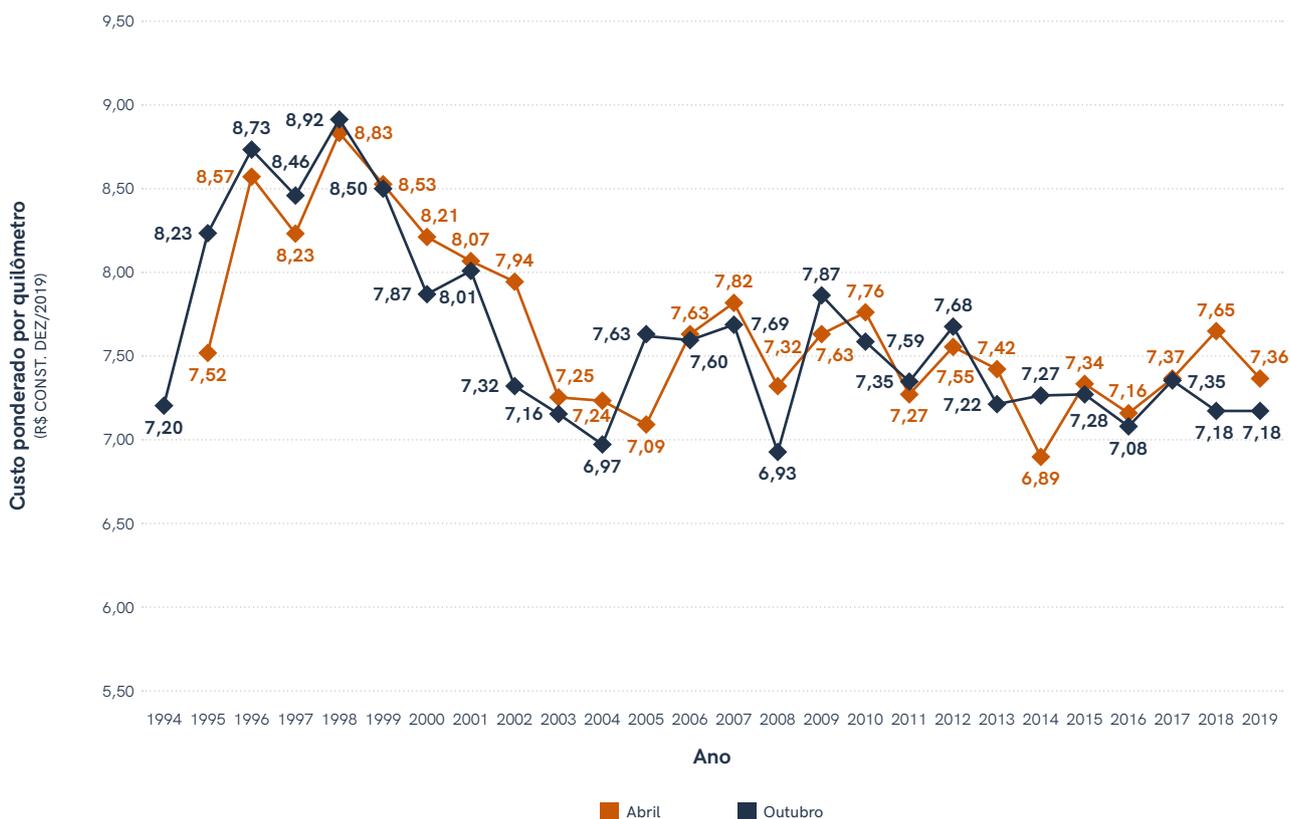
O principal problema é que, diante da política tarifária vigente, a qualidade do serviço é determinada pela capacidade de pagamento da população usuária, que é limitada. Dessa forma, tem-se a oferta de um serviço abaixo da expectativa do usuário, que atrai poucos passageiros, gera menos receita e provoca a continuidade do ciclo vicioso da mobilidade urbana.

**Figura 10: Evolução do custo ponderado por quilômetro dos sistemas de ônibus urbano (1994-2019)**

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/2019.



### ◆ 2.3.4. TARIFA MÉDIA PONDERADA

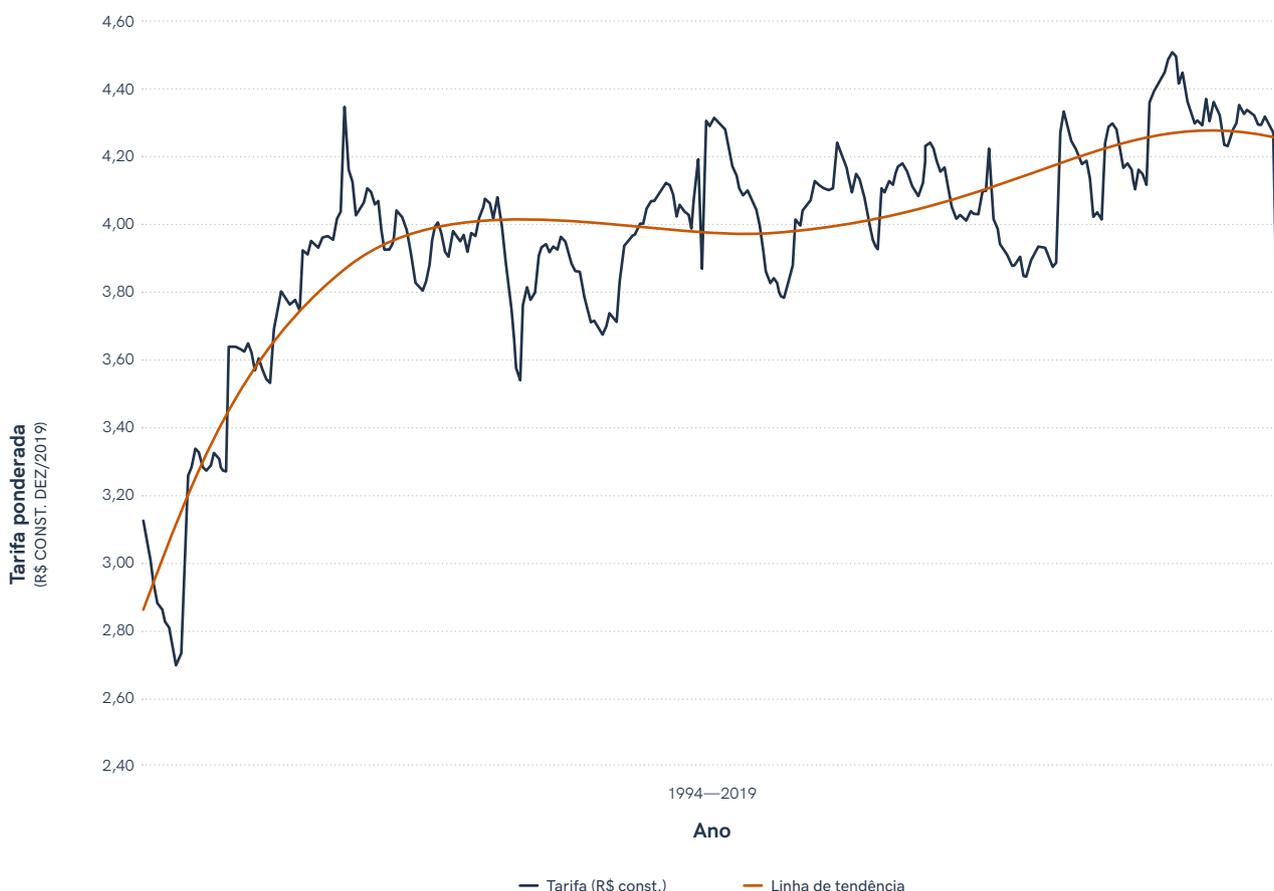
Em dezembro de 2019, a tarifa média ponderada registrada para os sistemas aqui avaliados foi de R\$ 4,16, considerando a correção monetária dos valores para toda a série histórica. Houve uma queda de 3,25% em relação a dezembro do ano anterior. Isso demonstra que o custo do transporte público por ônibus não impactou na renda mensal dos usuários ao longo do ano.

A análise da **Figura 11** permite ainda verificar que os valores da tarifa têm-se mantido com variações dentro de uma mesma faixa há bastante tempo. Não é possível observar uma tendência clara de queda ou aumento de forma consolidada. Existe sim, neste período, uma estabilização dos valores cobrados dos passageiros.

**Figura 11: Evolução da tarifa média ponderada pelo volume de passageiros equivalentes transportados (1994-2019)**

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.

Em R\$ constantes pelo IGP-DI - Dezembro/2019.



### ◆ 3. CONCLUSÕES

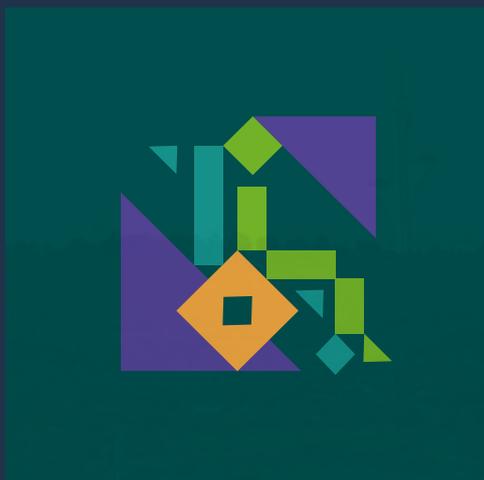
Com as incertezas do cenário atual, esta análise ganha especial relevância ao demonstrar a situação alarmante na qual se encontra o transporte coletivo por ônibus no Brasil há mais de duas décadas. O modo ônibus, responsável por 85,7% das viagens realizadas por modos coletivos em todo o país, é um mero coadjuvante nas políticas públicas de mobilidade urbana há bastante tempo.

Desde a aprovação da Lei 12.587 em 2012, que regulamentou a Política Nacional de Mobilidade Urbana, já se passaram oito anos sem conquistas concretas que beneficiassem os passageiros, a sociedade e as cidades. Apesar de a lei avançar na discussão com ótimas diretrizes, a falta de instrumentos e da exigência de implementação por parte dos municípios e estados não permitiu que o país avançasse de forma mais considerável, ou mesmo apontasse caminhos para a construção de uma mobilidade urbana mais coletiva.

Passado, presente e, mais do que nunca, futuro exigem ações que promovam mudanças urgentes e estruturais para o enfrentamento das consequências da pandemia da covid-19. A NTU, representante nacional das empresas operadoras de transporte coletivo por ônibus, acredita que parte do caminho a ser construído passa pela elaboração de um novo marco regulatório para o setor, pela mudança das políticas de custeio do serviço e financiamento de insumos, tecnologia e infraestrutura, e que o Governo Federal assumira o papel de indutor da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Isso significa auxiliar estados e municípios principalmente em questões estruturais, por exemplo, garantindo subsídios e recursos para infraestrutura. Somente a partir dessas mudanças será possível garantir, num primeiro momento, a sobrevivência desse serviço, e, no médio e longo prazos, assegurar melhor qualidade e produtividade.



# Prestação de contas



**N**o período de junho de 2019 a junho de 2020 a NTU fez o acompanhamento de 25 alterações em normais legais afetas ao transporte público coletivo urbano de passageiros, bem como quatro decisões judiciais e nove fatos ocorridos no Congresso Nacional que envolveram desde projetos de lei aprovados até a realização de audiências públicas.

Além disso, a Associação lançou uma publicação, promoveu quatro campanhas temáticas, organizou o Seminário Nacional de 2019, realizado em Brasília, juntamente com oito edições dos colégios da NTU, além de participar de 37 eventos setoriais.

## BALANÇO JURÍDICO

### ◆ 1. LEGISLAÇÃO

#### ◆ 1.1. RESOLUÇÃO DO CONTRAN ESTABELECE AULAS NOTURNAS E USO FACULTATIVO DO SIMULADOR DE DIREÇÃO VEICULAR

Em junho de 2019, foi publicada a Resolução nº 778, que alterou a Resolução nº 168/2004, prevendo que, para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, o candidato deverá ter aulas noturnas e que os centros de formação poderão oferecer até 5 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular.

#### ◆ 1.2. SECRETARIA ESPECIAL DE PREVIDÊNCIA E TRABALHO AUTORIZA DE FORMA PERMANENTE O TRABALHO AOS DOMINGOS E FERIADOS CIVIS E RELIGIOSOS

No mês junho de 2019, foi publicada a Portaria nº 604, que estabelece quais atividades econômicas estão autorizadas a funcionar aos domingos e feriados civis e religiosos. Dentre as atividades econômicas autorizadas permanentemente estão o transporte público coletivo de passageiros de característica urbana, o transporte interestadual de passageiros e os serviços de transportes aéreos.

#### ◆ 1.3. CONTRAN DEFINE O NOVO SISTEMA DE PLACAS DE IDENTIFICAÇÃO VEICULAR

Em junho de 2019, foi publicada a Resolução nº 780, que dispõe sobre o novo sistema de identificação de veículos registrados no território nacional e as medidas de transição entre o atual e o novo sistema.

#### ◆ 1.4. PORTARIA DEFINE NOVO CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO DO eSOCIAL

Em julho de 2019, foi publicada a Portaria nº 716, definindo novo cronograma de implantação do Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas, sendo em janeiro de 2018 para empresas com faturamento acima de 78 milhões em 2016; em julho de 2018 para as demais empresas, excluídas as optantes do Simples Nacional; em janeiro de 2019 para as empresas não enquadradas nas duas primeira opções; e em janeiro de 2020 para a Administração Pública e organizações internacionais.

#### ◆ 1.5. LEI ALTERA O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO PARA IMPOR PENALIDADE MAIS SEVERA AO TRANSPORTE CLANDESTINO

Em julho de 2019, foi publicada a Lei nº 13.855, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre infração de natureza gravíssima, com penalidade de multa e remoção do veículo, para quem efetuar o transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim.

#### ◆ 1.6. CONFAZ AUTORIZA REDUÇÃO DA BASE DE CÁLCULO DO ÓLEO DIESEL E BIODIESEL ÀS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE COLETIVO

Em julho de 2019, o Conselho Nacional de Política Fazendária - Confaz publicou o Despacho nº 45 ratificando o Convênio ICMS nº 79, que autoriza os Estados do Amapá, Ceará, Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso, Paraná e Rio Grande do Norte a concederem redução de base de cálculo do ICMS em até 80% nas operações internas com óleo diesel e biodiesel destinados às empresas concessionárias ou permissionárias de transporte coletivo de passageiros.

#### ◆ 1.7. DECRETO FEDERAL REÚNE ATOS NORMATIVOS SOBRE A PESSOA IDOSA

Em julho de 2019, o Poder Executivo Federal publicou o Decreto nº 9.921, que consolida atos normativos editados pelo Poder Executivo que dispõem sobre a temática da pessoa idosa. No capítulo III há disposições sobre a pessoa idosa no transporte coletivo, como, por exemplo, ter a prioridade e a segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

#### ◆ 1.8. DECRETO FEDERAL INSTITUI O COMITÊ TÉCNICO INTEGRADO PARA O DESENVOLVIMENTO DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS

Em julho de 2019, o Poder Executivo Federal publicou o Decreto nº 9.928, que instituiu o Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis. Compete ao Comitê elaborar estudos para subsidiar a formulação de políticas públicas destinadas à garantia do abastecimento nacional de combustíveis, para auxiliar o aprimoramento do normativo regulatório, e propor ações e medidas destinadas ao desenvolvimento do mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis.

#### ◆ 1.9. A CAIXA ECONÔMICA FEDERAL REGULAMENTA A GERAÇÃO DE GUIA DE FGTS NO PERÍODO DE ADAPTAÇÃO À OBRIGATORIEDADE DO ESOCIAL

Em julho de 2019, a Caixa publicou a Circular nº 865, que divulga orientação acerca dos prazos pertinentes à geração e arrecadação das guias mensais e rescisórias do FGTS, a serem observados pelos empregadores, durante período de adaptação à obrigatoriedade de prestação de informações por meio do eSocial.

#### ◆ 1.10. A SECRETARIA ESPECIAL DE PREVIDÊNCIA E TRABALHO DIVULGA A NOVA REDAÇÃO DA NORMA REGULAMENTADORA Nº 01

Em julho de 2019, a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho publicou a Portaria nº 915, que aprovou a nova redação da Norma Regulamentadora nº 01. O objetivo da NR-01 é estabelecer as disposições gerais, o campo de aplicação, os ter-

mos e as definições comuns às Normas Regulamentadoras (NRs) relativas à segurança e saúde no trabalho.

◆ **1.11. A PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA PEDE AOS MINISTÉRIOS DA INFRAESTRUTURA E DA JUSTIÇA QUE REAVALIEM A NORMATIZAÇÃO ACERCA DOS EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE**

Em agosto de 2019, a Presidência da República determinou ao Ministério da Infraestrutura e ao Ministério da Justiça e Segurança Pública que, para evitar o desvirtuamento do caráter pedagógico e a utilização meramente arrecadatória dos instrumentos e equipamentos medidores de velocidade, procedam à revisão dos atos normativos internos que dispõem sobre a atividade de fiscalização eletrônica de velocidade em rodovias e estradas federais.

◆ **1.12 INSTITUÍDA A DECLARAÇÃO DE DIREITOS DE LIBERDADE ECONÔMICA**

Em setembro de 2019 foi publicada a Lei nº 13.874, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabelecendo normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador.

◆ **1.13. DECRETO FEDERAL AUTORIZA ARBITRAGEM NOS SETORES PORTUÁRIOS E DE TRANSPORTE**

Em setembro de 2019, foi publicado o Decreto nº 10.025, que dispõe sobre a arbitragem no âmbito do setor portuário e de transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroportuário, para dirimir litígios que envolvam a União ou as entidades da administração pública federal e concessionários, subconcessionários, permissionários, arrendatários, autorizatários ou operadores portuários.

◆ **1.14. A SECRETARIA ESPECIAL DE PREVIDÊNCIA E TRABALHO DISCIPLINA A EMISSÃO DA CARTEIRA DE TRABALHO DIGITAL**

Em setembro de 2019, a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho publicou a Portaria nº 1.065, que disciplina a emissão da Carteira de Trabalho e Previdência Social em meio eletrônico - Carteira de Trabalho Digital. A Carteira de Trabalho Digital é equivalente à Carteira de Trabalho emitida em meio físico.

◆ **1.15. A SECRETARIA ESPECIAL DE PREVIDÊNCIA E TRABALHO DIVULGA A NOVA REDAÇÃO DA NORMA REGULAMENTADORA Nº 24**

Em setembro de 2019, a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho publicou a Portaria nº 1.066, que aprovou a nova redação da Norma Regulamentadora nº 24. O objetivo da NR-24 é estabelecer as condições mínimas de higiene e de conforto a serem observadas pelas organizações, devendo o dimensionamento de todas as instalações regulamentadas por esta NR ter como base o número de trabalhadores usuários do turno com maior contingente. O Anexo III da NR-24 trata especificamente sobre o transporte público coletivo de passageiros de característica urbana.

◆ **1.16. A SECRETARIA ESPECIAL DE PREVIDÊNCIA E TRABALHO DIVULGA A NOVA REDAÇÃO DA NORMA REGULAMENTADORA Nº 03**

Em setembro de 2019, a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho publicou a Portaria nº 1.068, que aprovou a nova redação da Norma Regulamentadora nº 03. O objetivo da NR-03 é estabelecer as diretrizes para caracterização do grave e iminente risco e os requisitos técnicos objetivos de embargo e interdição. O embargo

implica a paralisação parcial ou total da obra. A interdição implica a paralisação parcial ou total da atividade, da máquina ou equipamento, do setor de serviço ou do estabelecimento.

#### ◆ 1.17. DECRETO FEDERAL REGULAMENTA A LEI DO TRABALHO TEMPORÁRIO

Em outubro de 2019 foi publicado o Decreto nº 10.060, que regulamenta a Lei nº 6.019/1974, que dispõe sobre o trabalho temporário. Considera-se trabalho temporário aquele prestado por pessoa física contratada por uma empresa de trabalho temporário que a coloca à disposição de uma empresa tomadora de serviços ou cliente, para atender à necessidade de substituição transitória de pessoal permanente ou à demanda complementar de serviços, o qual não se confunde com a prestação de serviços a terceiros.

#### ◆ 1.18. INFORMAÇÕES DOS SISTEMAS CAGED E RAIS SÃO SUBSTITUÍDAS PELO ESOCIAL

Em outubro de 2019 foi publicada a Portaria nº 1.127 da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, que trata das datas e condições em que as obrigações de prestação de informações pelo empregador nos sistemas CAGED e RAIS serão substituídas pelo eSocial. Para o CAGED, será a partir de janeiro de 2020. Quanto à RAIS, será a partir do ano base 2019.

#### ◆ 1.19. MEDIDA PROVISÓRIA DISPÕE SOBRE A TRANSAÇÃO TRIBUTÁRIA

Em outubro de 2019 foi publicada a Medida Provisória nº 899, convertida na Lei nº 13.988/2020, que estabelece os requisitos e as condições para que a União e os devedores ou as partes adversas realizem transação resolutiva de litígio, nos termos do art. 171 do Código Tributário Nacional.

#### ◆ 1.20. A SECRETARIA ESPECIAL DE PREVIDÊNCIA E TRABALHO DISCIPLINA SOBRE O REGISTRO E ANOTAÇÕES NA CARTEIRA DE TRABALHO DIGITAL

Em outubro de 2019 foi publicada a Portaria nº 1.195 da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, que disciplina o registro de empregados e a anotação na Carteira de Trabalho e Previdência Social em meio eletrônico. O registro eletrônico de empregados será realizado por meio das informações prestadas ao Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas - eSocial.

#### ◆ 1.21. MEDIDA PROVISÓRIA EXTINGUE O SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT

Em novembro de 2019 foi publicada a Medida Provisória nº 904, que dispõe sobre a extinção do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT, e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas - DPEM. No entanto, a referida medida provisória teve sua eficácia suspensa por decisão judicial do Supremo Tribunal Federal.

#### ◆ 1.22. MEDIDA PROVISÓRIA ALTERA A LEGISLAÇÃO TRABALHISTA E CRIA O CONTRATO VERDE E AMARELO

Em novembro de 2019 foi publicada a Medida Provisória nº 905, que alterou a legislação trabalhista e instituiu o Contrato de Trabalho Verde e Amarelo. No entanto, a referida medida provisória foi revogada pela Medida Provisória nº 955, de 20 de abril de 2020.

### ◆ 1.23. SECRETARIA ESPECIAL DE PREVIDÊNCIA E TRABALHO REGULAMENTA OS LOCAIS DE DESCANSO DE MOTORISTAS

Em dezembro de 2019 foi publicada a Portaria nº 1.343 da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, que estabelece as condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Em 3 de dezembro de 2020 termina o prazo para adequação e fornecimento de chuveiro com água quente e fria.

### ◆ 1.24. DECRETO FEDERAL INSTITUI POLÍTICA FEDERAL DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO COLETIVO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS

Em dezembro de 2019, o Poder Executivo Federal publicou o Decreto nº 10.157, que institui a Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros. A política tem como princípio a livre concorrência, a liberdade de preços, de itinerário e frequência, a defesa do consumidor e a redução do custo regulatório.

### ◆ 1.25. PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL REGULAMENTA A DIVULGAÇÃO DE DEVEDORES DA UNIÃO E DO FGTS

Em janeiro de 2020 foi publicada a Portaria nº 636, que dispõe sobre a divulgação de informações relativas à dívida ativa da União e do FGTS e seus devedores. A PGFN divulgará a relação das pessoas físicas ou jurídicas que possuam débitos com a Fazenda Nacional ou com o FGTS, inscritos em dívida ativa e em situação irregular, em seu sítio na internet ([www.pgfn.gov.br](http://www.pgfn.gov.br)) ou mediante aplicativo móvel para celular.

## ◆ 2. DECISÕES JUDICIAIS

### ◆ 2.1. STF DECLARA CONSTITUCIONAL O TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO

Em setembro de 2019, o STF publicou decisão em que declarou a constitucionalidade da atividade de transporte individual remunerado de passageiros. Com o resultado do julgamento, os ministros construíram o seguinte entendimento: “A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”. Número do processo: RE 1054110 e ADPF 449.

### ◆ 2.2. STF DECLARA CONSTITUCIONAL A TERCEIRIZAÇÃO DE ATIVIDADE-FIM E DE ATIVIDADE-MEIO

Em setembro de 2019, o STF publicou decisão em que declarou a constitucionalidade da terceirização da atividade-fim e da atividade-meio, sob o fundamento de que a terceirização encontra amparo nos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência e que, por si só, a terceirização não enseja a precarização do trabalho, violação da dignidade do trabalhador ou desrespeito a direitos previdenciários. Número do processo: ADPF 324.

◆ 2.3. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO DECLARA INCONSTITUCIONAL LEI MUNICIPAL QUE PROIBIA MOTOTÁXI

Em setembro de 2019, o Tribunal de Justiça de São Paulo declarou inconstitucional a Lei do Município de São Paulo nº 16.901/2018, que proibia a utilização de motocicletas para a prestação do serviço de transporte de passageiros (mototáxi). Número do processo: 2110503-93.2019.8.26.0000.

◆ 2.4. STF NEGA PEDIDO DE CANCELAMENTO DE DECISÕES JUDICIAIS QUE AUTORIZAM O FUNCIONAMENTO DE TRANSPORTE INTERESTADUAL INTERMEDIADO POR APLICATIVOS

Em dezembro de 2019, o Supremo Tribunal Federal negou pedido de declaração de inconstitucionalidade do conjunto de decisões judiciais que autorizam o serviço de transporte coletivo de passageiros intermediado por plataformas digitais e aplicativos de fretamento colaborativo. Número do processo: ADPF 574.

◆ 3. CONGRESSO NACIONAL

◆ 3.1. GRATUIDADE PARA OS IDOSOS CUSTEADA COM RECURSOS PÚBLICOS

Em agosto de 2019 foi apresentado o Projeto de Lei 4547/2019, que altera o Estatuto do Idoso com o objetivo de que o Orçamento Geral da União deverá prever os recursos públicos vinculados à assistência social necessários ao custeio da gratuidade dos idosos. O projeto de lei encontra-se sob análise da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados.

◆ 3.2. COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DO SENADO FEDERAL REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA ANALISAR ALTERNATIVAS QUE CONDUZAM A UMA REDUÇÃO NO PREÇO DA TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO

Em setembro de 2019, a Comissão de Infraestrutura do Senado Federal realizou audiência pública para analisar medidas visando à melhoria do transporte público nas cidades brasileiras, com ênfase na redução do custo da tarifa. Na ocasião foram debatidos os programas propostos no documento “Construindo Hoje o Amanhã”, de autoria da Frente Nacional de Prefeitos, ANTP, NTU e Fórum Nacional de Secretários de Mobilidade. Estiveram presentes representantes do poder público, como Ministério do Desenvolvimento Regional, Casa Civil da Presidência da República e Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, bem como representantes da sociedade civil, como a ANTP, NTU e MDT.

◆ 3.3. COMISSÃO ESPECIAL DA CÂMARA DOS DEPUTADOS REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR ALTERAÇÕES NA LEI DE MOBILIDADE URBANA

Em setembro de 2019, a Comissão Especial do Projeto de Lei 4881/2012, que visa alterar a Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, realizou audiência pública para debater o projeto que trata, entre outros temas, da criação de um fundo metropolitano de transporte público. A audiência contou com a participação da NTU, ANTT e CNT. Na ocasião, foram apresentadas as cinco propostas contidas no documento setorial “Construindo Hoje o Amanhã” e debatida a importância de ações coordenadas para melhorar a qualidade do serviço de ônibus urbano.

#### ◆ 3.4. CÂMARA DOS DEPUTADOS REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER OS EFEITOS DO TRANSPORTE POR APLICATIVO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO

Em outubro de 2019, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados realizou audiência pública para debater os efeitos do transporte por aplicativo sobre o transporte público. Estiveram presentes na audiência pública representantes do poder público, como Ministério do Desenvolvimento Regional e o Secretário de Mobilidade Urbana de Porto Alegre (RS), bem como representantes da sociedade civil, incluindo a Frente Nacional de Prefeitos, ANTP, NTU e MDT. Na ocasião, o representante da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e GAESI - Gestão e Automação & TI apresentou pesquisa sobre o tema.

#### ◆ 3.5. PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE FUNDO PARA TRANSPORTE PÚBLICO É APRESENTADO NO SENADO FEDERAL

Em outubro de 2019 foi apresentada a Emenda nº 35 à PEC 110/2019, que trata da Reforma Tributária no Senado Federal, propondo a criação de um fundo destinado ao transporte público urbano. Pela proposta, o fundo contará com recursos da União, Estados, Municípios e Distrito Federal para financiar parcela dos custos do serviço público, visando reduzir as tarifas pagas pela população brasileira.

#### ◆ 3.6. FRENTE PARLAMENTAR MISTA DO TRANSPORTE PÚBLICO PROPÕE CRIAÇÃO DE FUNDO PARA O CUSTEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Em outubro de 2019, por iniciativa da Frente Parlamentar Mista do Transporte Público, foi apresentada a Emenda 200 perante a PEC 45/2019, propondo a criação de um fundo para o transporte público coletivo urbano e de caráter urbano visando reduzir as

tarifas. A emenda recebeu o apoio de 205 deputados e será apreciada pela Comissão Especial da Reforma Tributária da Câmara dos Deputados.

#### ◆ 3.7. PROGRAMA DE CONTROLE DE EMISSÃO DE RUÍDOS E POLUENTES COM MULTAS PARA TRANSPORTE PÚBLICO É REJEITADO NA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em novembro de 2019, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados rejeitou por unanimidade o Projeto de Lei 2658/2019, que obrigava o poder público a realizar ações de controle e gestão da emissão de poluentes e de ruídos emitidos por veículos próprios e de uso do transporte coletivo. No entendimento da Comissão, o citado projeto de lei foi rejeitado porque a matéria já está contemplada no artigo 104 do Código de Trânsito Brasileiro.

#### ◆ 3.8. COMISSÃO ESPECIAL DA CÂMARA DOS DEPUTADOS APROVA NOVA LEI GERAL DAS CONCESSÕES

Em novembro de 2019, a Comissão Especial do Projeto de Lei 7063/2017 aprovou o texto da nova Lei Geral de Concessões, a qual substituirá na íntegra a Lei nº 8.987, de 1995. A proposta será apreciada em caráter final pelo plenário da Câmara dos Deputados para posterior envio ao Senado Federal.

#### ◆ 3.9. COMISSÃO ESPECIAL DA CÂMARA DOS DEPUTADOS APROVA ALTERAÇÕES NA LEI DE MOBILIDADE URBANA E NO ESTATUTO DA METRÓPOLE

Em dezembro de 2019, a Comissão Especial do Projeto de Lei nº 4881/2012 aprovou o texto final do relator alterando vários dispositivos da Lei nº 12.587 de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana)

e da Lei nº 13.089/2012 (Estatuto da Metrópole). A proposta legislativa foi encaminhada à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania em fase final.

## PUBLICAÇÕES



Foi lançado no Seminário Nacional da NTU, em agosto de 2019, o catálogo do Centro de Documentação e Memória Eurico Divon Galhardi, que reúne informações históricas e o registro fotográfico de todo o acervo do CDMEDG. O Catálogo, produzido pela NTU em parceria com a CNT (Confederação Nacional do Transporte), apresenta materiais bibliográficos, museológicos e arquivísticos distribuídos ao longo de 460 páginas. São 555 miniaturas de veículos de transporte de todos os tipos, 161 selos, 19 quadros, 21 louças, 44 fichas e 79 vales-transporte atualmente expostos na sede da NTU, em Brasília.

## CAMPANHAS

### ♦ #SEMCARROÉMELHOR

A campanha publicitária #SEMCARROÉMELHOR, lançada na semana do Dia Mundial Sem Carro em 22 de setembro de 2018, teve continuidade em 2019. Assinada pela NTU, a campanha foi realizada em parceria com a ONU Meio Ambiente e a Organização Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS), agências das Nações Unidas. A campanha teve como objetivo estimular formas alternativas de mobilidade para quem utiliza o carro nos deslocamentos diários, reforçando o vínculo do transporte coletivo com pedestres e ciclistas com o mote #No mês da mobilidade, vá a pé, vá de bicicleta, vá de ônibus."

**#SEM  
CARRO É  
MELHOR**

SETEMBRO É  
O MÊS DA  
MOBILIDADE.

AJUDE A  
MELHORAR  
O TRÂNSITO.

**VÁ DE  
ÔNIBUS!**

NTU | ONU meio ambiente | Organização Pan-Americana da Saúde | Organização Mundial da Saúde

◆ **OUTUBRO ROSA**

A tradicional campanha de prevenção do câncer de mama desenvolvida em 2018 pela NTU em parceria com a Organização Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS) também foi replicada em 2019. De caráter nacional, a campanha publicitária do Outubro Rosa teve como público-alvo as passageiras do transporte público coletivo. Além de alertar para os riscos do câncer de mama, a campanha abordou o tema da saúde da mulher como um todo e promoveu também a prevenção de outras doenças importantes, como a hipertensão. A campanha teve como foco principal as mídias sociais.



◆ **NOVEMBRO AZUL**

O Novembro Azul, campanha de prevenção do câncer de próstata, foi mais uma ação de comunicação feita pela NTU em parceria com a Organização Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS) que foi repetida em 2019, devido à sua relevância. Voltada para os passageiros masculinos do transporte público coletivo, a ação publicitária teve caráter nacional e veiculou mensagens voltadas à saúde do homem, estimulando a prevenção de doenças. A campanha contou com peças digitais e impressas.



◆ **IMPORTUNAÇÃO SEXUAL AGORA É CRIME!**

Dando continuidade à campanha “Ônibus é Lugar de Respeito – Chega de Abusos”, lançada no início de 2018, a NTU retomou o tema do assédio sexual nos coletivos a partir da aprovação da Lei nº 13.718, em setembro daquele ano, que tipifica o crime de importunação sexual e pune tal prática com pena de 1 a 5 anos de prisão para abusadores.



Prestação de contas

Os materiais da campanha foram atualizados para uso em 2019 com a nova mensagem “Importunação sexual agora é crime / lembre-se: ônibus é lugar de respeito” e contribuíram para a expressiva queda no número de ocorrências desse tipo. As novas peças para redes sociais e cartaz para ônibus foram disponibilizadas para as empresas associadas e entidades filiadas à NTU.

### ◆ CAMPANHA SUSPensa

Estava previsto o lançamento, no dia 31 de março de 2020, da primeira grande campanha nacional de comunicação da NTU. Intitulada “O Brasil é Coletivo”, a campanha tinha como objetivo mostrar o papel fundamental dos serviços de ônibus urbano e engajar a sociedade no debate sobre propostas de melhoria para o transporte público. Com peças para mídia tradicional (TV, rádio, anúncios impressos) e digital (mídias sociais), além da mídia ônibus (cartazes e *busdoors*), a campanha teria duração de oito meses e contava com o patrocínio da Mercedes-Benz do Brasil, da Marcopolo e da Caio Induscar.

A decretação do estado de calamidade pública, em 20 de março de 2020, e as medidas de distanciamento social, associadas à paralisação ou redução dos serviços de transporte em várias cidades, levaram à suspensão da campanha, ainda sem prazo para ser retomada.

Na abertura do evento, que contou com a presença de autoridades das três esferas de governo, especialistas, empresários e grande número de congressistas, o presidente executivo da NTU, Otávio Vieira da Cunha Filho, destacou que o seminário é a grande oportunidade para o desenvolvimento de projetos e soluções para a melhoria do transporte público urbano.

“No transporte público precisamos nos reinventar, flexibilizar a legislação, discutir algumas regras que permitam a oferta de novos serviços e buscar a inovação”, destacou.

Foram dois dias de palestras com temas diversificados. As atividades foram iniciadas com a apresentação de cinco programas setoriais pro-

## EVENTOS

### ◆ SEMINÁRIO NACIONAL NTU - INOVAÇÃO E REINVENÇÃO: O FUTURO DO TRANSPORTE PÚBLICO NA PERSPECTIVA DA SOCIEDADE

Em sua 33ª edição, o Seminário Nacional NTU 2019 reuniu cerca de 960 congressistas em Brasília durante os dias 20 e 21 de agosto para debater o tema *Inovação e Reinvenção: o Futuro do Transporte Público na Perspectiva da Sociedade*.



postos por entidades ligadas ao transporte coletivo para solucionar problemas históricos do serviço e com um debate sobre como o transporte público pode ter qualidade com preços acessíveis.

A programação também focou na inovação do setor. Desde o desafio de modernizar e avançar levando em consideração as amarras e questões jurídicas e contratuais, como também a alternativa do MaaS (*Mobility as a Service*, ou Mobilidade como Serviço), debates importantes para o setor e que produziram um conteúdo abrangente.

Conceitos básicos de inovação e detalhes sobre o funcionamento e os próximos passos do COLETIVO, programa de inovação em mobilidade urbana da NTU, também foram apresentados no evento. Além disso,

empresas focadas em inovação e que já oferecem soluções concretas para a mobilidade coletiva tiveram espaço para apresentar seus resultados no Seminário Nacional da NTU.

## ◆ COLÉGIOS DA NTU

### COLÉGIO DE ADVOGADOS

O 10º Colégio de Advogados aconteceu no segundo dia do Seminário Nacional da NTU e debateu temas que têm merecido a atenção por parte de empresários e advogados do setor: os núcleos de conciliação trabalhista entre empregador e empregado, que buscam soluções para os possíveis litígios entre as partes, e a questão da regulamentação do transporte remunerado individual por aplicativos.

A 11ª Reunião do Colégio de Advogados da NTU aconteceu no dia 28 de novembro de 2019, em Brasília, e reuniu cerca de 40 participantes que discutiram a aplicação do conceito de *compliance* no segmento do transporte coletivo, os efeitos da Lei Geral de Proteção de Dados e a segurança jurídica de contratos de concessão. Os trabalhos foram abertos pelo conselheiro da NTU e coordenador do Colégio de Advogados, Júlio Marques.

### COLÉGIO DE COMUNICAÇÃO E MARKETING

O 10º Colégio de Comunicação e Marketing, ocorrido durante o Seminário Nacional da NTU 2019, abordou cases de sucesso como a experiência de relacionamento com clientes do novo serviço de transporte coletivo sob demanda CityBus 2.0, desenvolvida pela HP Transportes, de Goiânia, e a experiência da Viação Paraty de São Paulo em relação ao PAZ - Programa Acidente Zero, que visa à conscientização dos motoristas da empresa para um trânsito mais seguro. A experiência da Metra de São Paulo com a publicação de um livro que conta a trajetória da empresa e uma palestra sobre





comunicação digital versus impressa também fizeram parte da programação.

O 11º Colégio de Comunicação e Marketing da NTU aconteceu nos dias 30 e 31 de outubro de 2019, em Curitiba (PR), em parceria com as Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana (Setransp). O evento reuniu 19 empresários, gestores e comunicadores de empresas associadas e entidades filiadas à NTU de todo o Brasil e teve como tema principal as campanhas de prevenção da evasão de receitas. O encontro contou ainda com uma visita ao Espaço CRIA - Campus Rebouças de Inovação e Aceleração e uma visita técnica ao sistema de transporte coletivo de Curitiba.

O 12º Colégio de Comunicação e Marketing da NTU foi realizado no dia 11 de março de 2020, em Brasília. O encontro foi dedicado à apresentação da campanha nacional de comunicação "O Brasil é Coletivo", incluindo as peças da campanha e orientações sobre a inclusão dos materiais nas frotas, adaptação e reprodução local dos materiais. O lançamento da campanha estava previsto para o dia 31 de março de 2020, mas foi suspenso devido à pandemia (ver item *Campanhas*).

No dia 1º de junho de 2020 foi realizado o 13º Colégio de Comunicação e Marketing da NTU, o primeiro em formato virtual, no qual foram debatidos os desafios da comunicação para o transporte público coletivo em tempos de pandemia.

#### **COLÉGIO TÉCNICO**

A 7ª Reunião do Colégio Técnico, ocorrida durante o Seminário Nacional da NTU em 2019, contou com o maior número de participantes, quase uma centena, e teve como foco principal a inovação e a tecnologia — mais especificamente, como o segmento empresarial está promovendo ações inovadoras. Foram apresentados o programa de inovação da Fetranspor/RJ, o programa de inovação da Autopass/SP e as ações do Sintram/MG, entre outros.

No dia 15 de junho de 2020 foi realizada a 8ª Reunião do Colégio Técnico da NTU, que debateu os impactos da pandemia da covid-19 sobre os sistemas de transporte público e as iniciativas dos poderes públicos para superar a crise.

## ♦ VISITA TÉCNICA

## GOIÂNIA

Como parte da programação do Seminário Nacional NTU 2019, a NTU ofereceu, em parceria com a HP Transportes de Goiânia, a maior visita técnica já realizada pela entidade. Um total de 89 empresários associados, representantes de entidades filiadas, fornecedores e imprensa de todo o Brasil participaram da iniciativa, cujo objetivo foi conhecer o serviço de transporte público sob demanda por aplicativo CityBus 2.0.

O deslocamento de Brasília a Goiânia foi realizado logo após o encerramento do Seminário, no dia 21 de agosto, por meio de três ônibus rodoviários de última geração cedidos pela Mercedes-Benz. A visita começou no dia seguinte pela manhã, com os participantes utilizando o próprio serviço CityBus 2.0 no deslocamento dos quatro hotéis que hospedaram o grupo até o Auditório do SESC, onde foram recebidos pela equipe da HP Transportes com uma série de palestras que detalharam todos os aspectos do funcionamento do serviço, dos seus aspectos operacionais ao novo modelo de relacionamento com os clientes. Ao final, um *brunch* foi oferecido pela Visa aos participantes, antes do retorno a Brasília.

## ♦ AÇÕES DE REPRESENTAÇÃO TÉCNICA E INSTITUCIONAL

Representantes da Diretoria Executiva da NTU participaram no período de reuniões de comissões, conselhos e audiências públicas, bem como de eventos setoriais e debates sobre a temática do transporte público coletivo.

## ♦ 2019

## JULHO

- 24ª Reunião do Grupo Tripartite - GTT da NR-24

## AGOSTO

- Reunião da Comissão de Assuntos Trabalhistas (CAT)
- Audiência Pública da Subcomissão Temporária da Mobilidade Urbana e Acessibilidade - CDHSTMU, do Senado Federal
- 390ª Reunião Ordinária do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - CTPC/DF
- I Reunião do Grupo de Benchmarking QualiÔnibus
- Grupo de Trabalho para Mobilidade Urbana Sustentável

## SETEMBRO

- Arena ANTP - Transportes Estruturantes nas Cidades: Visão das Entidades Nacionais
- Workshop "Semana Nacional de Trânsito 2019 - Desafios e Perspectivas da Mobilidade Urbana" - Cuiabá
- IT & Innovation UITP - Turquia e Espanha
- Audiência Pública da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal sobre a proposta setorial "Construindo Hoje o Amanhã"
- Debate na Câmara dos Deputados sobre o Efeito do Transporte por Aplicativo nas Redes de Transporte Público Coletivo

## OUTUBRO

- 391ª Reunião Ordinária do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - CTPC/DF
- 392ª Reunião Ordinária do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - CTPC/DF
- 61ª Assembleia Geral Extraordinária da ANTP
- 76ª Reunião Geral de Prefeitos e Prefeitas da Frente Nacional de Prefeitos (FNP) - Salvador/BA
- Workshop Financiamento GIZ - Promob-e
- 2ª Reunião Tripartite - NR Ruído / SP
- 17ª Assembleia da UITP América Latina, realizada em Santiago, Chile.

## NOVEMBRO

- Sessão Solene em Comemoração aos 30 Anos da FNP
- Comissão de Assuntos Trabalhistas (CAT)
- Seminário e almoço dos 85 Anos do Simefre
- Evento *World of Tomorrow/SP*
- Seminário Associação dos Transportadores Intermunicipais Metropolitanos de Passageiros (ATM) e Consórcio dos Municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre (GRANPAL)
- 1ª e 2ª Reuniões Ordinárias da Câmara Temática de Assuntos Veiculares e Ambientais (CTAV) do Contran
- 2ª Reunião ordinária do Grupo Tripartite sobre Ruído (Anexos 1 e 2 da NR-15 e Anexo 4 da NR-09)

## DEZEMBRO

- Entrega do Prêmio ANTP/ABRATI de Boas Práticas do Transporte Terrestre
- 8ª Reunião do Conselho Diretor do Instituto MDT
- Lançamento do livro: “Memória do Transporte Paulista”

## ♦ 2020

## JANEIRO

- Reunião sobre Alteração das Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho que tratam sobre a Exposição ao Calor
- Reunião Norma Regulamentadora NR-09
- Reunião do QualiÔnibus - BH
- 1ª Reunião Extraordinária do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - CTPC/DF

## FEVEREIRO

- Reunião da Comissão de Assuntos Trabalhistas (CAT)
- 62ª Assembleia Geral Extraordinária da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP
- 3ª Reunião Ordinária das Câmaras Temáticas - Contran

## MARÇO

- Cerimônia do Mérito do Transporte Brasileiro - Medalha JK
- Reunião da Comissão de Assuntos Trabalhistas - CAT

## HOMENAGENS

### ♦ MEDALHA DO MÉRITO DO TRANSPORTE URBANO BRASILEIRO 2018

A 23ª edição da Solenidade de Entrega da Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro, promovida pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), foi realizada no dia 20 de agosto de 2019, durante o Seminário Nacional NTU, e homenageou dez personalidades nas categorias *In Memoriam*, Especial e Empresário. Na ocasião, em caráter especial, a NTU homenageou sete integrantes do Conselho Diretor da Associação na categoria Empresário.



◆ *IN MEMORIAM*

**ANTONIO ANTUNES**

Nascido em 16 de junho de 1923, na cidade de Braga, Portugal, vindo de uma família de oito irmãos, filho de José Maria Antunes e Maria Fernandes.

Casado, pai de uma filha, tem dois netos e cinco bisnetos. Motivo de orgulho, exemplo de marido, pai, irmão e amigo.

Acompanhou o nascimento da Redentor em 1950, fundada pelo seu pai e, a partir daí, iniciou sua jornada empreendedora no setor de transportes no Município do Rio de Janeiro, vislumbrando sempre a excelência no atendimento ao cliente como prioridade.

Desde 1966, foram anos de dedicação e doação. As batalhas foram muitas. Sempre acreditou que o trabalho era a forma de recuperar as adversidades, superando obstáculos, sempre com otimismo, determinação e garra pelo crescimento e melhoria do transporte.

Sr. Antonio Antunes era único na forma como lidava com todos, desde a equipe de limpeza até a Di-

retoria. Dono de um carisma especial, humildade, generosidade, simplicidade, amizade, companheirismo em todas as horas.

Em 16 de julho de 2017, aos 94 anos, o Sr. Antonio Antunes faleceu, deixando saudades e a certeza de que o segredo do sucesso é fazer o que se gosta com muito amor e dedicação, que no fim tudo dará certo.

**INOCÊNCIO RODRIGUES MENDES**

Nascido em 10 de dezembro de 1926, na Cidade de Freguesia de Alvarenga, Distrito de Arouca, Portugal, iniciou sua trajetória profissional como trabalhador do transporte coletivo de passageiros. Foi cobrador e motorista de ônibus em um tempo em que o executivo era o “executor” das tarefas, que aos poucos construíam a empresa. Por isso mesmo, a dedicação e o esforço de Inocêncio Mendes o levaram a assumir muitos e novos desafios: com a estrutura da empresa erguida, chegou ao cargo de Diretor e depois consolidou-se como seu Presidente.



Inocência era reconhecidamente um empresário português que valorizava o Brasil pelas oportunidades encontradas aqui para edificar o seu patrimônio e criar sua família, não somente a sua família consanguínea, mas a família construída com os seus empregados. Por esta razão, fazia absoluta questão de que o clima de trabalho fosse sempre responsável, cumpridor das leis e obrigações empresariais, mas sobretudo que as pessoas se sentissem bem na realização do seu trabalho, que todos tivessem acesso ao diálogo e às possibilidades de crescimento. O empresário, que se fez através do trabalho, sentia orgulho da Auto Viação Jurema S.A., mas sentia ainda mais orgulho da família construída com seus funcionários.

Faleceu em 12 de março de 2015, deixando esposa, Sra. Silvia da Assunção Pereira, e três filhos: Carlos Alberto, Paula Cristina e José Antônio.

### **MARCONI GOUVEIA FILIZZOLA**

Nasceu em 22 de agosto de 1933 em Pilar, na Paraíba, filho do Sr. Braz e da Sra. Noêmia.

Ingressou no setor administrativo da empresa de ônibus Pedrosa, quando despertou sua paixão pelo ramo do transporte.

Em 1960, junto com os irmãos Murilo e Marcílio, e seu amigo Souza, fundou a empresa de ônibus Nápoles.

Em 1971 e em 2002 foi eleito Presidente do Setrans, atualmente Urbana/PE, e posteriormente, Diretor Financeiro, cargo que ocupou até 2017.

Em 1993, após cisão da empresa Nápoles, nasceu a Cidade Alta Transportes, que opera atualmente com 205 ônibus e faz parte do primeiro consórcio metropolitano de transportes da STPP/RMR, o Conorte.

Em 2008 entrou na área do fretamento, retornando em 2010 ao ramo de transportes de Natal, com a aquisição das empresas Trampolim da Vitória e Litorânea, que possuem uma frota de 130 ônibus.

Marconi Gouveia Filizzola faleceu em 7 de dezembro de 2017, deixando a esposa, Sra. Maria do Socorro Bezerra, e os filhos Alamis Lucena Filizzola, Marjorie Cesar Medeiros Filizzola, Marconi Gouveia Filizzola Filho e Mavio Cesar Medeiros Filizzola.

### **◆ ESPECIAL**

#### **ALBERTO PEREIRA DE LEMOS LEAL**

Nasceu em 19 de janeiro de 1943 na cidade do Rio de Janeiro. Diplomado em 1968 em Engenharia Mecânica e Economia de Produção pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

De 1968 a 1975 trabalhou no Conselho Intermunicipal de Preços, órgão do primeiro escalão do Ministério da Fazenda, ocupando cargo de chefia da área de preços de insumos.

Participou da elaboração dos três estudos fundamentais publicados sobre o cálculo das tarifas de transporte de passageiros por ônibus: o Manual da NTU em 1992; o Manual do GEIPOT em 1993 e o Manual da ANTP em 2017.

Em 1976, fundou sua empresa e passou a prestar consultoria para as principais entidades de transportes do Rio de Janeiro, onde produz estudos destinados a determinar o reajuste tarifário do sistema urbano da cidade do Rio de Janeiro e prepara estudos para o cálculo do reajuste do sistema de transporte intermunicipal rodoviário do Estado do Rio de Janeiro.

Alberto é casado com Ana Maria Pedrosa Valpaços e pai de Rafael Alberto e Gabriela Vitória.

#### **FÁBIO RIOS MOTA**

Nascido em 31 de agosto de 1969, baiano de Salvador, é casado com Daniela de Marchi Pires, pai de Yasmin e Davi.

Fábio Rios Mota é advogado, historiador e pecuarista, pós-graduado em processo civil. Atuou como advogado na Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), na Federação da Agricultura e Pecuária da Bahia (FAEB), além da prestação de serviço de consultoria jurídica no setor privado.

No setor público, Fábio Rios Mota foi presidente da Empresa de Limpeza Urbana de Salvador (LIMPURB) em 2006; secretário Municipal de Serviços Públicos (SESP) entre 2007 e 2010; secre-

tário Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo do Ministério do Turismo entre 2011 e 2014; e secretário de Urbanismo e Transporte em 2014.

Desde janeiro de 2015, quando foi criada a Secretaria Municipal de Mobilidade, Fábio Rios Mota vem gerindo esta pasta. Como secretário Municipal de Transporte de Salvador, esteve à frente das principais obras de transporte do município: a licitação do transporte público; a implantação do Centro de Controle Operacional; a reestruturação das linhas do transporte público; a implantação do Plano de Mobilidade; e a licitação do BRT.

Em 2017 foi eleito Diretor Geral do Fórum Nacional de Secretários de Mobilidade.

### **GERALDA CÉLIA MACIEIRA COSTA**

Nasceu em 29 de maio de 1962 em Belo Horizonte. Casada com Fernando e mãe de Júlia e André. É formada em Ciências Econômicas pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais - PUC/MG e pós-graduada em Transporte e Trânsito pela Faculdade de Engenharia - FUMEC/MG.

Em meados de 1984, recém-formada em Economia, ingressou no antigo Setransp, hoje SetraBH, como auxiliar na área técnica, entidade na qual atua até hoje, desempenhando com maestria e dedicação sua função de assessora técnica da Diretoria.

No decorrer de sua vida profissional, atuou de forma participativa em diversos estudos e projetos, com destaque para a criação do Vale-Transporte; projeto de Reestruturação do Transporte Coletivo de Belo Horizonte; processos de concorrências públicas; constituição do Transfácil - Consórcio Operacional do Sistema de Bilhetagem Eletrônica; implantação da bilhetagem eletrônica e implantação do corredor BRT / MOVE-BH.

### **JOSÉ ADEMAR GONDIM VASCONCELOS**

José Ademar Gondim Vasconcelos nasceu em Fortaleza, no dia 7 de fevereiro de 1955, filho de José Osmar Vasconcelos e Adélia Maria Gondim Vasconcelos. Casado há 27 anos com Elizabeth de Francesco

Daher, médica nefrologista e professora da Faculdade de Medicina da UFC.

Exerceu várias funções como Engenheiro Militar. Na UFC, exerceu os cargos de vice-chefe do Departamento de Engenharia de Transportes. Foi coordenador do curso de Engenharia Civil e coordenador técnico-pedagógico da Pró-Reitoria de Graduação, além de superintendente de Planejamento Físico e Operações (PLANOP) da UFC.

No município de Fortaleza foi presidente da Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania (AMC); diretor-presidente da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor), onde defendeu a priorização viária ao transporte coletivo nas cidades e a evolução da gestão em Fortaleza de concessões por linhas para uma operação consorciada, com planejamento e controle operacional de uma real rede integrada de transportes.

Ademar Gondim teve relevante papel para o setor de transporte, onde contribuiu com inúmeros projetos para a realização e modificações nas áreas de mobilidade urbana, sustentabilidade, trânsito, transporte e educação.

Atualmente é professor assistente no Centro de Tecnologia da Universidade Federal do Ceará - UFC Infra.

### **♦ EMPRESÁRIO**

### **BENJAMIN NUNEZ FERNANDEZ**

Nascido em 21 de janeiro de 1929 em Portocamba, Espanha, Benjamin imigrou para o Brasil no início dos anos 1950. Começou a carreira no setor com o transporte de cargas, transportando carvão e outras mercadorias.

Em 1957, entrou no ramo do transporte urbano ao comprar o seu primeiro ônibus. Com parentes e amigos, formou a empresa Transportes Jordão, com seis ônibus. O negócio prosperou e, em 1963, criaram a empresa Viação Beira Mar, com 30 ônibus. Em 1972, agora como sociedade anôni-

ma, nascia a VIBEMSA - Viação Beira Mar S/A, que se tornou uma das maiores empresas de transportes urbanos do Norte/Nordeste do Brasil.

Após 40 anos trabalhando com transportes urbanos, afastou-se, passando a administração à família, que continua à frente das empresas Ondina, Central e ODM.

### **HERBERT TERUÓ MIURA CAMPÊLO**

Nasceu em Teresina no dia 26 de outubro de 1970, filho de José Campêlo Neto e Emiko Miura Campêlo. Filho mais velho de uma família de cinco irmãos, sempre se mostrou interessado pelo transporte de passageiros. É formado em Administração e pós-graduado em Gestão de Trânsito e Transportes.

Em 1993, participou da fundação da empresa Transportes Therezina Ltda. e, em 2001, da Therezina Distribuidora.

Como empresário e membro do Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros de Teresina - SETUT, conseguiu grandes feitos para o setor, como o processo licitatório que beneficiou as empresas associadas em 2014.

Atualmente, exerce o cargo de diretor financeiro do SETUT, onde já atuou como presidente por quatro mandatos.

Até os dias de hoje vem recebendo o reconhecimento e admiração não só daqueles que o conhecem, mas de toda a comunidade teresinense.

### **MOACIR LUIZ BOGO**

Nasceu em 18 de fevereiro de 1947, em Rio do Oeste, Santa Catarina. Moacir completou 63 anos de trabalho, dos 9 aos 72 anos, em diferentes atividades: começou como operador de moinho de milho, passando pela indústria, comércio, chegando, em 1978, ao ramo do transporte público, à frente da Gidion Transportes e Turismo e Viação Verdes Mares.

Imprimiu nessas empresas um forte senso de responsabilidade social, ambiental e de respeito aos funcionários e ao público externo.

Em 1982, tomou posse como presidente do sindicato das empresas de transporte de passageiros de Santa Catarina, atuando junto ao governo do Estado em prol dos interesses da categoria.

É amplamente conhecido seu envolvimento com a comunidade, quer na doação de ônibus às entidades sociais, quer na participação em projetos culturais.

Em 2012 idealizou o projeto Transitando, que resume o comprometimento e o senso de responsabilidade social da empresa.

Moacir Luiz Bogo é casado com Kátia Siqueira, pai de Nicole e Stefan e avô de Antônio, Bruna e Enzo.

### **◆ EMPRESÁRIO ESPECIAL**

#### **ALBERT ANDRADE**

Nascido em 7 de maio de 1960 em Belo Horizonte, Albert Andrade já se destacava pela curiosidade em suas visitas ainda adolescente à empresa Viação São Geraldo em meados de 1972. Em 1985 tornou-se diretor, estruturando e modernizando o organograma da empresa.

Em sua gestão no SetraBH, no decorrer de 31 anos na entidade, participou ativamente em fatos históricos como: contrato de concessão em 2008; criação do Transfácil em 2001; e o sistema BRT (criado em 2014).

Eleito segundo Vice-Presidente da Fetram - Federação das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte para a gestão de 2019 a 2023.

Albert ocupa cargos relevantes na estrutura organizacional da NTU desde 1999, tendo sido reeleito para o mandato 2019-2021 como conselheiro Diretor do Estado de Minas Gerais. Ele ainda é sócio das empresas Viação São Geraldo Ltda. e São Jorge Auto ônibus Ltda.

**ALEXANDRE BIAZUS**

Nascido em 4 de junho de 1965, casado com Luciana Zielasko Biazus e pai de Giulia e Lucca.

Iniciou suas atividades com 14 anos em empresas de transportes, percorrendo várias funções em diversas áreas, nas quais adquiriu experiência e conhecimento do setor.

Participa das diretorias da Fetergs, do Setergs, e preside a ATM - Associação dos Transportadores Intermunicipais Metropolitanos de Passageiros. É membro do Conselho Diretor da NTU e diretor da CNT.

Alexandre Biazus é ainda sócio e diretor da Empresa Transcal Sul - Transportes Coletivos, com sede em Cachoeirinha/RS.

**EDMUNDO DE CARVALHO PINHEIRO**

Nasceu em Goiânia no dia 24 de novembro de 1965, é pai de Fernanda e Marcela.

Integrante do grupo familiar detentor das empresas HP Transportes Coletivos, ITA Empresa de Transportes e URBI Mobilidade Urbana, as duas primeiras de Goiânia e a última em Brasília.

Fundou em 1989 o Sindicato das Empresas de Transportes Coletivos de Goiânia - SET, entidade que presidiu por mais de 20 anos.

Participou ativamente de projetos inovadores com relevante repercussão no sistema de transporte público coletivo de Goiânia.

Atualmente é membro do Conselho Diretor da NTU; também na NTU exerce o cargo de presidente do Conselho de Inovação. Atua ainda como membro do Conselho Diretor do MDT; é diretor da CNT, na seção de Transporte Rodoviário de Passageiros. É diretor da HP Transportes Coletivos Ltda. e da Urbi Mobilidade Urbana.

**JÚLIO LUIZ MARQUES**

Nasceu em São Paulo no dia 29 de julho de 1956. Júlio é casado com Valéria Patrícia e pai de João Felipe.

Formado em engenharia mecânica pela faculdade Fundação Armando Alvares Penteado, com especialização em Transporte pela escola de Engenharia Mauá e especialização em Qualidade pela Fundação Getúlio Vargas.

Atua no Grupo Nossa Senhora do Ó há 39 anos, inicialmente na Viação Santa Brígida e posteriormente nas demais empresas do grupo. Além da atuação como diretor-superintendente da Viação Santa Brígida, é também diretor corporativo de Recursos Humanos do Grupo, composto pela Viação Santa Brígida, Auto Viação Urubupungá, Viação Cidade de Urubupungá, Viação Cidade de Caieiras e Urubupungá Transportes e Turismo. Atualmente é superintendente do Conselho Administrativo do SPUrbanuss, conselheiro fiscal da Fetpesp e conselheiro da NTU.

**LUIZ FERNANDO BANDEIRA DE MELLO**

Nasceu em 24 de novembro de 1951. Fernando Bandeira é casado com Maria Beatriz Barros Bandeira de Mello e pai de Luiz Fernando, Marcelo e Paulo Henrique.

Iniciou na vida empresarial em 1987 na companhia de seu pai, a Empresa Pedrosa.

Em 1990 assumiu a presidência do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco, sendo presidente por 3 mandatos. Em 2011 comprou a Empresa São Judas Tadeu e em 2017 adquiriu a Transcol.

Foi diretor da Detelpe e diretor de obras do Deterpe, órgãos do Governo de Pernambuco, de 2003 a 2006.

Preside a Urbana-PE desde 2005; é diretor vice-presidente da Fetronor, membro do Conselho Diretor da NTU e diretor da CNT.

Bandeira ainda é sócio da Empresa Pedrosa, Empresa São Judas Tadeu e Empresa Transcol.

## MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

Nasceu em São Paulo no dia 26 de setembro de 1952. Mauro Herszkowicz é casado com Maria Luisa Herszkowicz e pai de Gustavo, Marina e Luciana.

Iniciou sua trajetória no setor de transporte público de passageiros em 1971, dirigindo a Viação Bandeira e a Viação Auto Ônibus Santa Cecília em São Paulo. Em 1985 adquiriu a Viação Paraty. Em 2013 adquiriu a Viasol, empresa de característica rodoviária e suburbana.

Mauro Herszkowicz é presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo; presidente do Conselho Regional de São Paulo do SEST/SENAT; presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus do Interior do Estado de São Paulo. É também um dos fundadores da NTU e conselheiro diretor da NTU no Estado de São Paulo.

Mauro Herszkowicz é sócio das empresas Viação Paraty e Viasol.

## JORGE MANUEL PEREIRA DIAS

Nasceu em 18 de julho de 1969. Jorge Dias é casado com Marcia Pires Ribeiro Dias e pai de Ana Carolina e Arthur Alberto.

Formado em Ciências Contábeis pela faculdade Cândido Mendes em 1995, com MBA em Gestão em 1998 pela Fundação Getúlio Vargas e mestrado em Engenharia de Transportes pela COPPE (UFRJ) em 2008.

Desde 1993 vem atuando no setor de transporte público do Rio de Janeiro, sendo um dos representantes das empresas Viação Redentor Ltda., Transporte Barra Ltda. e Transportes Futuro Ltda.

Atualmente é presidente do Conselho da Fetranspor, presidente do Consórcio BRT, conselheiro do Rio Ônibus e conselheiro da NTU no Estado do Rio de Janeiro.

Desempenha seu trabalho com dinamismo e garra. Empenha-se por um futuro cada vez melhor no transporte público e acredita que o sucesso depende de pessoas e da formação de uma boa equipe.

## ◆ TROFÉU DAVID LOPES DE OLIVEIRA

O Troféu David Lopes de Oliveira foi entregue no dia 20 de agosto de 2019 para a Confederação Nacional do Transporte - CNT em reconhecimento ao apoio que viabilizou importantes publicações na área do transporte coletivo, em especial ao Catálogo do Centro de Documentação e Memória Eurico Divon Galhardi. Na ocasião recebeu o troféu em nome da entidade o presidente da Confederação Nacional do Transporte, Sr. Vander Francisco Costa.



Também foram homenageados com o Troféu David Lopes de Oliveira dois importantes empresários do setor de transporte coletivo urbano, falecidos em 2019: os senhores José Duarte de Carvalho e José Medeiros.

Em nome do Senhor José Duarte de Carvalho, receberam a homenagem suas filhas, Graziella Duarte e Tatiana Duarte. José Duarte foi um dos fundadores da NTU e nos deixou no dia 30 de janeiro de 2019. O terceiro homenageado da noite foi José Medeiros, empresário que atuou no Rio de Janeiro (RJ), Brasília (DF) e São Luís (MA). Para receber a homenagem subiram ao palco sua esposa Luzia Medeiros, sua filha Ana Carolina Medeiros, e sua neta Izabela Medeiros. José Medeiros nos deixou em 5 de fevereiro de 2019.

### ◆ HOMENAGEM À MARCOPOLO

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) prestou homenagem à Marcopolo com uma placa comemorativa por ocasião do 70º aniversário da empresa, que destacou seu papel fundamental no fortalecimento do transporte coletivo brasileiro. A homenagem foi realizada no dia 20 de agosto de 2019 no auditório do Hotel Royal Tulip Brasília Alvorada em Brasília.

### ◆ HOMENAGEM A ENIO ROBERTO DIAS DOS REIS

No dia 4 de dezembro de 2019, na presença de familiares, amigos, conselheiros e funcionários, a NTU inaugurou em sua sede em Brasília o auditório Enio Roberto Dias dos Reis. Empresário do setor, Enio Roberto Dias dos Reis era presidente da Auto Viação Presidente Vargas. Presidiu ainda a Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP) desde 1999, tendo sido também diretor e conselheiro da NTU. Era Cidadão Honorário de Porto Alegre. Dias dos Reis faleceu no dia 22 de agosto de 2019.

No ato de inauguração, falaram aos presentes o presidente em exercício do Conselho Diretor da NTU, João Antonio Setti Braga, o presidente executivo da entidade, Otávio Cunha, e o diretor administrativo e institucional, Marcos Bicalho dos Santos.

### ◆ PROGRAMA COLETIVO

O Programa de Inovação em Mobilidade Urbana com foco no transporte coletivo, criado pela NTU, completou seu primeiro ano de existência com uma agenda de muitas atividades e realizações.

### ◆ FINAL DO 1º DESAFIO DO COLETIVO

Na manhã de 21 de agosto de 2019, segundo dia do Seminário Nacional da NTU, todos os presentes

acompanharam a apresentação dos seis projetos finalistas do 1º Desafio do COLETIVO, primeiro concurso organizado pelo programa de inovação em mobilidade urbana da NTU. O grande vencedor foi o projeto OnBoard Mobility (SP). Em segundo lugar ficou a Nina Mobile (PE) e em terceiro, a Areja Bus (BA).

O projeto vencedor, apresentado por uma *startup* de São Paulo, propõe a criação do primeiro chatbot de recarga de crédito de transporte do mundo, que tem como objetivo digitalizar o transporte público. Trata-se de um sistema de bilheteamento baseado em uma carteira virtual que digitaliza o cartão de transporte, permitindo o embarque por meio de um QR code. Além disso, a Onboard Mobility busca a integração do transporte público com bicicletas, patinetes, táxis e aplicativos de carona.

A Nina Mobile é uma tecnologia inserida em aplicativos para centralizar as denúncias de assédio a mulheres no transporte coletivo, agindo de forma emergencial e preventiva. Quando alguém realiza alguma denúncia, o Nina realiza uma interface de comunicação com as câmeras presentes nos ônibus e notifica a empresa, que terá 72 horas para encaminhar as imagens para a polícia. Além disso, as prefeituras das cidades têm acesso em tempo real ao painel de controle do Nina para fomentar a criação de políticas públicas de planejamento urbano e segurança viária.



A Areja é uma *startup* com origem na Bahia que tem como principal objetivo solucionar o problema do desconforto térmico nos ônibus por meio de uma tecnologia disruptiva e de baixo custo. Para isso a Areja desenvolveu um sistema de ventilação parcialmente natural que utiliza a movimentação do ônibus para promover o conforto térmico e aumento da qualidade do ar para os passageiros. O produto é dividido em três dispositivos: o exaustor do tipo Venturi localizado na escotilha do ônibus para retirar o ar quente; as janelas venezianas localizadas abaixo das janelas convencionais para promover a entrada de ar fresco; e o sistema embarcado que aciona exaustores motorizados quando o veículo estiver parado.

#### ◆ MISSÃO AO VALE DO SILÍCIO - SÃO FRANCISCO / CALIFÓRNIA

Com o intuito de ampliar os conhecimentos sobre ecossistemas de inovação e aprender com experiências reais de novos modelos de negócios, em fevereiro de 2020 o Conselho de Inovação do COLETIVO partiu em direção ao maior *hotspot* de *startups* e tecnologias do mundo, o Vale do Silício (EUA). Ao longo de cinco dias os conselheiros tiveram a oportunidade de absorver ao máximo informações a respeito de soluções que podem melhorar o transporte e impactar positivamente na mobilidade urbana brasileira, com visitas que incluíram de *startups* de mobilidade a gigantes de tecnologia.

#### ◆ LANÇAMENTO DO 2º DESAFIO DO COLETIVO

O sucesso do 1º Desafio do COLETIVO motivou a realização, em 2020, da segunda edição da competição, que busca identificar soluções criativas que ajudem a melhorar a qualidade do serviço de transporte público coletivo no Brasil e, conseqüentemente, melhorar a vida de passageiros e combater o caos do trânsito nas cidades. As inscrições começaram dia 18 de março e foram até 18 de julho, reunindo 26 projetos inscritos.

Após a fase da “Peneira”, seis projetos foram selecionados para a grande final, o *Pitch Day*, realizado em 4 de setembro de 2020.

#### ◆ PAPO COLETIVO NO CANAL YOUTUBE

Desde o final de 2019, o COLETIVO realizou vários bate-papos on-line transmitidos pelo YouTube com especialistas em inovação e nomes de destaque na área de mobilidade, para a troca de experiências e engajamento de pessoas ligadas ao setor.

O 1º Papo COLETIVO foi realizado no dia 5 de dezembro de 2019 e teve como convidado Humberto Maciel, coordenador do Núcleo de Pesquisa em Inteligência da *camara-e.net*, que falou sobre cidades e mobilidade urbana inteligente.

Rafael Molina, gestor de projetos de inovação da Cittati, falou no 2º Papo COLETIVO sobre como a tecnologia e os dados podem impactar na mobilidade urbana; o evento foi realizado no dia 30 de janeiro de 2020.

No 3º Papo COLETIVO, realizado no dia 13 de fevereiro de 2020, o diretor Técnico da NTU, André Dantas, entrevistou João Scopel Filho, CEO e sócio fundador da Eagle Track e Diretor de Negócios da Auto Viação Chapecó, sobre inovação e transporte coletivo.

O 4º Papo COLETIVO aconteceu no dia 12 de março de 2020 com o cofundador da Ecobonus, Túlio Lessa. Na conversa foi apresentada uma alternativa de negócio que tem foco no cliente, um sistema de pontuação e fidelização que faz com que o passageiro se sinta valorizado e tenha interesse pelo uso do transporte público coletivo.

No dia 30 de abril de 2020, o Papo COLETIVO recebeu, para o 5º encontro, o especialista Felipe Thomas, cofundador da *startup* Bus Station, de Curitiba, que abordou o tema inovação e utilização de mídia embarcada no transporte coletivo.

O 6º Papo COLETIVO aconteceu no dia 14 de maio de 2020 com Amanda Lima, diretora de Projetos do Instituto MeViro, uma *startup* social que

pivotou e trabalhou com tecnologia aberta para poder solucionar problemas nesse período de pandemia e bateu o recorde da meta de produção de máscaras do tipo *face shield* para profissionais de saúde.

Em 28 de maio de 2020 o 7º Papo COLETIVO tratou do tema “O que o serviço sob demanda pode fazer pelo transporte coletivo?”, com a convidada Débora Canongia, cofundadora da On.I-Bus.

O 8º Papo COLETIVO aconteceu em 18 de junho de 2020 e trouxe Daniel Jiménez, doutorando da Universidade de Brasília (UnB), para falar sobre a visão dos atores do ecossistema de mobilidade urbana.

#### ◆ I WEBINÁRIO DO COLETIVO

No dia 23 de abril de 2020 o COLETIVO reuniu especialistas num webinário que debateu o tema “Como as startups podem lidar e inovar no atual contexto de crise?”. Na ocasião, empresários do setor de transportes e de outros segmentos discutiram juntos exemplos de boas práticas de inovação em contextos de crise, como a pandemia da covid-19. Participaram Rebeca Leite (CEO Mobs2), Dimas Barreira (Presidente do Sindiônibus), Fred Arruda (CEO do CESAR), Hisbello Lima (CEO IRRF) e Rafael Molina (Projetos de Inovação da Cittati).

#### ◆ MENTORIA JURÍDICA EM PARCERIA COM ESCRITÓRIO BTLAW

No dia 26 de março de 2020, as startups incubadas pelo COLETIVO receberam uma sessão de mentoria jurídica on-line com o escritório BT LAW de São Paulo. A ArejaBus e a On.I-Bus tiveram sessões individuais de esclarecimentos jurídicos fundamentais para o dia a dia de uma startup.

#### ◆ CELEBRAÇÃO DE 1 ANO DO COLETIVO

No dia 7 de maio de 2020, em comemoração ao primeiro aniversário do COLETIVO, foi realizada uma maratona de webinários sobre inovação em mobilidade urbana, que também reviu as conquistas do Programa de Inovação criado pela NTU. O evento aconteceu de forma totalmente on-line e foi transmitido ao vivo pelo Canal da NTU no YouTube. O aniversário do COLETIVO contou com a participação especial de parceiros patrocinadores, institucionais e de conteúdo do COLETIVO; representantes do Conselho de Inovação da NTU; de startups pré-incubadas pelo COLETIVO; e da equipe da NTU. Mais de 800 pessoas já assistiram ao evento.

#### ◆ OFICINA REMIX & COLETIVO

Entre os dias 1º e 5 de junho de 2020, aconteceu a oficina organizada pelo COLETIVO com a REMIX, empresa que tem sede na cidade de São Francisco (Califórnia - EUA), no Vale do Silício. A oficina contou com 19 participantes divididos em grupos e todo o processo foi on-line. O objetivo da oficina foi permitir que empresas associadas à NTU pudessem ter acesso a uma ferramenta inovadora de gestão de transportes, criada pela REMIX, que é utilizada em países ao redor do mundo, mas ainda não havia chegado ao Brasil.

No primeiro dia do encontro, todos os participantes se reuniram na sessão de abertura, que contou com a participação de David Cañabate, gerente regional da REMIX América Latina. Durante a semana, os grupos de cada cidade receberam mentorias individuais e, no último dia, todos se encontraram para apresentar o projeto que foi desenvolvido dentro da plataforma REMIX, no encerramento da oficina.

# Ações de enfrentamento da covid-19



Face ao cenário negativo imposto pela covid-19 sobre o setor de transporte público coletivo urbano, a NTU realizou diversas ações institucionais visando à defesa dos interesses das suas associadas entre março e junho de 2020.

## ◆ AÇÕES DE ARTICULAÇÃO POLÍTICA

No dia 26 de março de 2020, o Conselho Diretor da NTU se reuniu virtualmente com a assessoria técnica do Ministério da Economia, para discutir o cenário do transporte público por ônibus nas principais capitais brasileiras e avaliar alternativas de ajuda emergencial ao setor. Nova reunião foi realizada no dia 9 de abril.

No dia 16 de abril, a Diretoria Executiva da NTU se reuniu virtualmente com o ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho. Na ocasião foi exposta a grave situação do transporte público por ônibus urbano e apresentado o Programa Emergencial Transporte Social.

Em maio, no dia 13, foi realizada reunião do presidente executivo da NTU, Otávio Cunha, com a direção da ANPTrilhos para tratar da crise da covid-19 e seus impactos sobre o setor de transporte público coletivo. No dia 15 de maio o presidente executivo da NTU realizou exposição por videoconferência na 96ª Reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana sobre os problemas enfrentados pelo setor face à covid-19.

No dia 20 de maio, a Diretoria Executiva da NTU se reuniu com a equipe do Ministério da Economia para retomar a discussão sobre o auxílio financeiro federal aos serviços de transporte público coletivo

urbano. Na ocasião participaram o secretário especial do Ministério da Economia, Carlos da Costa, o secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura, Diogo Mac Cord, o secretário de Mobilidade Urbana de Porto Alegre (RS), Rodrigo Tortoriello, o secretário de Mobilidade e Infraestrutura do Estado do Espírito Santo, Fábio Damasceno; o prefeito de Teresina (PI), Firmino Filho; o prefeito de Duque de Caxias (RJ), Washington Reis; o deputado federal Jerônimo Goergen (PP/RS); e o senador Nelsinho Trad (PSD/MS). No mesmo dia, a Diretoria Executiva da NTU participou de audiência com o Senador Rodrigo Pacheco, líder do DEM no Senado Federal, para tratar dos impactos negativos gerados pela covid-19 sobre os serviços de transporte público coletivo urbano e solicitar o apoio às propostas legislativas voltadas para solucionar essas externalidades.

No dia 21 de maio, a Diretoria Executiva da NTU realizou reunião virtual com a equipe técnica do BNDES para tratar das linhas de financiamento para capital de giro das empresas operadoras, bem como sobre os financiamentos firmados via Finame.

No dia seguinte, 22 de maio, o Conselho Diretor da NTU se reuniu virtualmente com representantes da indústria do ônibus para tratar da crise da covid-19 e das ações que poderiam ser realizadas conjuntamente. Participaram dessa reunião representantes da Mercedes-Benz, Volks, Volvo, Scania, Marcopolo, Caio, Comil, Mascarello e Fabus.

No dia 27 de maio, a Diretoria Executiva da NTU realizou reunião com o secretário executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, e com o Senador Nelsinho Trad (PSD/MS).

Em junho, no dia 4, o presidente executivo da NTU participou da 74ª Reunião do Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana na qualidade de expositor. No mesmo dia, a Diretoria Executiva da NTU realizou nova reunião virtual com o ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, para tratar de medidas para reduzir os impactos negativos da covid-19 sobre o transporte público coletivo urbano.

No dia 13 de junho, o Diretor Administrativo e Institucional da NTU, Marcos Bicalho, participou de reunião virtual com os Secretários de Transporte dos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Pernambuco para tratar de soluções para o setor de transporte público coletivo urbano em face da covid-19. No dia 16, o presidente executivo da NTU participou de reunião virtual com a equipe do Ministério da Economia, juntamente com a CNT, na qual abordou os impactos da covid-19 sobre o setor.

#### ◆ AÇÕES PARLAMENTARES

A partir da proposta setorial elaborada pela NTU e entidades setoriais, o deputado federal Jerônimo Goergen (PP/RS) apresentou, no dia 2 de abril de 2020, a Emenda nº 26 à Medida Provisória 936/2020, criando o Programa Emergencial Transporte Social com objetivo de “resguardar o exercício e o funcionamento do transporte público urbano e de caráter urbano por ônibus nos municípios, regiões metropolitanas e aglomerados urbanos”. No dia 7 de abril o Deputado Goergen apresentou a Emenda nº 90 à Medida Provisória 944/2020, e no dia 3 de junho apresentou a Emenda nº 23 à Medida Provisória 975/2020, todas com o mesmo objetivo de criar o Programa Emergencial Transporte Social, com distribuição dos créditos eletrônicos de passagens adquiridos aos beneficiários dos programas sociais do Governo Federal. Apesar dos esforços, as emendas foram retiradas no momento da votação das respectivas MPs.

No Senado, o senador Marcos Rogério (DEM/RO) apresentou, no dia 22 de abril, o Projeto de Lei

2025/2020, que institui o Programa Emergencial Transporte Social “visando resguardar o exercício do transporte rodoviário urbano e semiurbano, durante o período de enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020”. O PLS aguarda votação.

No dia 1º de maio, o senador Wellington Fagundes (PL/MT) apresentou a Emenda de Plenário nº 56 ao Projeto de Lei Complementar nº 149/2020, que propunha aplicar parte dos recursos destinados aos estados, municípios e ao Distrito Federal nos sistemas de transporte público coletivo urbano por ônibus para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro e a continuidade dos serviços. No dia 4 de junho o senador Acir Gurgacz (PDT/RO) apresentou a Emenda de Plenário nº 1004 ao PLV 15/2020 (MP 936/2020), que institui o Programa Emergencial Transporte Social visando atender os usuários dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano que sejam beneficiários dos programas sociais da União durante o estado de calamidade pública da covid-19. Novamente as emendas foram retiradas durante o processo de votação.

#### ◆ AÇÕES DE MÍDIA

Foram produzidos e distribuídos nove releases para a imprensa no período relacionados à pandemia, que geraram reportagens no Portal UOL, Rádio Nacional, Folha de S. Paulo, Jornal A Tarde (BA) e Jornal do Comércio (PE). Destaque para duas reportagens do jornal Valor Econômico nos dias 22 de abril e 24 de junho sobre os impactos da pandemia no setor.

#### ◆ TRABALHOS TÉCNICOS E JURÍDICOS

No dia 16 de março de 2020 a NTU lançou o Documento Técnico “Impacto do Coronavírus no Transporte Público por Ônibus”, informativo que

passou a ser atualizado diariamente e disponibilizado periodicamente nos canais de comunicação da NTU (WhatsApp, e-mail e app). Esse monitoramento diário foi sistematizado e consolidado na publicação "*Covid-19 e o Transporte Público por Ônibus: Impactos no Setor e Ações Realizadas*". A primeira edição desse relatório, cobrindo o período de 16 de março a 15 de abril de 2020, foi publicada em abril. A segunda edição, cobrindo o período de 16 de abril a 15 de maio de 2020, foi publicada em 16 de maio.

No dia 18 de março foi editada a Nota Técnica intitulada "*Crise e incentivos: lições para superar os impactos da Covid-19*".

Em ação conjunta, a NTU, o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana e a Associação Nacional de Transportes Públicos elaboraram e divulgaram, no dia 28 de março, o documento "*Medidas Emergenciais no Transporte Público - Estado de Calamidade Pública (Covid-19)*".

Já no dia 23 de abril foi divulgado o "Protocolo de Prevenção Contra a Covid-19 no Transporte Público Coletivo Urbano", com medidas preventivas para passageiros, empresas operadoras e gestores públicos.

No dia 29 de abril foi elaborada a Nota Jurídica nº 001, dispondo sobre o fato de o Decreto nº 10.329, de 28 de abril de 2020, não ter relacionado os serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros de característica municipal como de caráter essencial. No dia 7 de maio foi divulgada a Nota Jurídica nº 002, dispondo sobre os fundamentos legais e jurídicos visando pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro da prestação de serviços de transporte público coletivo de passageiros.

No dia seguinte, 8 de maio, foi lançada a Nota Técnica intitulada "*Impacto da Covid 19 nos Custos dos Serviços de Transporte Coletivo por Ônibus: Método de Cálculo*". No dia 4 de junho, foi a vez da Nota Técnica intitulada "*Evidências sobre Infectologia, Propagação e Impactos da Covid-19 no Transporte Público*".

## ♦ CORRESPONDÊNCIAS

Foram enviados nesse período 13 ofícios e seis cartas da presidência a autoridades do Executivo (inclusive ao presidente da República, Jair Bolsonaro) e do Legislativo, advertindo para os impactos negativos da crise gerada pela covid-19 e defendendo a adoção de medidas emergenciais de apoio ao setor; a bancos públicos (BNDES, CEF), solicitando a suspensão e/ou prorrogação dos prazos de financiamentos (Finame/BNDES, Refrota/CEF); e a outras instituições (IDEC, Inmetro). Destaque para ofício encaminhado pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP) ao presidente Jair Bolsonaro, no dia 2 de abril, alertando para a possibilidade de paralisação dos serviços de transporte público na ausência de apoio federal ao setor; e ofício encaminhado pela OAB Nacional ao ministro da Economia, Paulo Guedes, no dia 23 de abril, solicitando a aprovação do Programa Emergencial Transporte Social.

Foram também enviadas cinco circulares amplas para empresas associadas e entidades filiadas: a CA nº 004/2020, contendo 18 recomendações de segurança visando à proteção de usuários e empregados das empresas operadoras quanto à contaminação pela covid-19, embasadas nas orientações da Organização Mundial da Saúde (OMS), Ministério da Saúde e UITP; a CA nº 005/2020, com recomendações quanto aos impactos gerados pela covid-19 sobre as relações de trabalho; a CA nº 006/2020, com recomendações sobre os desequilíbrios econômico-financeiros dos contratos de concessão ocorridos durante a crise da covid-19; a CA nº 007/2020, recomendando que as empresas operadoras comuniquem ao poder público responsável pela gestão do transporte público os desequilíbrios econômico-financeiros das concessões ocorridas durante a crise da covid-19; e a CA nº 009/2020, divulgando a Nota Jurídica nº 002, que trata dos fundamentos legais e jurídicos visando auxiliar as entidades e empresas a formularem pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, além de orientações sobre o cálculo dos prejuízos decorrentes dos desequilíbrios econômicos causados pela pandemia.

## Diretoria Executiva

Presidente Executivo

**Otávio Vieira da Cunha Filho**

Diretor Administrativo e Institucional

**Marcos Bicalho dos Santos**

Diretor Técnico

**André Dantas**

## Equipe Responsável

Anderson Paniagua

Déborah Ferreira

Flávia Ximenes de Araujo Melo

Hellen Tôrres

Isabella Capanema

Ivo Carlos Palmeira

Luciara Vilaça Vieira

Maria Luíza Santos

Mariana Luz

Matteus de Paula Freitas

Simone Lima Ferreira

Ulisses Lacava Bigaton

Wildemberg Ribeiro Rocha

## Editoração

Duo Design



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



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



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



[flickr.com/ntubrasil](https://flickr.com/ntubrasil)



ASSOCIAÇÃO NACIONAL  
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS

