

A N U Á R I O

NTU

2016

2017



© 2017 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: 2016-2017 / Associação Nacional das Empresas de  
Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2017.

70 p.

ISSN: 2317-8868

1. Transporte Urbano. I. Título.

CDU 656.1/.5

**Endereço** SAUS Q. 1, Bloco J, Ed. CNT, 9º andar  
Ala A, Brasília (DF), CEP 70070-944

**Telefone** (61) 2103-9293  
**Fax** (61) 2103-9260

**E-mail** ntu@ntu.org.br  
**Site** www.ntu.org.br

**Facebook** facebook.com/ntubrasil  
**Twitter** twitter.com/ntunoticias  
**YouTube** youtube.com/transporteurbanontu  
**Flickr** flickr.com/ntubrasil



A N U Á R I O

NTU

2016

2017

## Editorial

Reflexos da Crise Econômica  
Sobre o Transporte Urbano

06

## Artigo

Os contratos do Transporte  
Público no Brasil

10

## Políticas públicas [ 1 ]

Tarifa, qualidade e financiamento  
do transporte público

14

## Políticas públicas [ 2 ]

Novo modelo de cálculo tarifário  
será mais transparente

20

## Mobilidade urbana

Balanco dos investimentos em mobilidade urbana no Brasil (2009-2017)

24

## Desempenho operacional

Dados do setor de transporte público urbano por ônibus - 2016

36

## Prestação de contas

Síntese dos fatos e acontecimentos que foram destaque nos últimos 12 meses

52

## Equipe

68



# Reflexos da Crise Econômica Sobre o Transporte Público Urbano

✧ Otávio Vieira da Cunha Filho



A continuidade da crise econômica brasileira pelo terceiro ano consecutivo refletiu de forma pesada e negativa sobre o desempenho setorial e a saúde financeira das empresas operadoras do transporte público urbano por ônibus.

Nos últimos três anos (2014 a 2016) o número de passageiros transportados nos ônibus urbanos já acumula uma queda de 18%. Isso impactou diretamente na produtividade do setor medida pelo IPK (índice de passageiros por quilômetro), que apresenta no mesmo período uma redução superior a 11%.

As consequências dessa realidade sobre os sistemas de transportes são claras: queda de receita e aumento do custo por passageiro transportado, gerando o desequilíbrio econômico-financeiro das redes de transporte, que já é observado nas principais cidades brasileiras há alguns anos.

A maior dificuldade enfrentada é o reequilíbrio dessas equações financeiras, visto que a judicialização dos reajustes tarifários do setor é cada vez mais comum no Brasil, fruto

da pressão da sociedade por um transporte público de qualidade com preços acessíveis, que teve sua origem nas manifestações sociais de junho de 2013, e que na prática, até agora, não foi atendida.

Ao contrário da demanda social, caminhamos para a degradação da qualidade dos serviços com o envelhecimento contínuo da frota nos últimos tempos, que é resultado da falta de capacidade de investimentos por parte das empresas.

Complementa esse cenário negativo a redução drástica dos investimentos públicos na infraestrutura, que poderia contribuir para a melhoria da qualidade do serviço. No período de 2009 a 2017 foram destinados R\$ 151 bilhões para investimentos na infraestrutura da mobilidade urbana, mas apenas R\$ 14 bilhões foram efetivamente aplicados, ou seja, menos de 10%. Com a chegada da crise econômica e o término dos grandes eventos esportivos, os investimentos praticamente foram paralisados.

Pesquisa recente realizada pela NTU, com suas associadas, sobre a real situação econômico-financeira das empresas, mostra resultados muito preocupantes: 37% das empresas consultadas possuem dívidas tributárias com a União e 20% delas com os municípios. Três a cada 10 empresas devem à Previdência Social e quase 30% possuem dívidas superiores a 40% do faturamento anual.

Pouco menos da metade das empresas pesquisadas estão inscritas em algum programa de recuperação fiscal.

Quando se avaliou a segurança jurídica dos contratos de concessão ou permissão do setor, constatou-se, com surpresa, nada menos que 41% das empresas pesquisadas ficaram sem pelo menos um reajuste tarifário nos últimos três anos.



A situação é muito grave!

Chegamos realmente ao fim da linha no que tange ao financiamento do transporte público urbano no Brasil. O modelo atual, baseado na cobertura total dos custos somente com a tarifa cobrada dos usuários, está totalmente esgotado. A receita tarifária não cobre somente os custos totais. Ela cobre também as gratuidades e benefícios de parcelas da demanda como por exemplo, estudantes e idosos, ou seja, ela financia outras políticas públicas.

Precisamos urgentemente de receitas extratarifárias perenes que possam complementar os custos operacionais e desobstruir o setor rumo a um serviço de qualidade com preços acessíveis.

Nesse sentido, a proposta da CIDE Municipal em tramitação no Congresso Nacional, se apresenta como uma alternativa justa e viável ao taxar os combustíveis utilizados pelo transporte individual, que tantos problemas causa no ambiente urbano, e destinar os recursos para a melhoria do transporte coletivo.

De forma complementar, é fundamental retomar os investimentos na infraestrutura, priorizando o transporte coletivo nas vias urbanas, para permitir o salto de qualidade que a sociedade tanto demanda.

### Uma boa leitura!



✧ **Otávio Vieira da Cunha Filho,**

Presidente Executivo da NTU





# Os Contratos do Transporte Público no Brasil

✧ Marcos Bicalho dos Santos

Apesar de um longo caminho percorrido, desde a Constituição de 1988, na direção de tornar mais legítimas e transparentes as relações contratuais entre os governos e os concessionários de serviços públicos na área de transporte urbano, a sensação que aflora no meio empresarial é de que nada avançamos. Ou, o que é pior, talvez tenhamos regredido.

Não são poucas as manifestações de desapontamento daqueles que acreditaram nos processos licitatórios e na formalização contratual como um passo certo para fortalecer direitos e obrigações das partes envolvidas nesse processo e trazer mais segurança jurídica à relação estabelecida. Diante da realidade atual de desrespeito aos contratos há quem ainda sinta saudade do tempo em que os acordos precários com a autoridade pública valiam pela confiança atestada pelo “fio do bigode”.

O ponto de partida para um bom contrato de operação de transporte público está na riqueza e qualidade das informações do edital de licitação. Este deve incluir definições claras do objeto da proposta, tais como: o desenho da rede de transporte; detalhes da infraestrutura disponível para a operação do sistema;

o nível da oferta dos diversos serviços; as especificações dos veículos; definições acerca da responsabilidade pelos investimentos e manutenção dos sistemas operacionais; detalhamento da política tarifária, seus reajustes e revisões; definição de regras para expansão ou redução dos serviços; e a divisão de riscos entre as partes envolvidas.

A remuneração de qualquer atividade econômica deve estar diretamente relacionada aos riscos assumidos. No Brasil, os contratos do setor de transporte público, apesar da vasta experiência mundial, raramente incorporam, com a profundidade necessária, uma clara identificação e divisão dos riscos entre as partes, o que torna frágil e conflitante a relação entre o poder concedente e a empresa operadora.

Quanto mais objetivas, factíveis e coerentes com a realidade forem as especificações do sistema de transporte no edital de licitação, quanto mais claro e detalhado for o contrato de prestação do serviço, mais transparente será a relação entre o concessionário e o poder público, o que facilitará o cumprimento do ajustado entre as partes, transmitindo à sociedade uma mensagem de respeito no trato com a coisa pública.





Infelizmente, esse não é o procedimento padrão nesse caso. Hoje, convivemos com diversos casos de quebras contratuais, muitas vezes decorrentes da incapacidade do poder público de implantar o serviço originalmente contratado. Assistimos diversas situações em que a implantação da nova rede de transporte licitada é inviabilizada pela falta de investimentos prévios na infraestrutura como, por exemplo, a implantação de um terminal. A partir daí o descumprimento de obrigações do contratante compromete o desempenho do contratado, gerando um clima de insegurança jurídica, cujas principais consequências são a degradação da qualidade dos serviços ofertados à sociedade e o aumento de custos, o que acarreta impacto negativo direto à imagem das empresas concessionárias e do serviço prestado.

Um dos principais fatores que contribuem para o descumprimento contratual no setor de transporte público é a descontinuidade administrativa em âmbito de governo. No Brasil, a cada quatro anos os gestores públicos, ao bel-prazer, mudam regras, ignoram obrigações assumidas e descartam planos de trabalho anteriores como se fosse lixo. E, para completar, imputam às empresas o ônus dessa descontinuidade, o que gera insegurança jurídica e prejuízos de toda sorte para quem opera o serviço, restando recorrer à judicialização, um longo e árduo caminho a ser percorrido.

Em tempos marcados pela maior mobilização e organização da sociedade brasileira, em que o cumprimento dos deveres e a preservação de direitos estão o tempo todo em evidência, é fundamental que o país evolua nas relações contratuais público-privadas, sob pena de assistirmos, no futuro próximo, ao desinteresse dos empreendedores, que não estarão mais dispostos a investir em um ambiente com tanta insegurança. 🍀



✧ **Marcos Bicalho dos Santos,**

Eng. Civil e M.Sc. em Engenharia de Transportes, é Diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos



# Tarifa, qualidade e financiamento do transporte público

O dilema entre o preço e a qualidade do serviço ofertado pelas empresas de ônibus urbano chega ao limite com o esgotamento do modelo tarifário

O valor da tarifa de ônibus urbano foi o estopim das manifestações de rua em 2013. Naquela ocasião, a população usou o protesto contra o aumento das passagens de ônibus em São Paulo como repúdio à baixa qualidade do serviço de transporte público e de outras áreas como saúde e educação. Com os protestos, veio à tona um dos principais nós do sistema de transporte público no país – a deterioração do modelo de financiamento, amparado unicamente no preço da tarifa.

O principal componente de custo no transporte público urbano por ônibus no Brasil é a mão de obra com seus encargos sociais, seguido pelos gastos com combustível (diesel), segundo explica Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), no estudo “Tarifação e financiamento do transporte público urbano”, uma nota técnica elaborada em 2013, por ele e outros pesquisadores do Ipea.

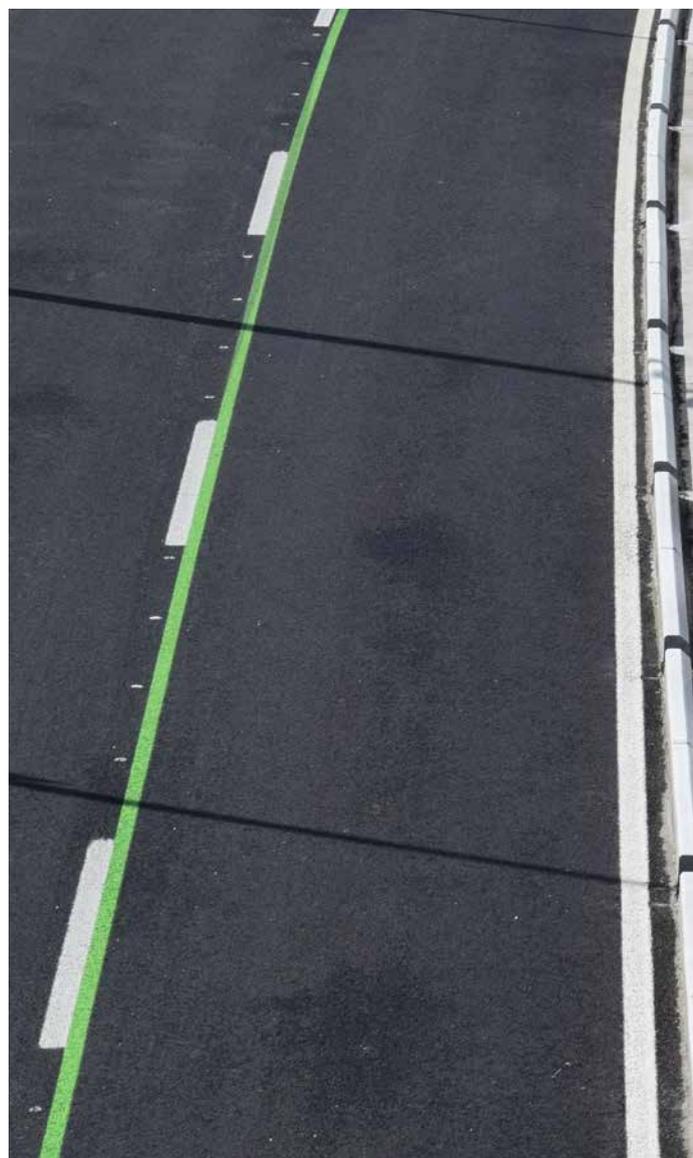
O que parecia um cálculo simples tornou-se uma camisa de força, diante da grave crise da economia brasileira, que esfacelou o equilíbrio econômico do setor, expondo a fragilidade do modelo centralizado na tarifa. “Enquanto a tarifa for o único financiador dos serviços de transporte público urbano no país não vamos conseguir oferecer um transporte de qualidade”, afirma Otávio Cunha, presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

O elevado custo tributário para manter a operação do sistema (34%); o aumento de 207,1% no preço do óleo diesel, acima da inflação (IPCA), nos últimos 18 anos; a perda de 18,1% na demanda de passageiros no período 2013-2016; a perda de produtividade das empresas (37,3%) de 1993 a 2016; a queda de 40% na velocidade comercial do ônibus de 1999 a 2015 e o peso de 16,2% das gratuidades nos custos da tarifa explicam porque é inviável alcançar a tão sonhada qualidade para o transporte público urbano no Brasil, com recursos provenientes apenas da arrecadação tarifária.

## Alternativas

Para Carlos Henrique, o modelo atual gera um ciclo vicioso, no qual os aumentos de custos reais implicam perda de mercado do transporte público e, conseqüentemente, aumento na circulação do transporte privado. “Se houvesse fontes extratarifárias esse ciclo poderia se quebrar, tornando a tarifa mais barata e o transporte público mais atrativo, além de reduzir o uso do transporte privado e aumentar a utilização do transporte público”.

O pesquisador informa que, ao longo das últimas décadas, a adoção de políticas e investimentos que priorizam o transporte privado em detrimento do transporte público é



apontada como vilã do sistemático encarecimento das tarifas praticadas (Vasconcellos, 2005a; Biderman, 2008; Ipea, 2009; Carvalho et al, 2010; Carvalho e Pereira, 2012a).

O estudo do Ipea corrobora o discurso de outros especialistas em transporte público urbano, indicando que o aumento do transporte individual acarreta efeitos negativos, como maior poluição atmosférica dos gases do efeito estufa e aumento de congestionamentos, que afetam negativamente a operação do transporte público. E segue mostrando o reflexo de medidas como essa nas condições de mobilidade, tais como o aumento dos tempos de viagem casa-trabalho-casa e o consequente agravamento do quadro geral de insatis-

fação com o transporte público e o trânsito, principalmente nas grandes cidades e regiões.

Em função desse quadro que tanto afeta o desenvolvimento do transporte público urbano no Brasil e da mobilidade em geral, a NTU apoia propostas que contribuem para desfazer essa cadeia de efeitos negativos. Uma das principais é a proposta de Emenda à Constituição, sugerida pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP), que taxa o transporte individual para financiamento do coletivo, por meio de tributo, a Cide Municipal.

Segundo estudos preliminares, se for cobrada uma taxa de 6% sobre o litro da gasolina, etanol e gás natural veicular, essa receita poderá gerar uma redução de até 30% no custo dos ônibus. “Seria uma economia anual de cerca de R\$ 11 bilhões”, destaca Otávio Cunha e explica que o total arrecadado terá como destino um fundo voltado exclusivamente para custear os gastos do transporte coletivo.

Carlos Henrique também ressalta que a Cide Municipal terá impactos positivos para o setor de mobilidade urbana, com a redução das externalidades negativas do sistema como um todo. “Se houver subsídio direto da gasolina para o transporte público, com redução de tarifas, haverá redução nos índices inflacionários e atração de demanda para o transporte público. Tudo o que um bom manual de mobilidade urbana sustentável defende”, reforça.

## Benefícios

A Cide Municipal tem gerado otimismo para o setor, mas não é a única iniciativa necessária para mudar a realidade atual. De acordo com o pesquisador do Ipea, a implantação de pedágios urbanos, cobranças de taxas de estacionamentos públicos e, até mesmo, percentual do IPTU em prol do transporte coletivo urbano são outras possíveis alternativas de financiamento para o setor.



“Existe um leque de possibilidades de financiamento extratarifário para o transporte, originárias de várias medidas, desde a propriedade de imóveis, automóveis, uso do transporte privado e do espaço urbano, folha de pagamento das empresas e muitos outros fundos específicos de natureza econômica”, afirma Carlos Henrique, que defende os recursos oriundos do uso de veículos motorizados privados como principal fonte de financiamento para o momento atual do país.

Outra grande aposta da NTU é o investimento no Programa Emergencial de Requalificação dos Serviços Convencionais com população superior a 250 mil habitantes, elaborado pelo setor e já entregue ao governo federal. Otávio Cunha destaca que a Cide Municipal, sozinha, não resolve esse cenário de crise da mobilidade urbana. E que esse entendimento contribuiu para o surgimento do Programa, que pode promover melhorias na qualidade dos serviços com pequenos investimentos.

Segundo o Programa, com investimento de R\$ 1 bilhão ao ano é possível construir 3.300 quilômetros de faixas exclusivas para contemplar até 110 cidades, beneficiando 86 milhões de pessoas, no prazo de dois anos. “Com ações simples como essa podemos aumentar a velocidade comercial do ônibus urbano e também a confiabilidade dos sistemas”, afirma o diretor administrativo e institucional da NTU, Marcos Bicalho dos Santos.

Entre os benefícios do Programa emergencial estão ainda a redução de mais de 1 milhão de toneladas de CO<sup>2</sup> ao ano. “Os investimentos incluem também a qualificação dos pontos de parada, com informações básicas de trajetos e horários dos coletivos aos usuários”, acrescenta Marcos Bicalho, ressaltando que essas iniciativas vão gerar redução dos custos da operação e, ao mesmo tempo, melhoria da qualidade do transporte público.

## Gratuidades

Outro desafio do setor de transporte público urbano para fechar a equação de reequilíbrio das contas do transporte público urbano é dar um basta nos recursos que se perdem com o atual modelo de financiamento, que transfere todo o ônus para a tarifa paga pelos passageiros.

É o passageiro pagante quem também se responsabiliza pelas gratuidades do sistema. O valor de benefícios tarifários a idosos, estudantes e outros públicos está automaticamente embutido nas tarifas. As gratuidades representam, hoje, um impacto de 16,2% no valor das tarifas de ônibus, segundo levantamento da NTU. “É a política do menos favorecido financiando outro nas mesmas condições”, lamenta Otávio Cunha. “Não temos como avançar tendo a tarifa como limitador da qualidade, cobrindo todos os custos de produção e das gratuidades”, afirma Cunha.



A necessidade de definição de fontes de custeio para esses benefícios é consenso no setor e entre especialistas. Nota técnica do Ipea sobre “Ampliação do acesso ao transporte público urbano - propostas em tramitação no Congresso Nacional”, de 2013, no item 3, faz referência direta às gratuidades, ao avaliar que o transporte público como direito social (PEC 90/2015) pressupõe, ou ao menos torna necessária, a definição de políticas públicas que assegurem esse direito, criando e instituindo mecanismos que garantam não apenas a existência do serviço, mas que seu acesso se dê para todos os cidadãos.

De acordo com o estudo, o debate do transporte como direito social e as políticas sociais que visem garantir esse direito não devem se resumir à simples e genérica gratuidade do serviço, mas também no que se refere ao financiamento dos custos do sistema e suas fontes, além, evidentemente, da existência ou não de tributação sobre uma política social. Para Marcos Bicalho, uma das alternativas para essa questão é a subvenção por fontes estabelecidas por políticas sociais referentes a esses beneficiários. “Os fundos nacionais criados para apoiar idosos, a educação e a assistência social podem assumir o custeio desses benefícios, isentando os demais passageiros da responsabilidade com mais esse custo”, afirma.

## Financiamentos pelo mundo

Enquanto no Brasil as tarifas representam a única fonte de recursos para financiar o transporte público, nos países europeus, por exemplo, os recursos extratarifários reduzem de 40% a 50% os custos desse serviço. As arrecadações da tarifa são somadas aos recursos gerados por tributos e aos recursos oriundos do orçamento geral, para cobertura dos custos.

Segundo levantamento realizado pela EMTA (*European Metropolitan Transport Authorities*), Praga, capital da República Checa, e a cidade italiana de Turim possuem o maior subsídio público, que corresponde a 74% e 68%, respectivamente. Já as cidades francesas Lyon e Paris têm o maior número de alternativas de financiamento.

Na França, a tarifa é responsável por cobrir pelo menos de 40% dos custos devido às diver-

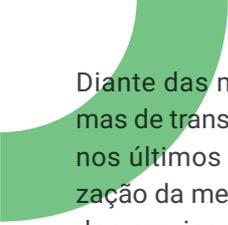


sas fontes de financiamento. Pela TVT (*Taux du Versement Transport*), ou apenas Taxa de Contribuição para o Transporte, o serviço recebe subsídio de imposto pago por todas as empresas, públicas ou privadas, que possuem mais de nove assalariados. Essa contribuição representa 37% da subvenção total, enquanto o auxílio público é de 21%. Os recursos provenientes do orçamento geral são divididos entre o Estado, a Região e os Departamentos.

Alguns países mais próximos do Brasil também são referências quando o assunto é financiamento do transporte público. A Colômbia, por exemplo, possui uma política de subsídios voltada para a população de baixa renda, modelo que remete à proposta da Cide Municipal, visto que a taxação de 25% sobre o combustível de veículos privados é a principal fonte de subvenção do país. Além disso, existe um sistema de tarifas diferenciadas voltado à redução das passagens e ampliação do acesso de pessoas com pequenas rendas ao transporte público. 🍃

# Novo modelo de cálculo tarifário será mais transparente

Planilha atualizada vai auxiliar municípios no monitoramento de custos e fixação de valores de tarifas do transporte coletivo urbano



Diante das mudanças sofridas pelos sistemas de transporte público urbano por ônibus nos últimos anos, a atualização e modernização da metodologia de cálculo dos custos dos serviços tornaram-se imprescindíveis. Por essa razão uma nova planilha está sendo elaborada para consolidar os principais itens que foram incorporados na operação dos sistemas, seja como custo fixo, seja como custo variável, seja como tributos incidentes.

A nova planilha será um importante instrumento para auxiliar os municípios no monitoramento de custos do sistema e fixação de valores de tarifas de transporte coletivo, de acordo com o secretário nacional de mobilidade urbana do Ministério das Cidades, José Roberto Generoso. Para ele, a nova metodologia incorpora de forma inédita o conceito de “remuneração pela prestação do serviço”, antes inexistente, tornando transparente o “lucro” dos operadores pela prestação do serviço.

De acordo com o secretário, esse trabalho vai gerar outro benefício imediato, ao contribuir com a capacitação de municípios para fixação de uma tarifa de transporte coletivo justa, “um valor que cubra o custo das empresas em disponibilizar o transporte, e, ao mesmo tempo, não onere demasiadamente a população”, esclarece.

Para Generoso, ter uma planilha como referência nacional para cálculo de tarifas permite dar insumos aos municípios brasileiros em fase de estruturação de seus sistemas de transporte coletivo, ou que tenham sistemas ainda incipientes, especialmente os de menor porte. “Dessa forma poderão monitorar elementos básicos que compõem os custos de operação do sistema e impactam os valores das tarifas praticadas”, avalia.

**“A nova planilha será um importante instrumento para auxiliar os municípios no monitoramento de custos do sistema e fixação de valores de tarifas de transporte coletivo.”**

O Ministério das Cidades informa que a atualização e modernização do cálculo levam em conta avanços tecnológicos recentes, que mudaram os padrões de frota de ônibus, bem como os avanços nas próprias metodologias de cálculo tarifário, e segue diretriz estabelecida na Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que separa a remuneração dos serviços prestados pelo operador da tarifa fixada pelo Poder Público a ser paga pelo usuário do serviço.

Na avaliação de Luiz Carlos Mantovani, superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), que coordena a elaboração da nova planilha, além do objetivo de atualizar os novos elementos que foram incorporados (tecnologia, sistemas, exigências ambientais, etc.), “o novo documento está sendo elaborado para dar maior transparência de cálculo por meio da formulação matemática e da definição minuciosa dos parâmetros empregados, bem como para introduzir uma nova forma de remuneração, tornando-a transparente, e com isso eliminar a ideia da caixa-preta”.



## Resultados

A ferramenta que está em fase de conclusão tem como base uma metodologia de cálculo, revisada pela última vez em 1996, muito utilizada para o cálculo dos custos médios por passageiro ou por quilômetro na maioria das cidades brasileiras. O grupo de trabalho tem se dedicado a estudar a temática e a colher os insumos técnicos necessários para a elaboração de uma planilha simples, de fácil compreensão, sem de forma alguma perder a qualidade dos resultados produzidos, informa José Roberto Generoso.

O secretário acredita que os primeiros resultados da nova planilha vão contribuir, em curto prazo, para a fixação de tarifas adequadas à capacidade de subsídios dos municípios, viabilizando um serviço de qualidade, contudo, não comprometendo os orçamentos de outras políticas públicas tão estratégicas quanto o transporte público.

Apesar dos investimentos da União em mobilidade urbana nos últimos anos, em especial no período da Copa do Mundo, o secretário afirma que poucos ganhos chegaram à população. “Em pesquisa do Ministério das Cidades, constatou-se uma tendência crescente nos tempos de deslocamento e um comprometimento cada vez maior da renda da população com transporte coletivo”, revela.

De acordo com Generoso, com a disponibilização desse material, a União poderá atuar em duas frentes: tanto na capacitação quanto na assistência técnica aos municípios.

O estudo da nova planilha está sendo desenvolvido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana. A planilha não é de uso obrigatório e estará disponível para ser um guia de orientação a todos os municípios e órgãos estaduais de como proceder para realizar o cálculo dos custos.

## Metodologia

A distinção entre a tarifa cobrada dos usuários, fixada pelos governos, e o custo real da prestação do serviço de transporte, conforme já determinou a Lei de Mobilidade Urbana, está explícita na nova ferramenta de cálculo, segundo Mantovani. “Esse detalhamento é que permite a melhor compreensão do subsídio, ou seja, aquele complemento que cada governo tem que alocar para eventualmente cobrir a diferença entre a tarifa e o custo operacional”, complementa o superintendente.

Para a ANTP, o documento será prático não apenas por esclarecer os custos para os usuários, mas também por beneficiar os municípios, que terão facilidade para usar a planilha. “As formulações matemáticas empregadas no documento são aplicáveis a qualquer situação, desde que os municípios tenham os dados e informações exigidos nas fórmulas. Para os que não tenham necessariamente equipes técnicas com experiência no cálculo tarifário, o novo documento traz faixas de referência para todos os parâmetros de custos

constantes nas fórmulas”, antecipa Mantovani e esclarece que para facilitar a utilização da planilha será disponibilizado um caminho mais simples para a elaboração dos custos.

A planilha em utilização atualmente foi criada na década de 1980, pela extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), e sofreu a última atualização em 1996, o que demonstra a necessidade de uma nova metodologia que incorpore as mudanças operacionais e a evolução tecnológica que ocorreram nesse longo período.

### Planilha ANTP

É uma metodologia de cálculo dos custos dos serviços de transporte coletivo urbano por ônibus.

### Processo de cálculo

O custo total é uma soma dos Custos Variáveis, Custos Fixos, Tributos Incidentes sobre a Atividade e Remuneração pela Prestação do Serviço.

### Custos variáveis

Ocorrem quando o serviço é prestado à população, mantendo relação direta com a quilometragem percorrida, ou seja, a incidência só ocorre quando o veículo está em operação. Esses custos são constituídos pelas despesas com combustível, lubrificantes, ARLA 32, rodagem e peças e acessórios.

### Custos fixos

É a parcela do custo total que não tem relação diretamente proporcional à quilometragem rodada. Consideram-se como custos fixos as parcelas relativas à depreciação, à remuneração do capital, às despesas com pessoal, às despesas administrativas, às despesas de comercialização, serviços prestados em terminais e centros de controle da operação, à locação dos equipamentos e sistemas de bilhetagem eletrônica e ITS e à locação de garagem.

### Remuneração pelo risco

A prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, operado por empresas privadas por meio de um processo de concessão, deve ser um negócio atrativo como qualquer outra atividade empresarial. A adoção de uma taxa de remuneração visa garantir ao empresário investidor o retorno justo pelo serviço produzido. No entanto, devem ser observados alguns atributos de qualidade (eficiência e regularidade, entre outros), para a definição do valor a ser atribuído à margem de resultado. A incorporação da remuneração pelo risco é feita por meio do método do *Mark-up* ou **Taxa de Marcação** ou **Índice Multiplicador**, onde são consideradas todas as variáveis de custos envolvidos na atividade empresarial. 🍷





# **Balanco dos investimentos em mobilidade urbana no Brasil (2009-2017)**

## 1. Introdução

Há dez anos, o Brasil iniciou uma mudança de postura em relação à destinação de recursos para apoio às cidades no processo de financiamento de obras de mobilidade urbana. Após mais de 30 anos sem investimentos em infraestrutura direcionada para transporte público por ônibus, o governo federal criou programas de financiamento com sistemáticas e processos definidos para elaboração, envio, avaliação e seleção de projetos.

Na oportunidade, em 2007, era lançado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O PAC foi o marco para a retomada do planejamento, financiamento e execução de obras de grande porte em áreas definidas como estratégicas e estruturantes do país. A mobilidade urbana foi considerada nesse contexto. A partir daquele momento, o tema se tornou presente na agenda de governança dos municípios, estados e da União. Colaboraram para esse cenário os grandes eventos esportivos programados para 2014 e 2016, a promulgação da Lei 12.587/2012, que define a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e as manifestações populares ocorridas em junho de 2013, nas quais a sociedade exigiu serviços públicos com maior qualidade, principalmente relacionados ao transporte.

Desde então, o monitoramento da evolução dos projetos relacionados aos programas passou a ser um objetivo estratégico da NTU. Foram criados processos, procedimentos e um banco de dados. Nas próximas seções apresenta-se um breve histórico desse acompanhamento, os programas de investimentos considerados, a análise da evolução do *status* dos projetos, os resultados obtidos em infraestrutura operacionalizada e as conclusões.

## 2. Banco de dados de projetos

A NTU iniciou, após o anúncio do lançamento do PAC, o acompanhamento e registro dos projetos de mobilidade urbana. Esse trabalho tem por objetivo monitorar a evolução e efetividade dos programas de financiamento implantados. Como um dos resultados desse controle, iniciou-se a publicação anual do balanço dos investimentos. Desde 2012,

foram cinco artigos publicados no Anuário da NTU (NTU 2012, 2013, 2014, 2015 e 2016). Em consequência, também foram publicados os seguintes estudos: Estudos de BRT no Brasil, (NTU, 2012); Faixas exclusivas de ônibus urbanos: experiências de sucesso, (NTU, 2013); e Prioridade ao transporte público por ônibus: panorama dos projetos de investimentos, (NTU, 2015). Todos os dados divulgados foram obtidos com os órgãos gestores dos programas lançados pelo governo federal, mas também a partir da publicação de informações provenientes de iniciativas municipais de financiamento, conforme está apresentado na sequência.

## 3. Histórico dos programas de investimentos

A escolha do Brasil para sediar a Copa do Mundo 2014 e os Jogos Olímpicos 2016 foi decisiva para que a mobilidade urbana recebesse atenção especial na destinação de recursos. Para o atendimento dessas duas maiores demandas, foram criados em 2010 e 2012, respectivamente, a Matriz de Responsabilidades da Copa, com as obras previstas para as 12 cidades sede do mundial, e o PAC 2 – Mobilidade Urbana Grandes Cidades, com recursos destinados aos centros urbanos com mais de 700 mil habitantes. Ainda em 2012, foi lançado o PAC 2 – Mobilidade Urbana Médias Cidades. Nesse último caso, o objetivo era oportunizar investimentos em cidades com população total entre 250 mil e 700 mil habitantes. Para reforçar os investimentos no setor, foi instituído o Pacto da Mobilidade Urbana no ano de 2013. Essa última iniciativa foi executada em duas fases, de acordo com o porte dos municípios. A primeira fase beneficiava grandes capitais e regiões metropolitanas, a segunda teve como foco os municípios com populações entre 400 mil e 700 mil habitantes. Somam-se aos projetos dos quatro programas federais de financiamento, os empreendimentos resultantes de iniciativas municipais que foram promovidas pelas cidades nos últimos anos.

Juntos, somente os programas federais reuniram R\$ 151,7 bilhões em recursos que deveriam ser destinados para o financiamento da mobilidade urbana (PAC 2 – Mobilidade



Urbana Grandes e Médias Cidades = R\$ 93 bilhões, Matriz de Responsabilidades da Copa = R\$ 8,7 bilhões e Pacto da Mobilidade Urbana = R\$ 50 bilhões). Sabe-se que nunca houve uma quantidade tão expressiva de recursos destinados exclusivamente para infraestrutura de transporte.

Por tudo isso, a retomada dos investimentos em transporte urbano no país se estabeleceu como uma grande oportunidade para melhoria da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. Principalmente nos meses seguintes aos lançamentos dos programas, estados e municípios apresentaram várias propostas aos órgãos gestores do PAC Mobilidade Urbana, do Pacto da Mobilidade Urbana e da Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo. O objetivo era garantir uma parcela dos recursos por meio da aprovação dos projetos. Isso provocou a apresentação de propostas que ainda estavam nos níveis iniciais de detalhamento. Entretanto, poucos projetos possuíam qualidade suficiente para avançar nas etapas de desenvolvimento e serem colocados em execução.

Outra dificuldade foi a falta de capacidade de endividamento de parte dos municípios, que impediu a contratação das operações de crédito. Diante disso, o Ministério das Cidades, por meio da Portaria nº 632, de 29 de dezembro de 2016 e da Portaria nº 633, de 30 de dezembro de 2016, tornou insubsistente a seleção de uma série de propostas com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), ocorridas em caráter de excepcionalidade, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). As propostas excluídas referiam-se, na maior parte, ao Pacto da Mobilidade Urbana. Isso provocou uma redução significativa de projetos. Como é demonstrado na seção seguinte.

### 3.1. Análise da evolução dos status dos projetos

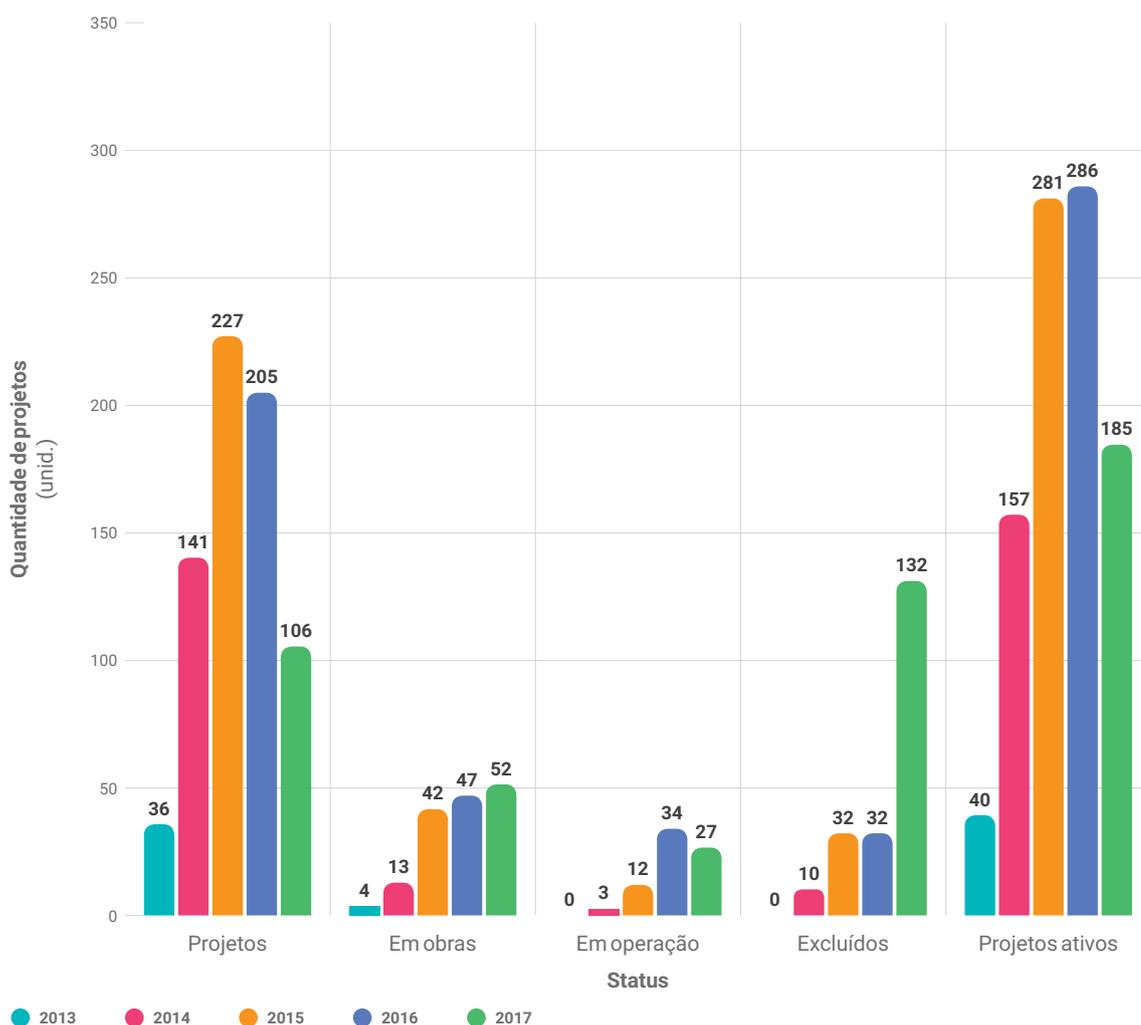
Nas subseções seguintes é analisada a evolução do status dos projetos nos últimos cinco anos, conforme apontado pelas Figuras 1, 2, 3 e 4.

### 3.1.1. PAC 2 mobilidade urbana-grandes cidades

O PAC 2 Mobilidade Urbana-Grandes Cidades é o programa de financiamento com a maior quantidade de projetos vinculados. De acordo com a **Figura 1**, o número total de projetos do programa aumentou desde o início do acompanhamento. Em 2016, havia 318 empreendimentos cadastrados, todavia, no decorrer do último ano, houve uma redução considerável provocada pela exclusão de 132 iniciativas. Desse total, 101 projetos foram excluídos porque não conseguiram

formalizar a contratação das operações de crédito, conforme indicado pelas portarias já citadas. Somam-se ainda outros 31 projetos que tiveram dificuldades para cumprir as etapas necessárias para tornar subsistente a seleção dessas propostas. Atualmente, existem 185 projetos ativos. No entanto, apenas 27 estão em operação (14,6%). Ainda de acordo com a **Figura 1**, desde o início do monitoramento, as propostas nos níveis iniciais de análises, estudos e preparação, sempre foram as mais representativas. Em 2017, elas representam 57,3% dos projetos ativos (106 propostas).

**Figura 1** – PAC 2 Mobilidade Urbana-Grandes Cidades: evolução da quantidade de projetos por status (2013-2017)



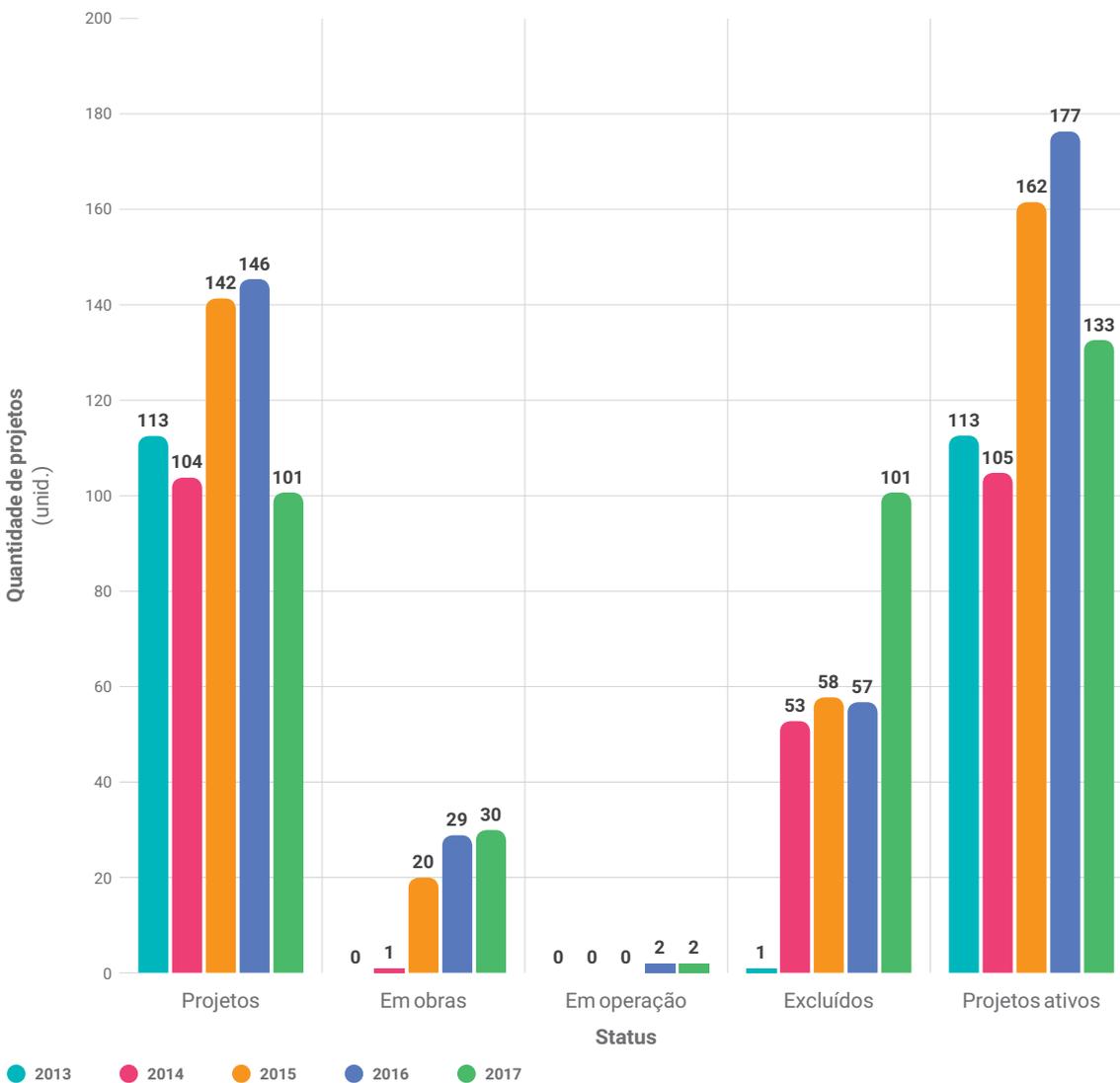
Fontes: Ministérios do Esporte; das Cidades; do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; e Mídia.

### 3.1.2. PAC 2 mobilidade urbana-médias cidades

Em 2016, houve a exclusão representativa de projetos do PAC Mobilidade Urbana Médias Cidades, da mesma forma como ocorreu para as grandes cidades. Ao todo, foi interrompido o processo de contratação de 101 empreendimentos. Desse total, 44 foram oficialmente excluídos pelas portarias publicadas em dezembro do último ano e já mencionadas anteriormente. Outros 57 projetos

foram abandonados devido a problemas relacionados às exigências das sistemáticas de contratação e também pela falta de qualidade técnica necessária. No caso das médias cidades, a situação atual das intervenções já operacionalizadas é mais preocupante. Apenas dois projetos estão em operação, de um universo de 133 que continuam registrados no programa. A Figura 2 revela que, atualmente, 75,9% dos empreendimentos (101 projetos) encontram-se na fase inicial, outros 30 estão em obras (22,6%).

**Figura 2 – PAC 2 Mobilidade Urbana-Médias Cidades: evolução da quantidade de projetos por status (2013-2017)**

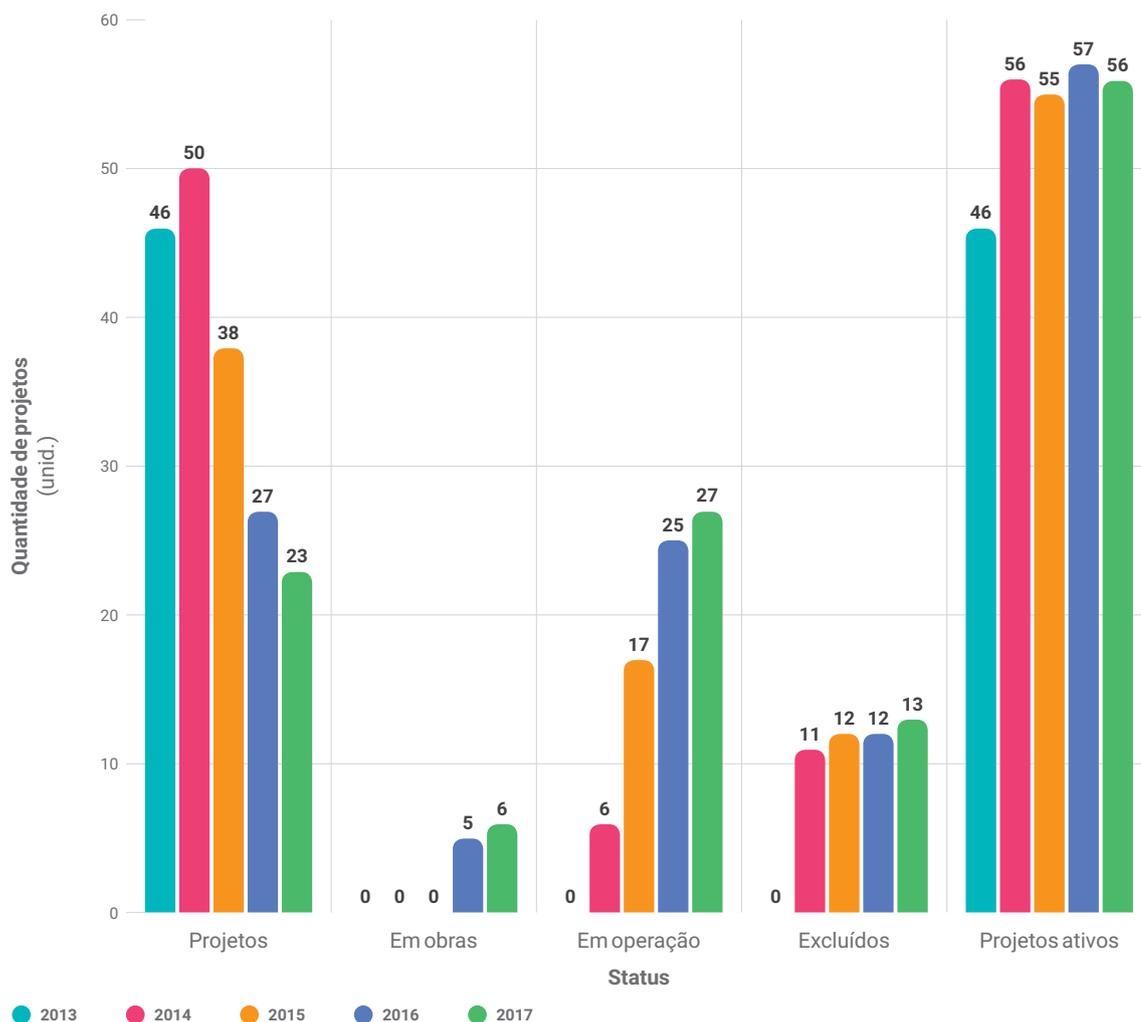


Fontes: Ministérios do Esporte; das Cidades; do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; e Mídia.

### 3.1.3. Matriz de responsabilidade da Copa

A Matriz de Responsabilidade da Copa é o programa de financiamento com maior percentual de efetividade em relação às operações operacionalizadas. Os dados atuais indicados na **Figura 3** mostram que com base na quantidade de projetos inicialmente previstos, 39,1% estão em operação. Contudo, a representatividade dos empreendimentos que foram excluídos é um destaque negativo (18,8%), assim como observado nos programas relacionados ao PAC.

**Figura 3** – Matriz de Responsabilidades Copa do Mundo: evolução da quantidade de projetos por status (2013-2017)



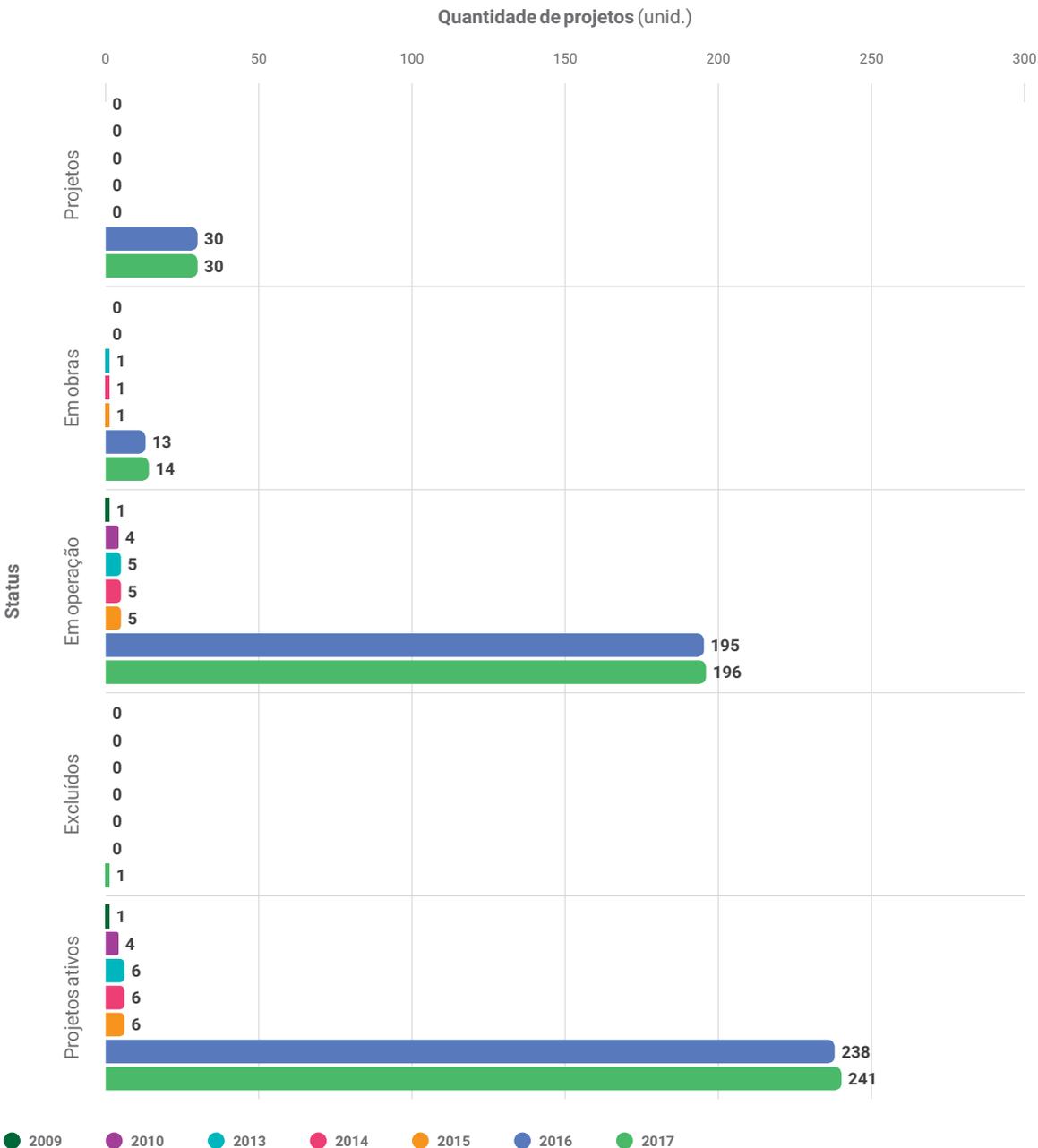
Fontes: Ministérios do Esporte; das Cidades; do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; e Mídia.

### 3.1.4. Outras iniciativas de financiamento

Essas iniciativas tornaram-se possíveis devido à postura de cidades que optaram por financiar projetos de mobilidade urbana com recursos do próprio orçamento municipal, ou por meio de outros programas de financiamento, viabilizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), por exemplo. Existem hoje 241 projetos registrados (Figura 4).

Cabe ressaltar que a maior parte das intervenções municipais ocorreu principalmente após as manifestações populares de junho de 2013. Na maioria dos casos foram elaborados e implantados projetos de Faixas Exclusivas (138) e Corredores (32). Também estão considerados neste grupo Sistemas BRT, Trens, Metrô, Monotrilho e as Redes Cicloviárias implantadas recentemente e nos anos anteriores. Como é observado, de um total de 241 projetos, 81,3% estão operacionalizados.

**Figura 4 – Outras iniciativas de financiamento: evolução da quantidade de projetos por status (2013-2017)**



Fontes: Ministérios do Esporte; das Cidades; do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; e Mídia.

## 3.2. Análise das intervenções operacionalizadas

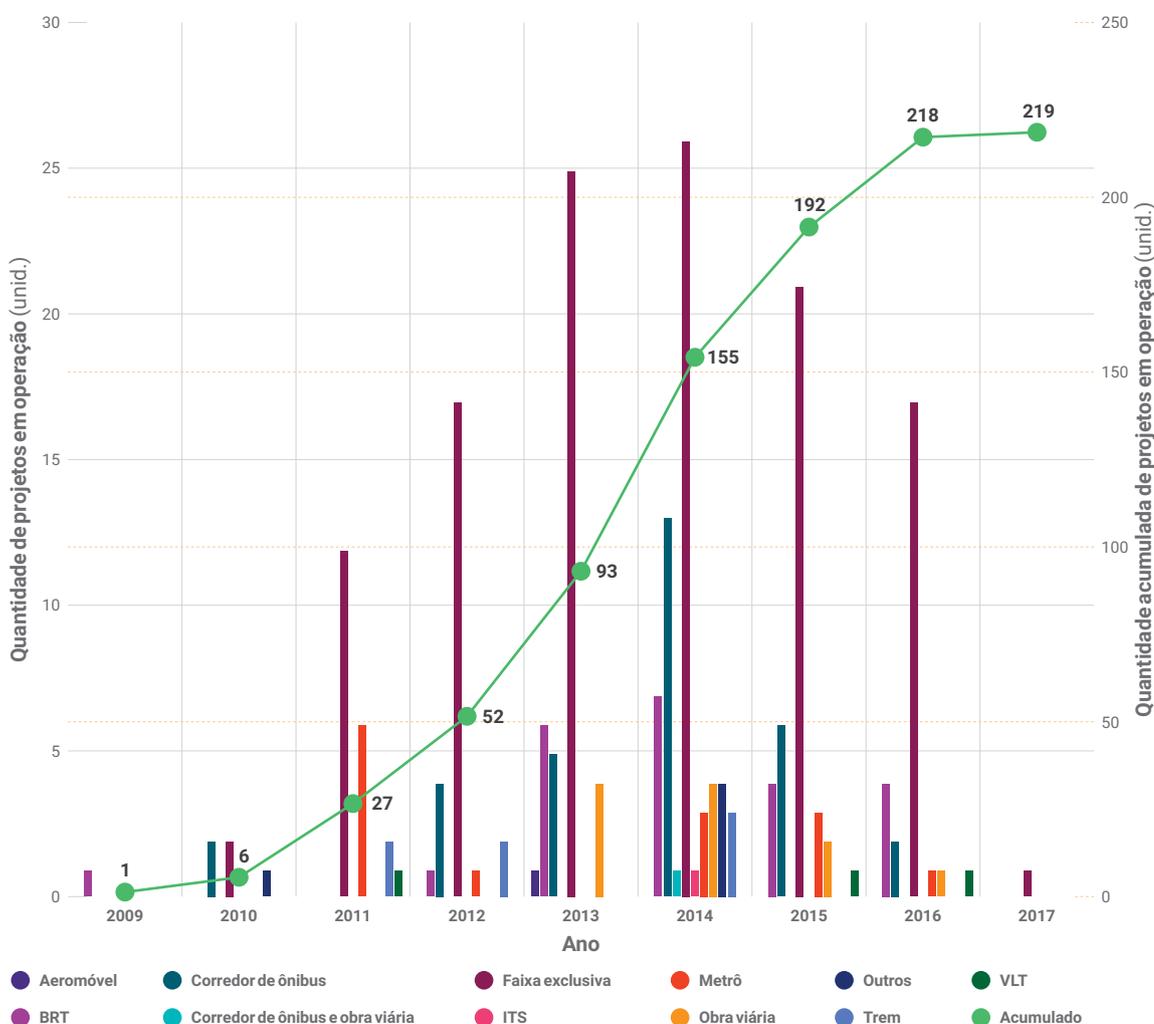
Esta seção dedica-se à análise da quantidade de projetos, total de investimentos e extensão das intervenções operacionalizadas. Além dos programas federais destacados anteriormente, os dados apresentados nas Figuras 5, 6 e 7 também contemplam os empreendimentos resultantes das iniciativas municipais de financiamento.

### 3.2.1. Quantidade de intervenções operacionalizadas

Na Figura 5, é possível observar a evolução anual e acumulada dos empreendimentos que concluíram as etapas de elaboração

do projeto, execução das obras e iniciaram operação e atendimento aos usuários. Atualmente, existem 614 empreendimentos ativos cadastrados no banco de dados. Desse universo, 219 já estão em funcionamento (35,7%). No período 2012-2016, 166 projetos iniciaram operação, uma quantidade satisfatória. No último ano, apenas um empreendimento foi concluído e começou a operar. É evidente que houve uma redução do crescimento de intervenções operacionalizadas após 2015. Os dados revelam também que as cidades que optaram por projetos de priorização do transporte público por ônibus obtiveram resultados imediatos. Os Sistemas BRT, os Corredores e as Faixas Exclusivas reunidos representam 80,8% das intervenções operacionalizadas (177 projetos).

**Figura 5 –** Projetos de mobilidade urbana: histórico das intervenções operacionalizadas (2009-2017)



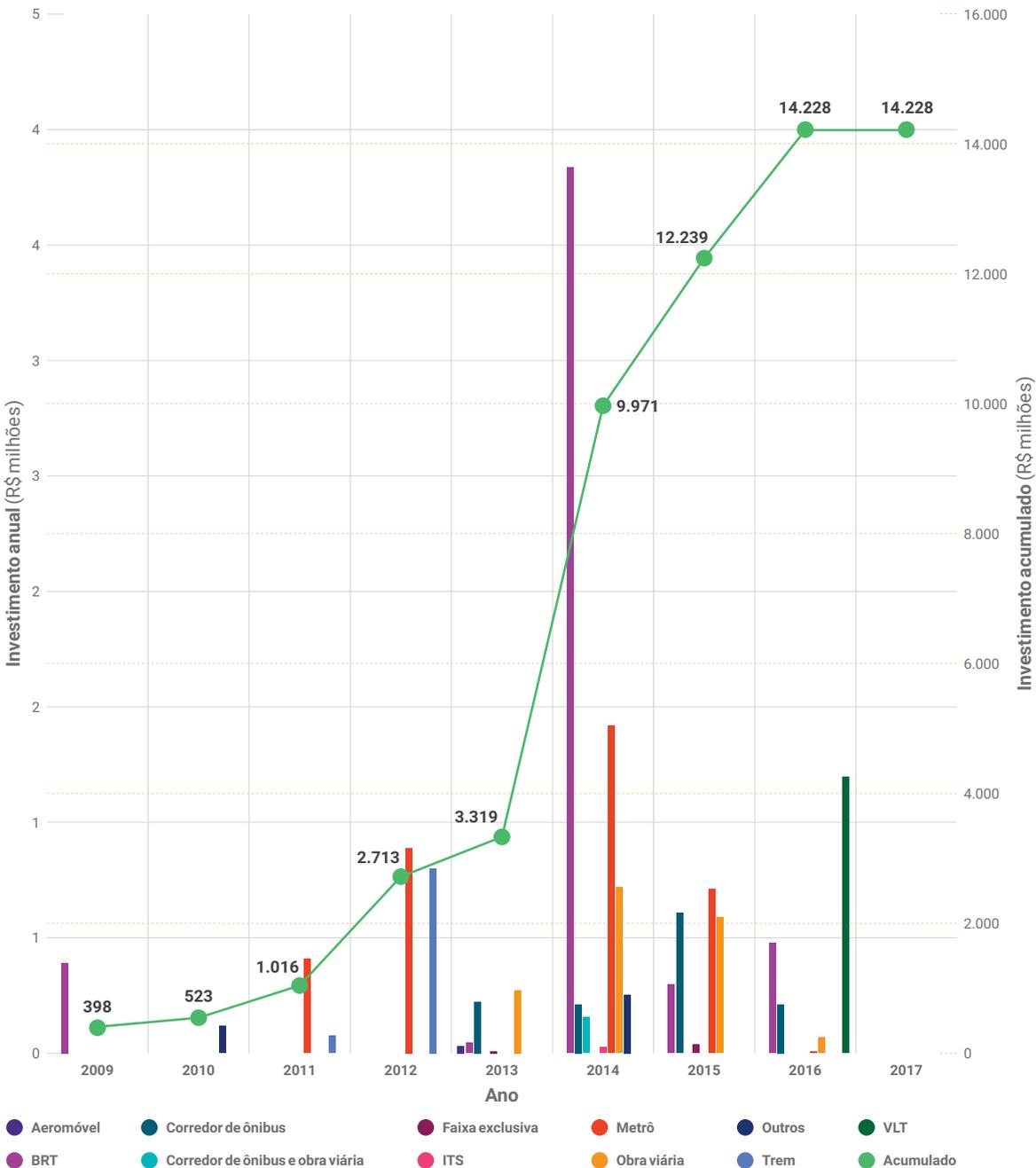
Fontes: Ministérios do Esporte; das Cidades; do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; e Mídia.

### 3.2.2. Total de investimentos alocados

Esse indicador considera a quantidade de recursos alocada para realização dos empreendimentos que estão em operação. Na **Figura 6**, observa-se que os valores cresceram ano após ano desde 2009. Somente no intervalo entre 2013 e 2014 foram realizados aproximadamente R\$ 6,7 bilhões em investimentos.

No período 2014-2016, mais R\$ 4,3 bilhões foram alocados. Do total global de investimentos, R\$ 6,6 bilhões (46,5%) foram destinados exclusivamente para os projetos de Sistemas BRT, Corredores e Faixas Exclusivas. Em relação ao total de recursos inicialmente previsto pelos programas de financiamento (R\$ 151,7 bilhões), o valor dedicado a todos os empreendimentos já em operação (R\$ 14,2 bilhões) representa apenas 9,4% do total.

**Figura 6 –** Projetos de mobilidade urbana: histórico dos investimentos em intervenções operacionalizadas (2009-2017)



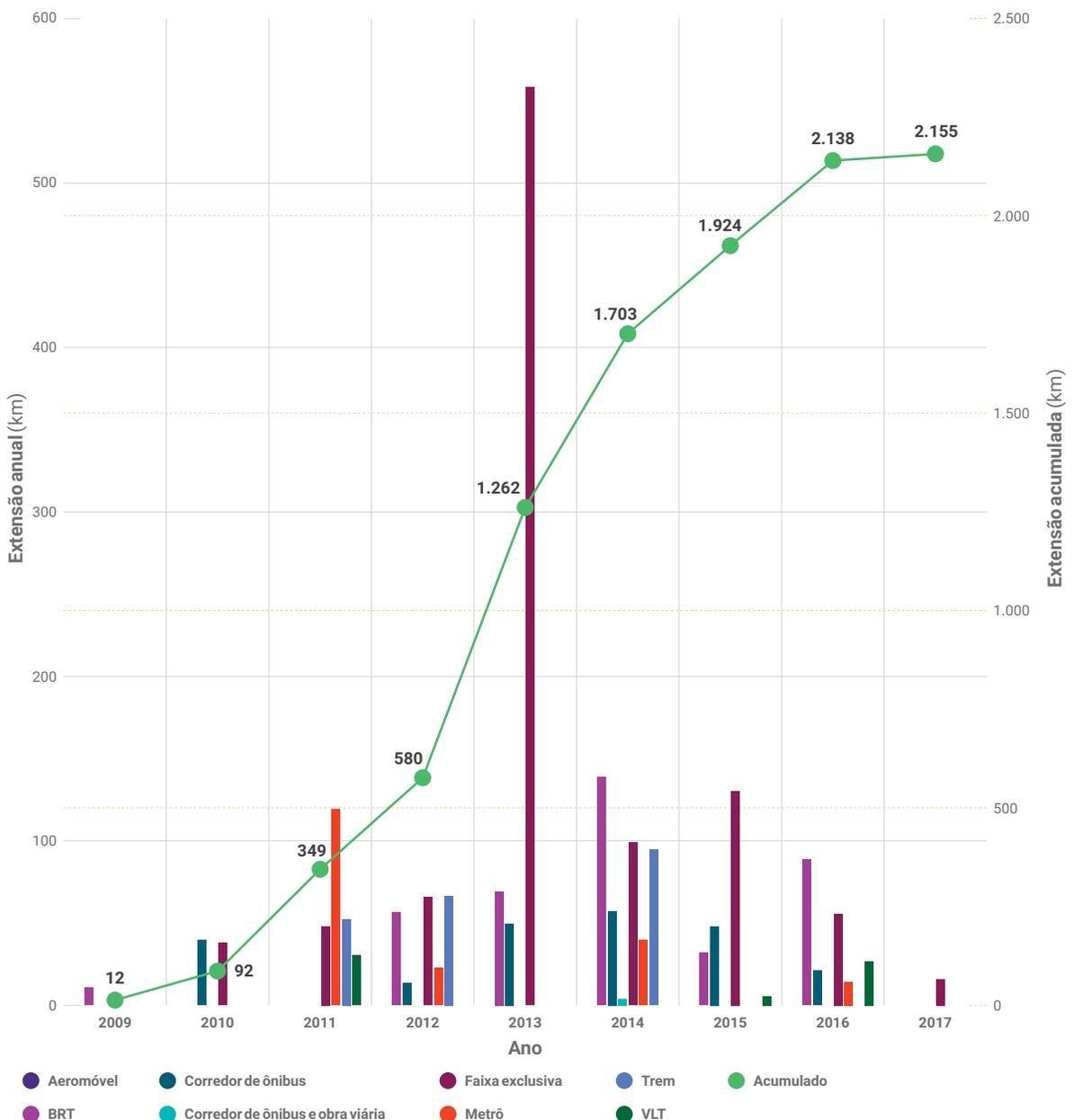
Fontes: Ministérios do Esporte; das Cidades; do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; e Mídia.

### 3.2.3. Quilometragem operacionalizada

Juntos, os programas de financiamento do governo federal e as iniciativas municipais promoveram a implantação de 2.155 quilômetros de infraestrutura dedicada aos transportes públicos urbanos, nos últimos nove anos. Na **Figura 7**, está destacada a evolução anual e acumulada da quilometragem dos projetos relacionados à priorização do transporte público coletivo. Nesta análise não

estão considerados os empreendimentos relacionados às obras viárias e implantação de tecnologia, como também terminais e estações. Um total de 1.789 quilômetros foi inaugurado somente no período 2012-2016. Contudo, os dados permitem observar que o ritmo de crescimento da quilometragem operacionalizada está desacelerado desde 2015. Novamente, destacam-se os projetos que elegeram o modo ônibus, pois somados representam 1.668 quilômetros, sendo equivalente a 77,4% da infraestrutura em operação.

**Figura 7 –** Projetos de mobilidade urbana: histórico da infraestrutura operacionalizada (2009-2017)



Fontes: Ministérios do Esporte; das Cidades; do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; e Mídia.

## 4. Conclusões

Os dados resultantes do acompanhamento da evolução dos projetos revelam que não houve alteração significativa em relação ao último ano. Os avanços foram modestos quando são analisados os empreendimentos que estão em operação. O crescimento registrado no período 2016-2017, em relação à quantidade de projetos, investimentos e infraestrutura já operacionalizados, foi de 19,7%, 14,5%, 23,7%, respectivamente. Contudo, sabe-se que essa evolução dos números deve-se mais à atualização do banco de dados e obtenção de informações que não estavam registradas, do que ao fato do início de operação de novos empreendimentos durante o último ano. Pelo contrário, conforme foi destacado, houve sim a exclusão de uma quantidade importante de projetos que não conseguiram cumprir com a etapa inicial de formalização das operações de crédito.

Nos últimos dez anos foram destinados R\$ 151,7 bilhões para investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana, porém apenas R\$ 14,2 bilhões foram utilizados. A quantidade é muitíssimo inferior em relação ao total previsto (9,4%). Vários foram os fatores que contribuíram para que o país perdesse uma oportunidade única para efetivação dos investimentos e alteração do padrão de qualidade dos deslocamentos realizados pela população nos principais centros urbanos. Entre as dificuldades enfrentadas, destacam-se a falta de capacidade de endividamento dos municípios e a baixa qualidade de parcela expressiva de projetos. É inegável que, após a realização dos grandes eventos esportivos, a redução da cobrança pela necessidade de conclusão das obras para a realização da Copa do Mundo 2014 e dos Jogos Olímpicos 2016 também colaboraram. Ademais, o cenário de instabilidade política e crise econômica presente nos últimos dois anos também teve influência.

Como aspecto positivo, merece destaque o desempenho dos empreendimentos de priorização do transporte público por ônibus. O modo ônibus atingiu representatividade de 80,8%, 46,5% e 77,4% de projetos, investimentos e quilometragem operacionalizados, respectivamente. Esse fato ratifica a adaptabilidade do modo ônibus na matriz de transporte de cidades de diferentes portes demográficos e uma satisfatória relação custo-benefício, uma vez que o custo dos projetos não compromete as finanças municipais, possuem menor tempo de implantação e detêm uma grande capacidade de transporte e atendimento aos usuários.

## 5. Referências

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS-NTU. **Anuário 2011-2012**. Brasília, 2012.

\_\_\_\_\_. **Estudos de BRT no Brasil**. 2ª ed. Brasília, 2012. 145 p.

\_\_\_\_\_. **Anuário 2012-2013**. Brasília, 2013.

\_\_\_\_\_. **Faixas exclusivas de ônibus urbanos: experiências de sucesso**. Brasília, 2013. 38 p. ISBN 978-85-66881-05-9.

\_\_\_\_\_. **Anuário 2013-2014**. Brasília, 2014.

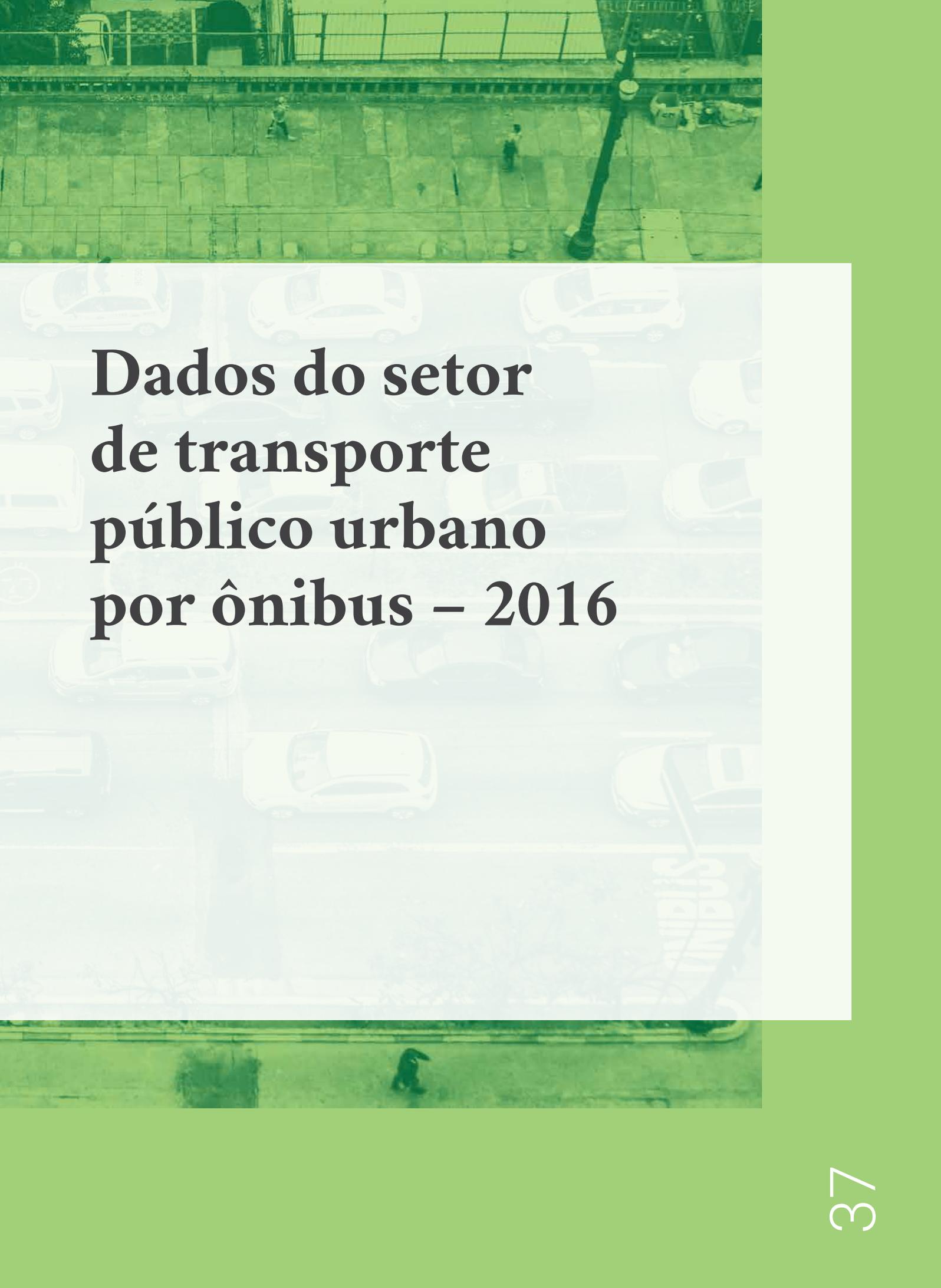
\_\_\_\_\_. **Anuário 2014-2015**. Brasília, 2015.

\_\_\_\_\_. **Prioridade ao transporte público por ônibus: panorama dos projetos e investimentos**. Brasília, 2016. 90 p. ISBN 978-85-66881-08-0.

\_\_\_\_\_. **Anuário 2015-2016**. Brasília, 2016. BRASIL. Diário Oficial da União. Portaria nº 632, de 29 de dezembro de 2016. Brasil.

\_\_\_\_\_. **Diário Oficial da União**. Portaria nº 633, de 29 de dezembro de 2016. Brasil.



An aerial photograph of a city street, showing a grid of roads, cars, and a bus stop sign. The image is overlaid with a semi-transparent white box containing the title text. The overall color scheme is green and white.

# **Dados do setor de transporte público urbano por ônibus – 2016**

## 1. Introdução

Há 24 anos a NTU iniciou o acompanhamento dos principais indicadores do transporte público por ônibus. Desde então, o objetivo da entidade tem sido identificar a realidade atual, compreender tendências e traçar perspectivas em relação aos cenários operacional e econômico do setor. Nesse sentido, como parte da metodologia adotada para atingir um alto nível de confiabilidade na análise do cenário nacional, foram selecionadas as capitais Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP, que juntas representam 37% da demanda transportada e 34% da frota total de ônibus que operam nos 3.313 municípios brasileiros atendidos por sistemas organizados de transporte público por ônibus.

É importante destacar que o entendimento dos indicadores selecionados deve ser parte de uma análise ampla, que incorpore outros fatores que interferem na dinâmica da mobilidade urbana das cidades. Destacam-se, nesse contexto, a atual situação econômica, o índice de desemprego, a alteração do perfil demográfico da população, além da inserção e expansão dos novos serviços de transporte flexíveis e responsivos à demanda. Entretanto, o foco desta seção é a análise direta dos indicadores apresentados, que é essencial e deve ser o ponto de partida para compreensão da situação do setor.

## 2. Análise dos indicadores

As próximas subseções apresentam a análise da demanda equivalente, da quilometragem produzida, do índice de passageiros equivalentes por quilômetro e da quantidade de usuários equivalentes transportados diariamente por ônibus. Além desses indicadores relacionados à produtividade, são averiguados o salário médio mensal dos motoristas, o preço médio do óleo diesel, a tarifa média e o custo por quilômetro, que permitem examinar a evolução dos custos operacionais. Por fim, são explorados o índice de frota total e o comportamento das vendas de ônibus do tipo urbano e micro-ônibus, que expressam parcialmente a renovação da frota e as tendências mercadológicas.

Ao todo, são analisados 11 indicadores. A maioria possui série histórica iniciada ainda na primeira metade da década de 1990. As exceções são os indicadores influenciados pela demanda, frota de ônibus e quilometragem. Para esses casos os dados são apresentados a partir de 2013. Esse tratamento diferenciado deve-se ao fato do aumento da abrangência do sistema municipal de São Paulo-SP, que há quatro anos adicionou os dados do subsistema local anteriormente operado pelas cooperativas.

A **Tabela 1** reúne os resultados dos indicadores para os meses de abril e outubro de 2016.

**Tabela 1 – Sistema de ônibus urbano: dados operacionais e indicadores de desempenho (abril e outubro de 2016)**

Dados	Abril (2016)	Outubro (2016)
Passageiros equivalentes transportados por mês (unid.)	323.554.008,00	315.038.939,00
Quilometragem produzida mensal (km)	207.768.709,71	215.726.050,61
Índice de passageiros equivalentes por quilômetro-IPKe (unid.)	1,56	1,46
Passageiros equivalentes transportados por veículo por dia (unid.)	341	339
Salário médio mensal dos motoristas (R\$ const.)	1.906,89	1.965,87
Preço médio do óleo diesel (R\$ const.)	2,89	2,78
Tarifa média ponderada (R\$ const.)	3,73	3,62
Custo ponderado por quilômetro (R\$ const.)	6,23	6,17
Índice de frota total (%)	96,74	94,80
Idade média da frota (anos)	5,01	5,03

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

Nota: R\$ const. - Refere-se ao valor atualizado em reais.

\*Dados referentes às cidades de Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP. Exceto para o salário médio dos motoristas, que contempla todas as capitais.

## 2.1. Passageiros equivalentes transportados por mês

Em 2016, não houve alteração no comportamento histórico da demanda de passageiros equivalentes transportados em relação aos demais anos da série iniciada em 2013. Desde então, o transporte público por ônibus deixou de transportar, anualmente, significativas parcelas de usuários. Os dados registrados em 2016, e destacados na [Figura 1](#), apontam uma redução de 8,2% em relação ao ano de 2015, com base na análise consolidada dos dados de abril e outubro. Nos últimos três anos, o nível da queda de passageiros atingiu 18,1%.

A avaliação da série histórica completa, iniciada em 1994, permite identificar uma similaridade no desempenho desse indicador. Essa similaridade é evidente nos últimos três anos (2013-2016) em relação ao período 1994-2003, que foi a fase na qual a queda da demanda foi de 30,3%. É evidente que, após o período 2004-2012, caracterizado pela relativa estabilização da demanda, os dados dos sistemas demonstraram a tendência acentuada de redução de passageiros transportados, provavelmente motivada pela crise econômica e pelo aumento do desemprego.

**Figura 1** – Evolução dos passageiros equivalentes transportados por mês no sistema de ônibus urbano

(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. Quilometragem mensal produzida

A quilometragem produzida em 2016 foi reduzida em 2,0% em relação ao ano de 2015, considerando a média dos meses de abril e outubro. Esse comportamento aponta para uma tendência de redução da oferta de serviços nos anos mais recentes, como pode ser observado na **Figura 2**. Em 2014 e 2015, também foram verificadas reduções da ordem de 0,5% e 5,6%<sup>1</sup>, respectivamente. Seguramente, essa é uma reação para preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos sistemas de transporte diante das acentuadas e sucessivas reduções de demanda enfrentadas nos últimos anos. Essa situação foi apontada por algumas cidades que, após consulta realiza-

da pela NTU sobre os motivos que ocasionaram a redução de oferta, informaram que a quilometragem produzida foi diminuída com anuência do poder público.

Historicamente, observa-se a resistência em reduzir a oferta (quilometragem produzida) em função da queda da demanda (passageiros). Essa abordagem deve-se à justificativa da manutenção do nível dos serviços, para que não contribuam para subsequente deterioração da situação. Entretanto, fatores como redução da velocidade operacional, intensificação da perda de usuários, elevação do custo dos principais insumos do setor e congelamento das tarifas têm obrigado as administrações públicas a diminuir a quilometragem produzida para manutenção de uma oferta de serviço coerente com os atuais níveis de produtividade do setor.

**Figura 2 – Evolução da quilometragem produzida mensal no sistema de ônibus urbano**  
(Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP)



<sup>1</sup> Nesta edição do anuário, os valores da quilometragem do ano de 2015 foram alterados em relação àqueles apresentados no Anuário NTU 2015-2016. Essa mudança deve-se à correção da quilometragem produzida de algumas cidades, que havia informado a quilometragem total programada e não a efetivamente realizada.

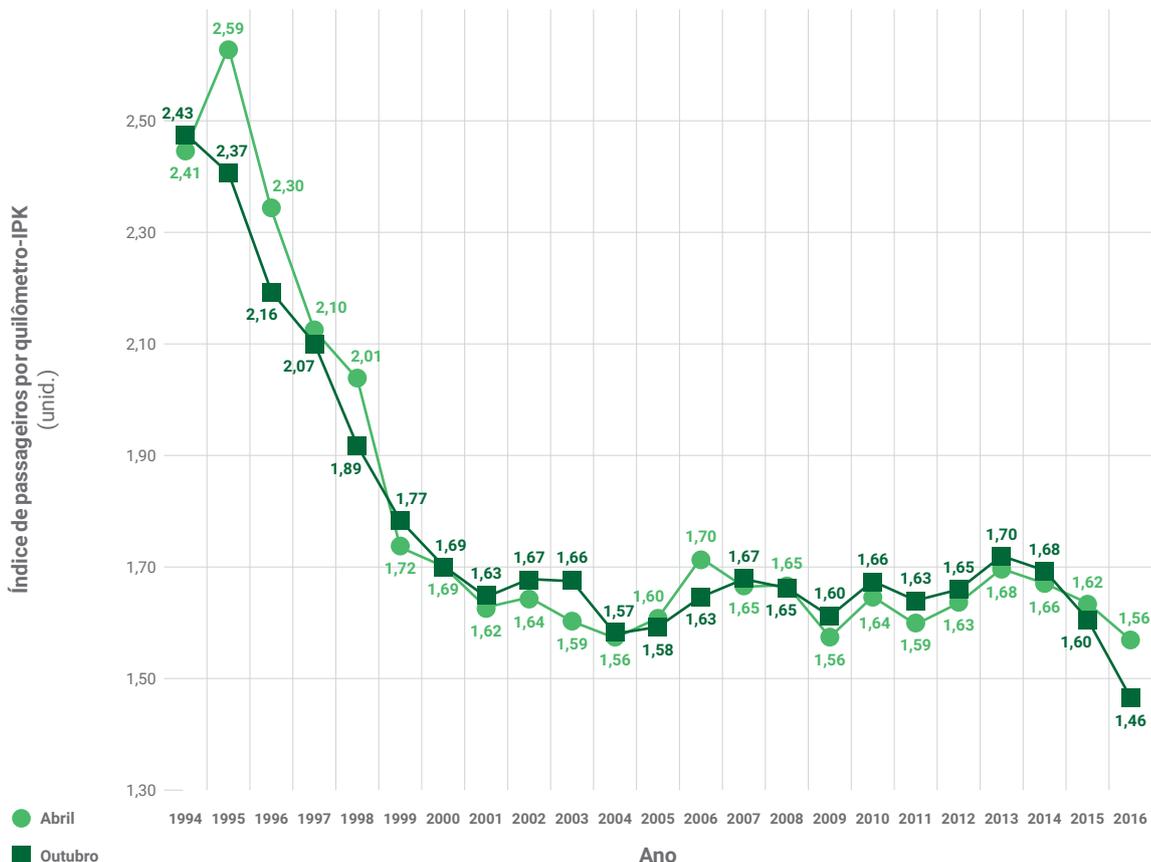
## 2.3. Índice de passageiros equivalentes por quilômetro

Por mais um ano, o setor perdeu produtividade. A análise consolidada dos meses considerados indica uma redução de 6,2% do índice de passageiros equivalentes (IPKe) no ano de 2016. O índice médio desse ano foi de 1,51. A redução mais significativa ocorreu no mês de outubro, 8,8% contra 3,7% de perda em abril. Após um pequeno aumento de eficiência conseguido em 2013, foram três anos de queda do principal indicador de produtividade do setor. Nos anos de 2014 e 2015 foram registradas diminuições de 1,2% e 3,59%<sup>2</sup>, respectivamente.

Os valores atuais são bastante inferiores àqueles já obtidos pelo setor nos primeiros anos da série histórica. Como pode ser observado, o IPKe já foi de 2,42 e 2,48 em 1994 e 1995, respectivamente, considerando a média dos meses de abril e outubro. Ainda de acordo com a série histórica apresentada, nos últimos 17 anos não existiu mudança significativa do IPKe que apontasse para uma retomada dos níveis de produtividade verificados nos primeiros anos do levantamento. Pelo contrário, de acordo com a [Figura 3](#), existe uma tendência de redução da produtividade nos três anos mais recentes.

### Figura 3 – Evolução do índice de passageiros por quilômetro (IPKe) no sistema de ônibus urbano

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



<sup>2</sup> A alteração dos valores de IPK do ano de 2015, observada nesta edição do anuário, ocorreu devido à correção dos valores da quilometragem produzida, conforme motivo informado na nota 1.

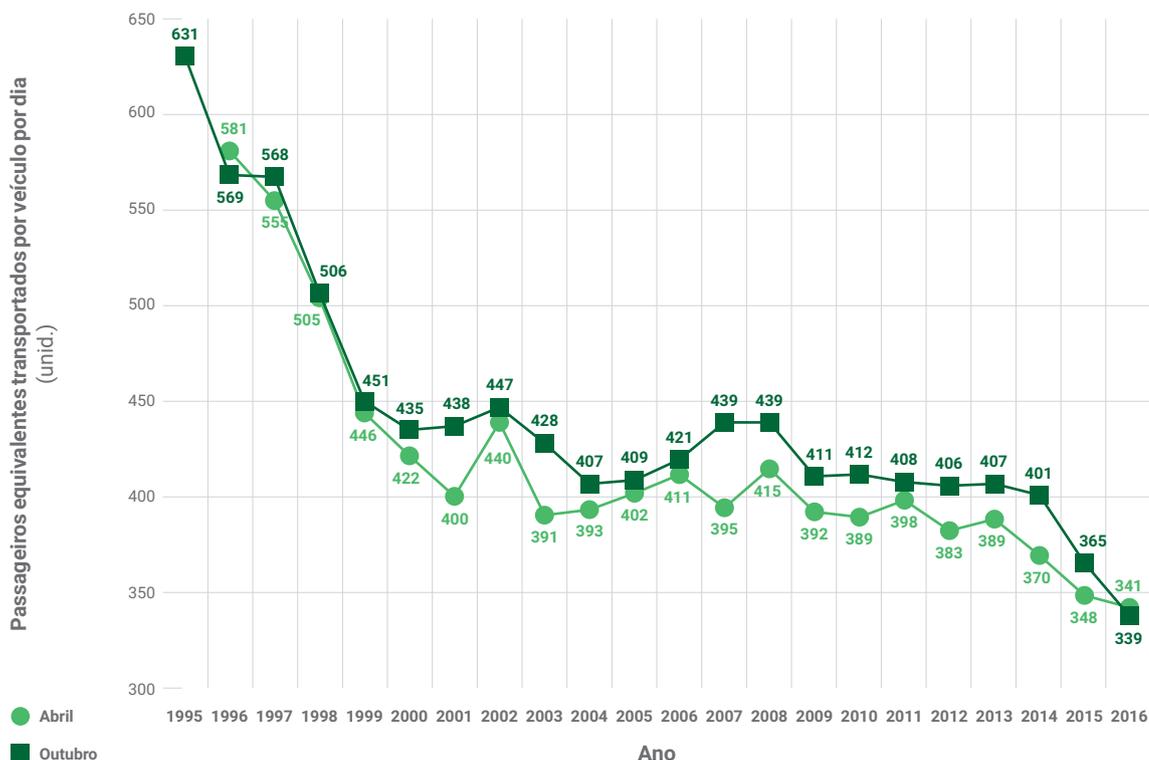
## 2.4. Passageiros equivalentes transportados por veículo por dia

O carregamento por ônibus mais uma vez apresentou redução em relação ao ano anterior. Em 2016, a quantidade de passageiros transportados diariamente por veículo caiu 4,6% comparativamente com o ano de 2015. Igualmente à série histórica de demanda de passageiros transportados, nos últimos três anos (2013-2016) esse indicador destaca-se por apresentar níveis anuais mais intensos de diminuição, similares aos resultantes no início da coleta de dados. Nos 22 anos de acompanhamento, a redução total do carregamento diário por veículo para o mês de outubro é de 46,3% (Figura 4).

O comportamento deste indicador é diretamente condicionado por um fator essencial para a produtividade do sistema de transporte por ônibus: a velocidade operacional. Devido aos congestionamentos cada vez mais intensos nos centros urbanos de grande e médio porte, a velocidade dos veículos diminuiu 50% nos últimos 20 anos, segundo dados da NTU (2016). Essa situação provoca a necessidade de aquisição e inserção de novos ônibus nos sistemas que precisam de uma frota maior para atender a mesma quantidade de viagens determinada pelos órgãos gestores. Esse cenário é agravado pela falta de uma política de priorização do transporte público por ônibus, que no caso das cidades brasileiras encontra apoio em poucas iniciativas de implantação de Sistemas BRT, Corredores e Faixas Exclusivas.

**Figura 4 – Evolução dos passageiros equivalentes transportados por veículo por dia no sistema de ônibus urbano**

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



## 2.5. Salário médio mensal dos motoristas

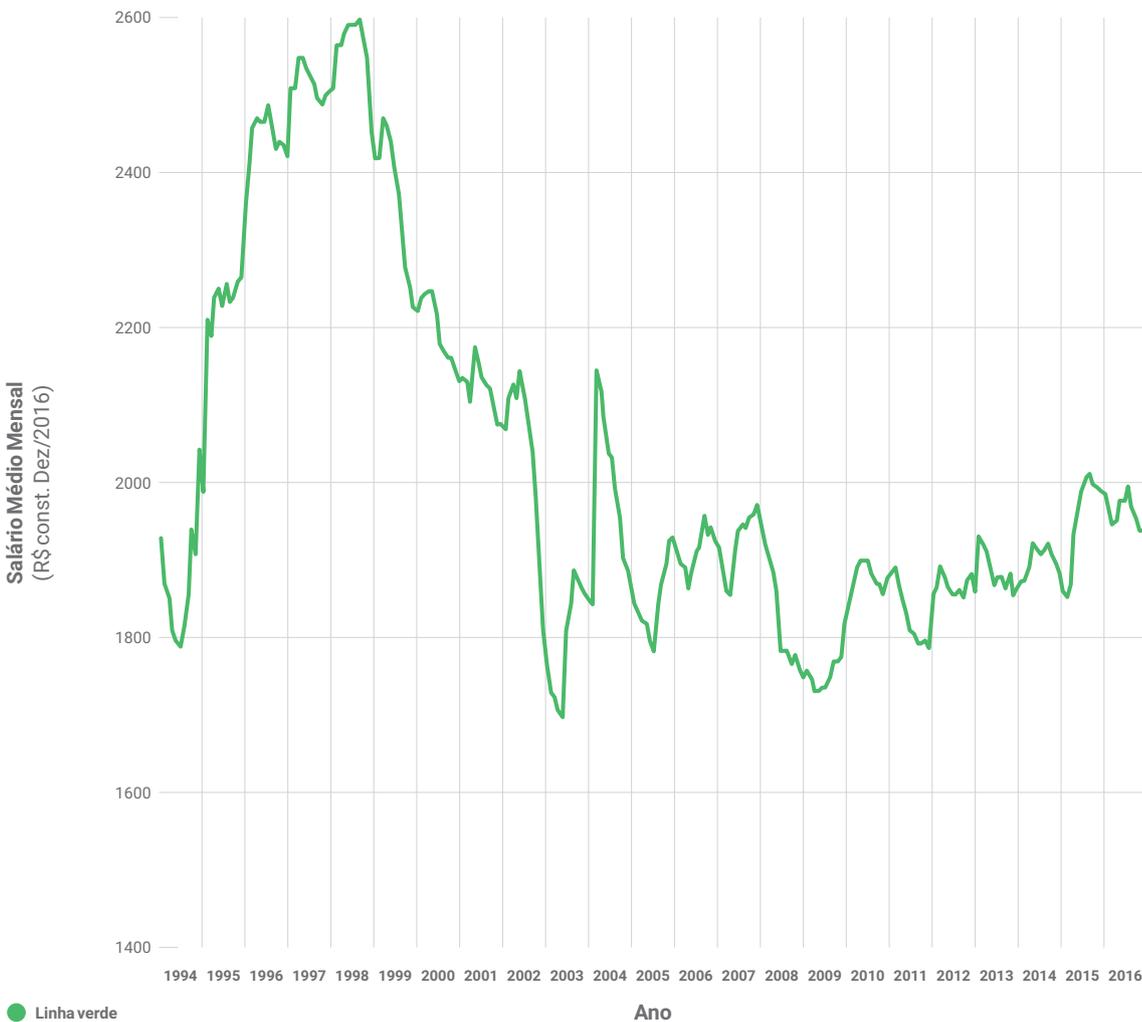
Nos últimos 12 meses, o salário médio dos motoristas do transporte público por ônibus de todas as capitais brasileiras ficou acima de R\$ 1.900,00, após correção dos valores praticados pelo IGP-DI da Fundação Getúlio Vargas-FGV. O setor de transporte público por ônibus é intensivo em utilização de mão de obra, que representa 40,3% de todos os custos (NTU, 2017). Por isso, os valores salariais pra-

ticados atualmente pressionam o custo total e, conseqüentemente, os valores das tarifas.

Historicamente, os reajustes salariais concedidos aos motoristas garantem ganhos reais para a categoria, ou seja, são além da reposição da inflação do período. Embora esse contexto desfavorável, a [Figura 5](#) revela que as empresas mantiveram a remuneração dos motoristas na faixa salarial compreendida entre R\$ 1.600,00 e R\$ 2.000,00 nos últimos 13 anos. Portanto, não houve reduções salariais significativas para o setor.

### Figura 5 – Evolução do salário médio mensal dos motoristas do sistema de ônibus urbano (capitais brasileiras)

Em R\$ const. pelo IGP-DI – Dezembro/2016.



## 2.6. Preço médio do óleo diesel

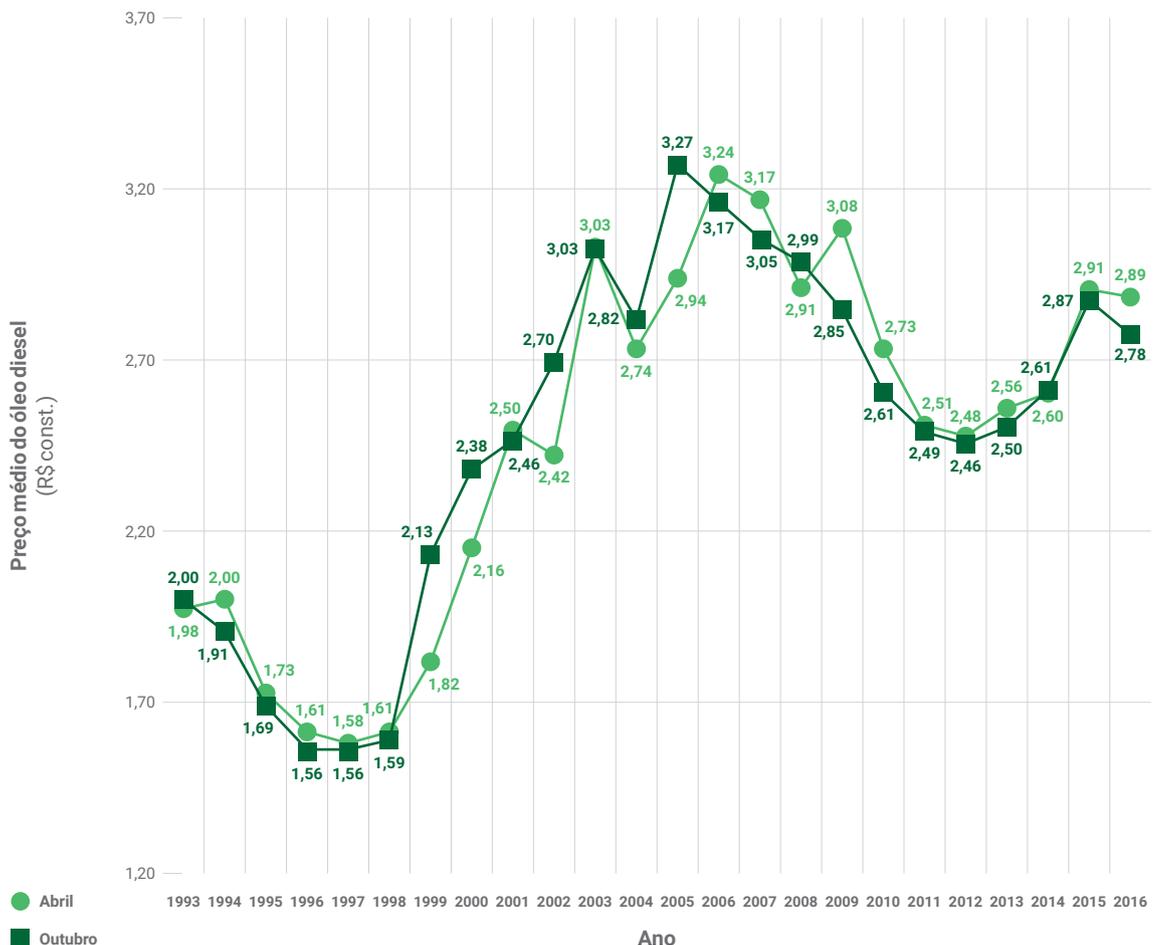
Os preços de comercialização do óleo diesel em 2016 sofreram uma pequena redução em relação ao ano anterior, apenas 1,7%, como demonstrado pela **Figura 6**. Durante 24 anos de coleta dos valores praticados para comercialização com os grandes consumidores, houve aumento em 13 oportunidades, já considerando os valores corrigidos pelo IGP-DI (FGV).

O acompanhamento realizado pela NTU, a partir de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE referentes ao

custo dos principais insumos do setor, revela que nos últimos 18 anos (1999-2017) a variação acumulada dos preços do óleo diesel foi 214,1% maior que a variação acumulada do Índice de Preços ao Consumidor Amplo-IPCA. Comparativamente com o custo da gasolina, principal combustível do modo de transporte individual e motorizado, a variação acumulada do óleo diesel foi 191,3% superior. Diante disso, faz-se oportuno e necessário evidenciar a falta de sintonia entre as diretrizes definidas pelo governo federal para as políticas do setor econômico e de mobilidade urbana.

**Figura 6** – Evolução do preço médio do óleo diesel para grandes consumidores do sistema de ônibus urbano

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



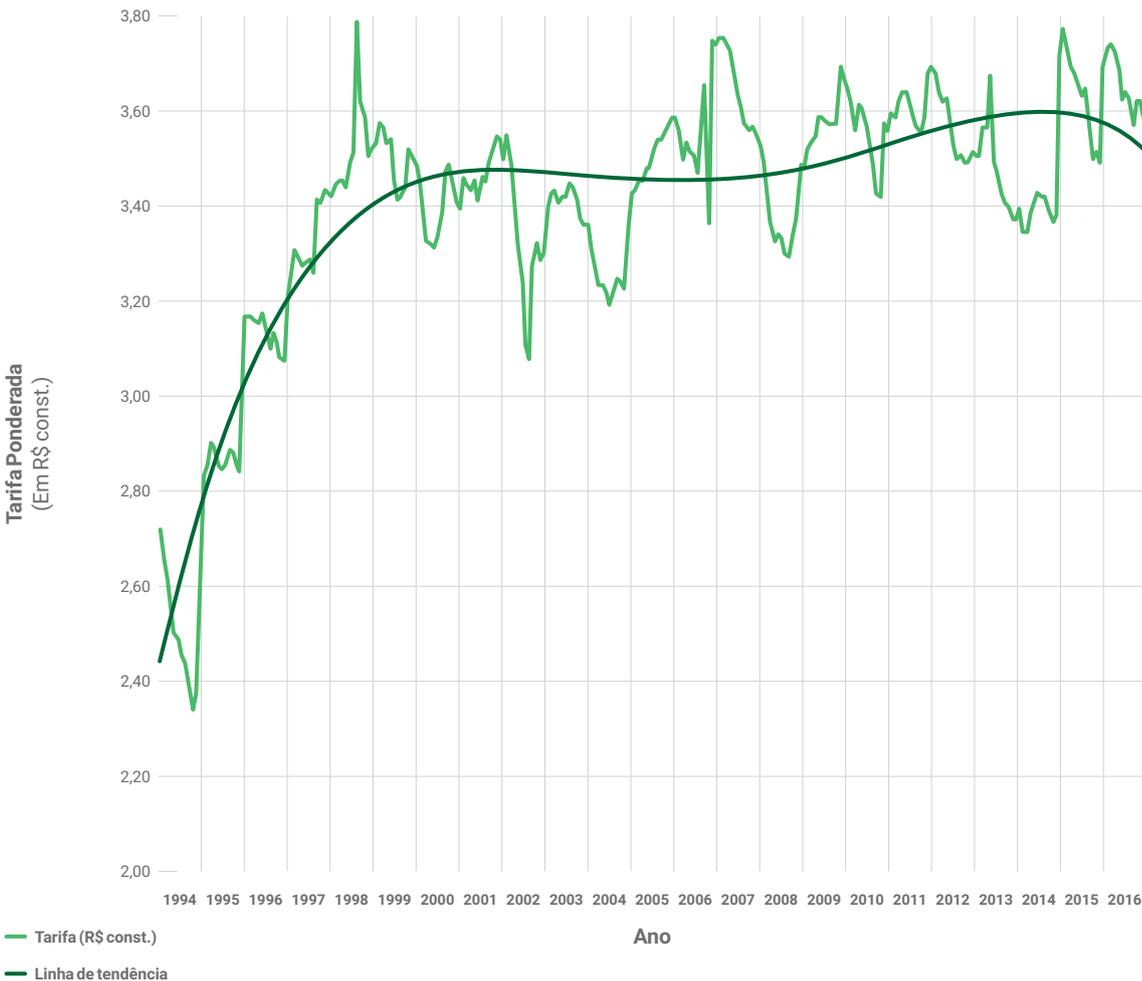
## 2.7. Tarifa média ponderada

Após correção dos valores das tarifas pelo IGP-DI (FGV), constatou-se que a tarifa média foi reajustada em 2,6% no último ano, de acordo com comparativo realizado entre dezembro de 2015 e dezembro de 2016. Esse reajuste é menor do que a variação acumulada do IPCA para o mesmo período, que foi de 6,3%. A tarifa média das capitais pesquisadas, ponderada pela quantidade de passageiros equivalentes transportados, fechou o último ano em R\$ 3,59.

Conforme indicado pela linha de tendência destacada na **Figura 7**, verifica-se que existem dois momentos na série histórica. O primeiro é o período caracterizado por reajustes mais significativos, de 1994 até 1999, consequência da elevação dos custos dos principais insumos do setor (mão de obra e combustível), que historicamente são reajustados com índices superiores à inflação. Entretanto, nos últimos 17 anos, o valor da tarifa média encontra-se estabilizado entre uma faixa de valores com média de R\$ 3,50. Essa situação caracteriza o segundo momento histórico.

**Figura 7 – Evolução da tarifa média ponderada pelo volume de passageiros equivalentes**

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



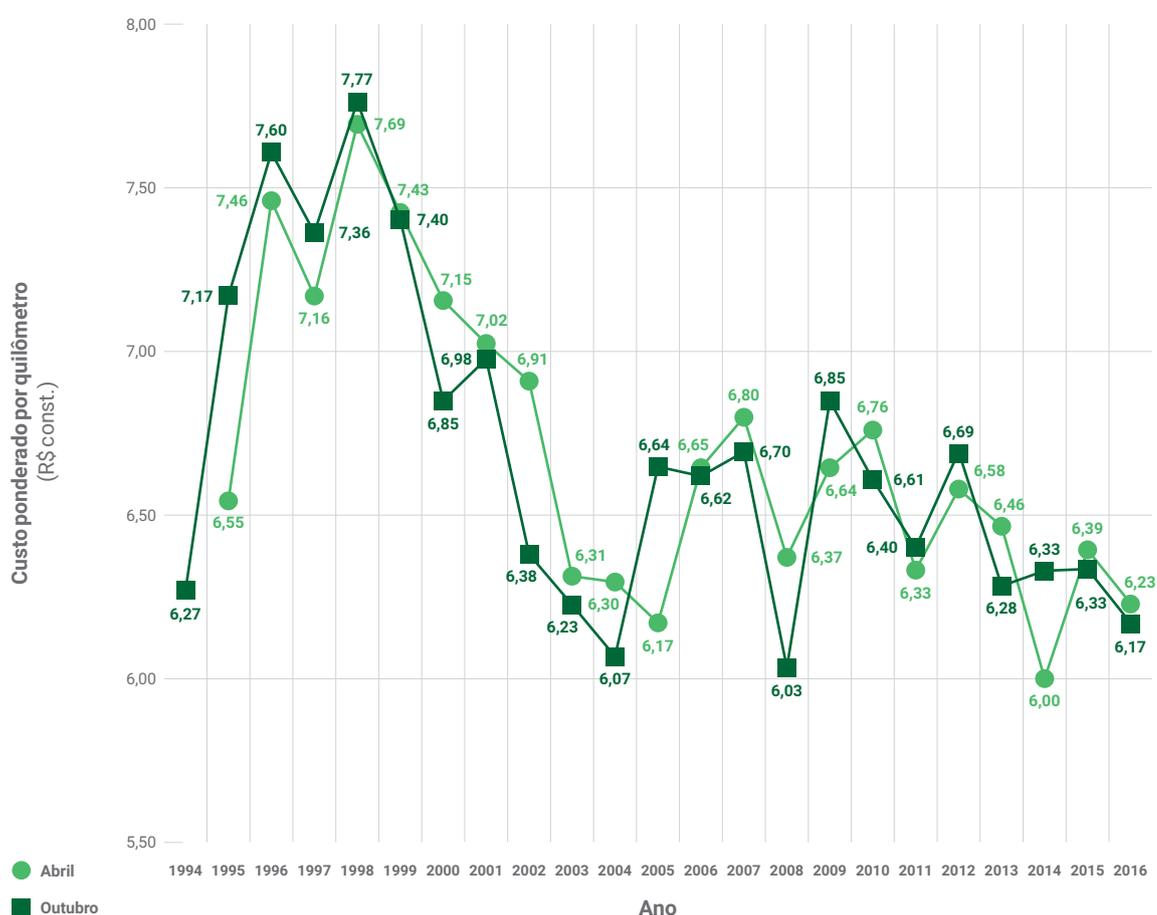
## 2.8. Custo por quilômetro

Foi identificado o aumento do custo nominal por quilômetro rodado em seis dos nove sistemas analisados. No entanto, após a correção dos valores pelo IGD-DI (FGV), constatou-se que o custo médio por quilômetro foi reduzido em abril e outubro. A redução foi de 2,5% em ambos os meses analisados, como está indicado na [Figura 8](#).

O aumento da idade média da frota e a redução do preço do óleo diesel contribuiram para redução de custo, conforme indicado nas análises das [Figuras 6 e 10](#).

**Figura 8** – Evolução do custo ponderado por quilômetro do sistema de ônibus urbano

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



## 2.9. Índice de frota total

A série histórica do índice de frota total foi descontinuada e iniciada em 2013, devido ao aumento da abrangência do sistema municipal de São Paulo-SP e a incorporação de uma quantidade significativa de ônibus na frota total analisada. Desde então, esse indicador tem apresentado redução, com exceção do ano de 2014, período no qual houve uma aquisição representativa de veículos para início de operação de alguns Sistemas BRT, Corredores e Faixas Exclusivas, inaugurados principalmente nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014.

A queda registrada em 2016, todavia, foi mais acentuada. Conforme está representado na [Figura 9](#), houve uma diminuição de 3,1% no mês de abril e de 4,3% em outubro. A racionalização das linhas para que a redução da oferta seja promovida pelos órgãos gestores, como está indicado na [Figura 2](#), é uma possível explicação para retirada da operação de uma parcela dos veículos. A substituição de ônibus convencionais por outros de maior capacidade de transporte de passageiros, articulados e biarticulados, por exemplo, é outra situação que pode provocar a redução da quantidade de veículos na operação.

**Figura 9 – Índice de frota total**

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



## 2.10. Idade média da frota

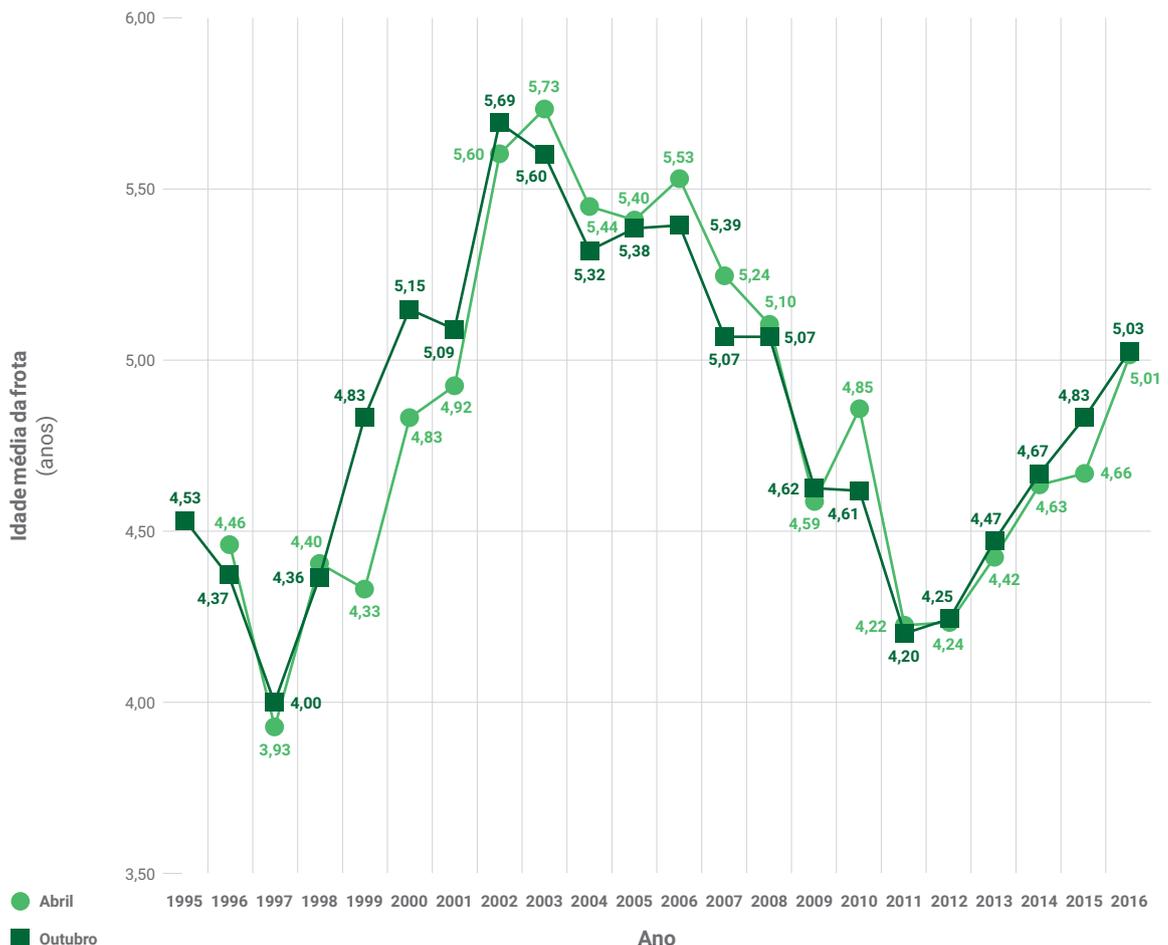
O ano de 2016 foi mais um ano de envelhecimento da frota. Em abril foi registrada a idade média de 5 anos e 1 mês, já em outubro, houve um pequeno acréscimo para 5 anos e 4 meses. Como pode ser observado na **Figura 10**, este foi o quinto ano consecutivo em que foi verificado aumento da idade média do total de 37.158 veículos existentes nas nove capitais selecionadas que fazem parte da avaliação do desempenho operacional.

O aumento da idade média é decorrente de dois fatores principais:

- A não atualização das tarifas gerando desequilíbrio econômico-financeiro dos sistemas. Essa situação foi enfrentada na última negociação para reajuste tarifário nos dois maiores centros urbanos do país, Rio de Janeiro-RJ e São Paulo-SP, que juntos possuem 22.291 ônibus. Essa situação poderá comprometer a aquisição de novos veículos durante o ano de 2017; e
- Inexistência de programas de financiamento que apresentem condições atraentes para aquisição de veículos, especialmente, prazos e taxas de juros condizentes com as realidades operacional e econômica do setor.

**Figura 10** – Evolução da idade média da frota do sistema de ônibus urbano

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



## 2.11. Venda de ônibus e micro-ônibus no mercado interno

A comercialização de veículos do tipo ônibus e micro-ônibus em 2016 foi menor em relação ao último ano, período no qual a redução da quantidade de unidades vendidas já havia atingido 42,9% comparativamente com o desempenho das vendas em 2014. Em 2016, um total de 10.159 unidades foi comercializado. Esse total representa uma redução de 12,1% em relação a 2015. Os dados referem-se às carrocerias produzidas e comercializadas no país e que são registrados e disponibilizados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus-FABUS.

O segmento ônibus urbano sofreu uma redução de 15,2% em relação ao ano anterior. Especificamente para a classe de veículos tipo micro-ônibus, houve um pequeno incremento das vendas (0,9%). A quantidade de ônibus adquiridos pelas operadoras de transporte é a menor desde 2004. Além disso, chama a atenção a forte queda no padrão das vendas nos dois últimos anos. Como observado na [Figura 11](#), em 2015 e 2016 as vendas foram reduzidas em mais da metade.

Além das causas já apontadas na análise da [Figura 10](#), as dificuldades impostas pelo atual cenário econômico brasileiro são fatores que contribuem para a redução das vendas, assim como a dificuldade de obtenção de financiamentos com taxas de juros acessíveis.

**Figura 11** – Evolução da venda de ônibus e micro-ônibus no mercado interno (2001–2016)



Fonte: Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus-FABUS

### 3. Conclusões

O comportamento dos indicadores nos últimos anos da série histórica do desempenho operacional deve ser considerado como um alerta para os gestores públicos e as empresas operadoras. Desde 2011, o sistema de transporte público por ônibus teve a demanda reduzida consideravelmente, ano após ano. Conseqüentemente, o índice de passageiros por quilômetro e o carregamento diário de usuários por ônibus atingem os menores níveis durante 24 anos de acompanhamento.

A **Tabela 2** revela os percentuais de redução dos indicadores relacionados à demanda. Os dados estão organizados anualmente

a partir de 2011 e para o período referente a toda a série histórica de coleta de dados. Na análise dos dados, destacam-se:

- Apenas nos últimos três anos houve uma diminuição de 18,1% da quantidade de passageiros equivalentes transportados. O comportamento da demanda nesse período é, preocupantemente, similar àquele verificado entre os anos de 1994 e 2003, momento no qual o setor registrou a perda mais acentuada de usuários (30,3%);
- A produtividade do setor foi reduzida em 37,6% desde 1994, de acordo com a evolução do IPKe, principal indicador de produtividade do setor; e
- A queda do carregamento diário dos ônibus atingiu 40,1% em 24 anos.

**Tabela 2 – Transporte público por ônibus: evolução dos indicadores de demanda**

Indicadores	1994-2012*	2013-2016*					
		2013-2014	2014-2015	2015-2016			
Passageiros equivalentes transportados	-24,4%	-18,1%	-2,0%	-9,0%	-8,2%		
Indicadores	1994-2016**	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Índice de passageiros equivalentes por quilômetro-IPKe	-37,6%	-2,4%	1,9%	3,0%	-1,2%	-3,6%	-6,2%
Passageiros transportados/ônibus/dia	-40,1%	0,6%	-2,1%	0,9%	-3,1%	-7,5%	-4,6%

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

\*A série histórica foi desmembrada em dois períodos devido à alteração da abrangência do sistema municipal de São Paulo-SP, em 2013.

\*\*No caso do indicador 'Passageiros transportados/ônibus/dia', os dados referem-se ao período 1996-2016.

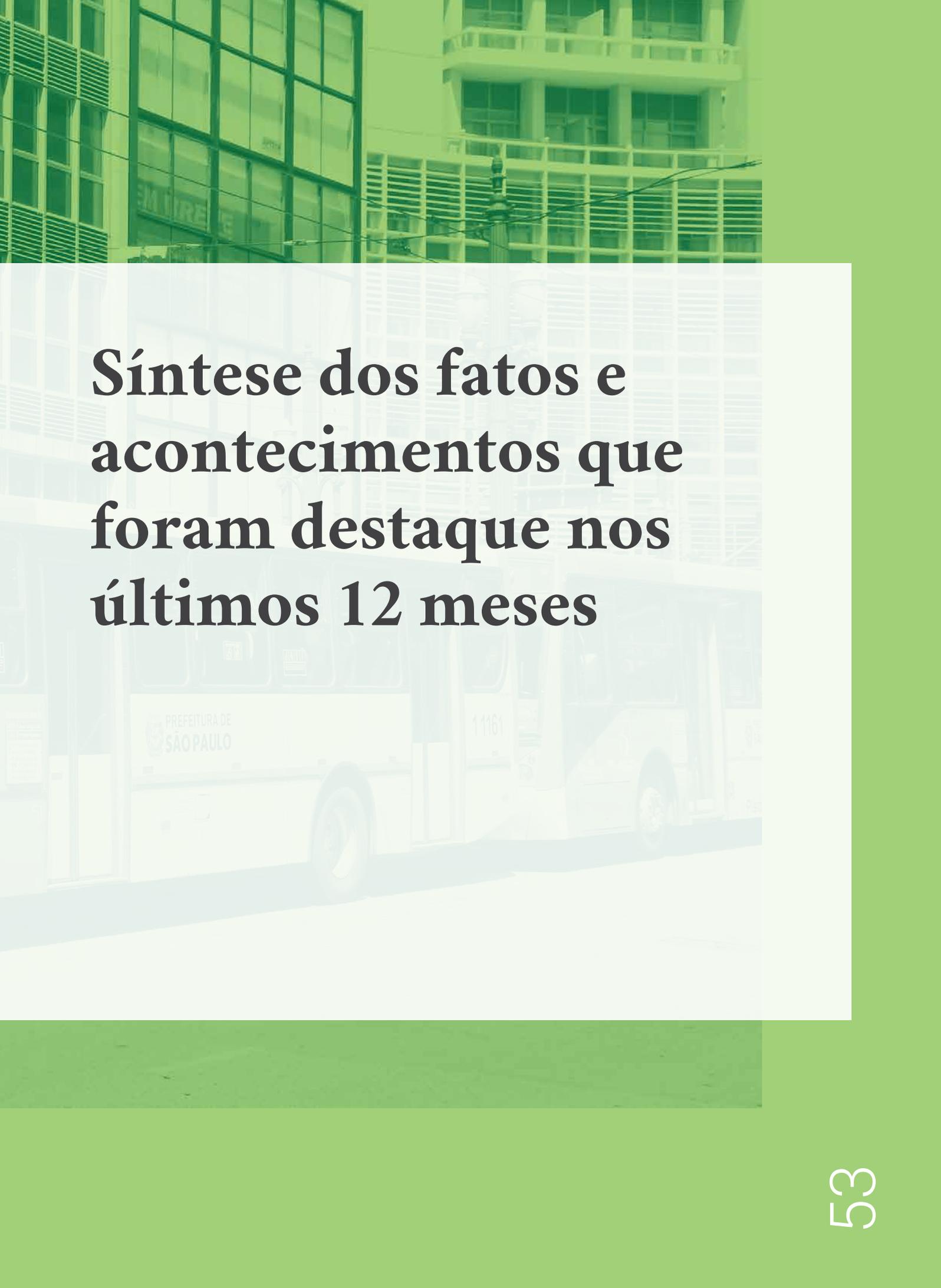
São conhecidos os principais motivos que contribuem para esse cenário. Nos últimos anos, a NTU tem advertido sobre essas causas que contribuem para a piora da produtividade.

Ao mesmo tempo, a entidade tem sido insistentemente propositiva no enfrentamento das questões. O **Quadro 1** apresenta uma análise e propostas relacionadas aos principais fatores.

Quadro 1 – Queda de produtividade do sistema de ônibus urbano: análise e propostas

<b>Fatores que contribuem para queda de produtividade do setor</b>	<b>Iniciativas necessárias para reversão da queda de produtividade</b>
<p><b>Falta de priorização do transporte público por ônibus</b></p> <p>O país perdeu a oportunidade de concluir e iniciar a operação de empreendimentos que juntos somariam R\$ 151,7 bilhões de reais destinados exclusivamente para investimentos em mobilidade urbana. Os recursos foram oferecidos pelo Programa de Aceleração do Crescimento-PAC/Eixo Mobilidade Urbana (R\$ 93 bilhões), pelo Pacto da Mobilidade Urbana (R\$ 50 bilhões) e pela Matriz de Responsabilidades da Copa do Mundo de 2014 (R\$ 8,7 bilhões). Dados obtidos, organizados e divulgados pela NTU, nesta edição do anuário, perante os órgãos federais responsáveis pela gestão dos programas de financiamento, indicaram que somente R\$ 14,2 bilhões foram efetivados, ou seja, apenas 9,4%. Atualmente, 219 empreendimentos encontram-se em operação, os quais representam 35,7% de um total de 614 projetos previstos.</p> <p><b>Incentivos para aquisição de veículos individuais motorizados</b></p> <p>Dados do Denatran (2017) apontam crescimento de 156,8% e 529,2% da frota total de automóveis e motocicletas, respectivamente, para o período 2000-2016.</p>	<p><b>Necessidade urgente de priorização do transporte público por ônibus</b></p> <p>As cidades devem, por meio da atuação dos seus gestores públicos, assumir uma postura de enfrentamento da queda de velocidade operacional. Desenvolver ações que promovam a dedicação de espaço viário para o tráfego dos ônibus deve ser a essência da política de mobilidade nos âmbitos municipais.</p> <p>Tais ações podem ser as mais simples e menos onerosas possíveis, como é a implantação de Faixas Exclusivas e Corredores, ou até mesmo projetos mais qualificados e de alto investimento, no caso de Sistemas BRT.</p> <p>Algumas cidades implantaram projetos de priorização que são ótimos exemplos. No entanto, é cada vez mais necessário elaborar projetos mais completos e qualificados para aumentar o índice de empreendimentos que iniciam a operação.</p>
<p><b>As dificuldades econômicas que o país tem enfrentado</b></p> <p>O cenário de recessão econômica tem provocado de algumas formas a redução da demanda. O aumento da taxa de desemprego, que atualmente é de 13,2% (IBGE, 2017), reduz significativamente o nível de utilização do vale-transporte, que já representou mais de 50% das viagens realizadas e, atualmente, responde por apenas 35% em vários centros urbanos.</p> <p><b>Pouca qualidade da oferta de serviço</b></p> <p>A falta de programas contínuos de financiamento de infraestrutura, a falta de segurança jurídica dos contratos e a prática de custeio da operação com recursos exclusivamente tarifários não permitem investimentos que promovam elevação do nível de serviço, pois transporte público de qualidade custa caro.</p>	<p><b>Implantação de novas fontes de custeio para o setor</b></p> <p>Historicamente, o financiamento do transporte público por ônibus é realizado com recursos advindos das tarifas arrecadadas. Não existem alternativas de arrecadação de recursos via outras fontes para custeio da operação do transporte público. No Brasil, apenas 11 cidades lançam mão de alguma forma de subsídio, contudo, direcionados para custeio de gratuidades e integrações. Ou seja, a subvenção não contempla a melhoria da qualidade do serviço. Por tudo isso, são necessários fontes de recursos perenes e financiamento das gratuidades e benefícios tarifários com orçamentos públicos.</p> <p>A CIDE Municipal, proposta lançada pela Frente Nacional de Prefeitos, é uma alternativa viável de promoção de financiamento do transporte público coletivo com recursos obtidos com o consumo de combustíveis do transporte individual motorizado. Essa medida está em total sintonia com a Lei 12.587/2012, que define a Política Nacional de Mobilidade Urbana.</p> <p><b>Investimentos contínuos em infraestrutura</b></p> <p>Promoção de melhoria dos serviços estruturantes, qualificação dos serviços convencionais e melhoria do nível dos projetos.</p>
<p><b>Perda do controle das gratuidades e concessão de novos benefícios</b></p> <p>Revisão, controle e fiscalização das gratuidades são processos inexistentes e/ou falhos na maior parte das cidades. Várias cidades reduziram para 60 anos o limite estabelecido para concessão do benefício da isenção tarifária para os idosos.</p>	<p><b>Revisão, maior controle e fiscalização na concessão de gratuidades</b></p> <p>Criação e implantação de regras e critérios justos e bem definidos, aliados à utilização de tecnologia específica para coibir fraudes, são exemplos pontuais que precisam ser amplamente disseminados.</p>



The background of the page features a photograph of a modern, multi-story building with a glass facade and balconies. In the foreground, a white bus is visible, with the text 'PREFEITURA DE SÃO PAULO' and the number '11161' on its side. The entire image is overlaid with a semi-transparent white rectangle containing the main text.

# **Síntese dos fatos e acontecimentos que foram destaque nos últimos 12 meses**

# Fatos em destaque

## 1 - Legislação

### 1.1 Utilização do Sistema SESMT via site do Ministério do Trabalho

Foi publicada em 05/08/2016 a Portaria nº 559, da Secretaria de Inspeção do Trabalho, a qual obriga as empresas a utilizarem o Sistema SESMT disponível no sítio da internet do Ministério do Trabalho, para registrarem as atividades desenvolvidas pelo SESMT - Serviços Especializados em Segurança e Medicina do Trabalho.

### 1.2 Obrigatoriedade para utilização do eSocial

Em 31/08/2016, foi publicada a Resolução nº 2, pelo Comitê Diretivo do eSocial, que define as datas para início de utilização do eSocial pelas empresas: a partir de 01/01/2018, para empresas que tiveram faturamento em 2016 acima de 78 milhões de reais; a partir de 01/07/2018, para os demais empregadores e contribuintes.

### 1.3 Programa de parcerias de investimentos

Em 13/09/2016, o governo federal publicou a Lei nº 13.334, que consiste na interação entre o Estado e a iniciativa privada para execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização.

### 1.4 Credenciamento de laboratório para realização do exame toxicológico

Em 16/09/2016, foi publicada a Portaria nº 183, em que o Denatran credenciou mais um laboratório para realização do exame toxicológico com janela de detecção mínima de noventa dias, em motoristas profissionais do transporte rodoviário coletivo de passageiros e do transporte rodoviário de cargas.

### 1.5 Conselho Nacional de Trânsito cria o Registro Nacional de Infrações de Trânsito

Em 01/12/2016, o Contrans publicou a Resolução nº 637 para dispor sobre a organização e funcionamento do Registro Nacional de Infrações de Trânsito - RENAINF.

### 1.6 Lei amplia o prazo exigido para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

A Lei nº 13.406, publicada no Diário Oficial da União em 27/12/2016, estendeu o prazo máximo para seis anos a partir da entrada em vigor da Lei de Mobilidade Urbana, para que os municípios elaborem o Plano de Mobilidade Urbana e o compatibilizem com o Plano Diretor Municipal.

### 1.7 Possibilidade de isenção de ISS para o transporte público coletivo urbano

Foi publicada, em 30/12/2016, a Lei Complementar nº 157, que alterou a Lei Complementar nº 116/2003, que trata do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), fixando alíquota mínima de 2%, com objetivo de aumentar a arrecadação do referido tributo nas cidades.

O aumento da arrecadação municipal dar-se-á mediante a tributação de novos tipos de serviços prestados, bem como a proibição da concessão de isenções, incentivos e benefícios tributários e a revogação de todos os benefícios tributários já concedidos no prazo de um ano a contar da publicação da lei, com exceção dos serviços de transporte público coletivo municipal, que poderão manter as atuais isenções do ISS existentes ou criar esse benefício tributário.

### 1.8 Contrans publica novo leiaute e requisitos de segurança para a CNH

Em 02/01/2017, o Contrans publicou a Deliberação nº 153, a qual trata da produção e da expedição da Carteira Nacional de Habilitação, com novo leiaute e requisitos de segurança. Essa Deliberação foi referendada pela Resolução nº 650 do Contrans.

## 1.9 Governo publica REFIS da Crise

Foi publicada em 05/01/2017, no Diário Oficial da União, a Medida Provisória nº 766, que institui o Programa de Regularização Tributária (PRT) para quitação de débitos tributários existentes perante a Receita Federal do Brasil e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, popularmente conhecido como REFIS da Crise, mas não foi convertida em lei pelo Congresso Nacional.

## 1.10 Ministério das Cidades cria o programa REFROTA17

No dia 16/01/2017, foi publicada a Instrução Normativa nº 7, de 13 de janeiro de 2017, a qual estabelece procedimento específico para a seleção de propostas de operação de crédito para Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros (REFROTA17).

## 1.11 Ministério da Fazenda reajusta as taxas administrativas do Inmetro

Com a publicação da Portaria Interministerial nº 44, em 01/02/2017, a Taxa de Avaliação de Conformidade e a Taxa de Serviços Metro-lógicos sofreram reajuste, impactando nas verificações realizadas nos cronotacógrafos pelo Inmetro.

## 1.12 MP mantém desoneração de folha de pagamento do transporte público coletivo urbano

A Medida Provisória nº 774, publicada em 30/03/2017, cancelou a desoneração da folha de vários setores. Contudo, manteve a desoneração da folha de pagamento para o setor de transporte coletivo de passageiros, fixando o percentual em 2% (dois por cento) sobre a receita bruta.

## 1.13 Governo Federal sanciona lei da terceirização

A Lei nº 13.429, publicada no Diário Oficial da União no dia 31/03/2017, dispõe sobre a ter-

ceirização de atividades empresariais. No entanto, a referida lei foi severamente criticada por juristas, o que culminou em proposta de alteração incluída no projeto de lei que trata da Reforma Trabalhista.

## 1.14 Conselho Nacional de Previdência altera metodologia de cálculo para o FAP

Em 27/04/2017, foi publicada a Resolução nº 1.329, que altera a metodologia de cálculo para o Fator Acidentário de Prevenção – FAP.

## 1.15 Conselho Curador do FGTS reformula o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte

O programa Pró-Transporte foi reformulado pelo Conselho Curador do FGTS por meio da Resolução nº 848, publicada no Diário Oficial da União do dia 19/05/2017, ampliando as modalidades para fins de financiamento, tais como: qualificação viária, estudos e projetos de mobilidade urbana, desenvolvimento institucional e sistemas de transporte coletivo.

## 1.16 Governo Federal institui o Programa de Regularização de Débitos Não Tributários

A Medida Provisória nº 780, publicada no Diário Oficial da União no dia 22/05/2017, possibilita a regularização de débito de natureza não tributária junto às autarquias e fundações públicas federais e à Procuradoria-Geral Federal, como por exemplo as multas decorrentes de fiscalização.

## 1.17 Conselho Nacional de Trânsito regula a fiscalização de emissão de poluentes em veículos pesados

Em 22/05/2017, a Resolução nº 666 foi publicada no Diário Oficial da União, com a finalidade de dispor sobre a fiscalização do sistema de controle de emissão de poluentes de veículos diesel pesados, produzidos a partir de 2012.

### 1.18 Contran regulamenta procedimento administrativo para troca de placas em caso de clonagem

A Resolução nº 670, publicada no Diário Oficial da União em 22/05/2017, disciplina o processo administrativo de troca de placas de identificação de veículos automotores em caso de clonagem.

### 1.19 Ministério do Trabalho edita portaria acerca da formação de aprendizes em entidades concedentes

Em 24/05/2017, o Ministério do Trabalho publicou a Portaria nº 693 no Diário Oficial da União, com o objetivo de regulamentar o art. 23-A do Decreto nº 5.598/2005, que trata da formação de aprendizes em entidade concedente da experiência prática do aprendiz, a qual permite que as empresas cumpram a cota do jovem aprendiz mediante a contratação de entidades para formação de jovens aprendizes.

## 2 - O que aconteceu nos Tribunais?

### 2.1 TST uniformiza jurisprudência sobre cota de deficiente

As empresas ganharam um importante precedente no Tribunal Superior do Trabalho (TST) contra as pesadas multas e indenizações aplicadas por não cumprimento da cota de deficientes.

Em junho de 2016, a Subseção de Dissídios Individuais (SDI-1) uniformizou sua jurisprudência em face do não cumprimento da cota de deficientes pelo empregador. Para os ministros, não é possível penalizar a empresa que comprovou não ter conseguido no mercado de trabalho número suficiente de trabalhadores para preencher a cota.

### 2.2 Juiz determina que o reajuste da tarifa seja idêntico ao definido nas reuniões com o Conselho Municipal

Em Campina Grande, em novembro de 2016, o juiz da 2ª Vara de Fazenda Pública concedeu

liminar em favor dos consórcios de transporte público coletivo de passageiros daquela cidade, para que o reajuste da tarifa concedido pelo poder concedente refletisse o mesmo percentual discutido pelas partes com o Conselho Municipal de Transporte.

### 2.3 Juiz reconhece vínculo empregatício entre UBER e motorista

A Justiça do Trabalho de Belo Horizonte (MG), em fevereiro de 2017, reconheceu vínculo empregatício entre a UBER e um motorista. A decisão foi emitida por um juiz da 33ª Vara do Tribunal Regional do Trabalho. O motorista requereu a declaração do vínculo empregatício, verbas rescisórias, indenização com gastos de gasolina, água e balinhas, hora extra e adicional noturno.

### 2.4 TST consolida entendimento sobre possibilidade de o motorista cobrar a tarifa sem configuração de acúmulo de função

O Tribunal Superior do Trabalho, em julgamento na Subseção de Dissídios Individuais I, consolidou entendimento sobre a exclusão de configuração de acúmulo de função, quando o motorista cobrar a tarifa no interior do ônibus. O processo transitou em julgado em fevereiro de 2017, quando o Supremo Tribunal Federal rejeitou recurso extraordinário do motorista.

## 3 - Congresso Nacional

### 3.1 Transporte ilegal de passageiros é rejeitado na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados

Em sessão realizada em 23/11/2016 pela Comissão de Viação e Transportes, da Câmara dos Deputados, os parlamentares aprovaram, por unanimidade, o relatório do deputado Júlio Lopes (PP/RJ), rejeitando os Projetos de Lei nº 5153/2016, 5267/2016 e 5469/2016, de autoria dos deputados Francisco Floriano (DEM/RJ) e Laura Carneiro (PMDB/RJ), que pretendiam legalizar o transporte clandestino de passageiros na Lei de Mobilidade Urbana.

### 3.2 NTU participa de audiência pública sobre a MP 748/2016

Em audiência pública realizada em 31/11/2016, na Comissão Mista do Congresso Nacional, para discussão das 37 emendas que incluem novos pontos ao texto da Lei de Mobilidade Urbana, a NTU apresentou palestra sobre a composição tarifária e os impactos negativos das gratuidades, destacando a necessidade de um custeio para as gratuidades mediante recursos públicos.

### 3.3 Comissão Especial da Câmara dos Deputados aprova Cide Municipal

A Comissão Especial da PEC 159/2007 aprovou, em 15/03/2017, a Proposta de Emenda à Constituição que permite aos municípios e ao Distrito Federal instituir contribuição para custear o transporte público coletivo urbano e os de caráter urbano, ou seja, os serviços intermunicipais, interestaduais e internacionais com essa característica.

A nova contribuição deverá ser criada por lei complementar municipal e incidirá sobre a venda a varejo de gasolina, etanol combustível e gás natural veicular.

Para instituir essa contribuição, o município deverá ter serviço de transporte público criado e organizado por lei. Os recursos arrecadados com a cobrança devem ir para fundo específico destinado a financiar o custeio do serviço de transporte.

Para o relator da matéria, deputado Mário Negromonte Jr. (PP-BA), há uma necessidade emergencial em alocar recursos para o transporte público nas cidades, uma vez que os municípios não possuem condições de subsidiar o serviço ofertado à população. O parlamentar ressalta no parecer que essa modalidade de captação de recursos do transporte individual para o transporte público coletivo já é adotada em outros países.

### 3.4 Programa de Regularização Tributária no Congresso Nacional

A Medida Provisória nº 766/2017, que cria o Programa de Regularização Tributária para empresas em débito com a União, popularmente conhecido como “Novo REFIS”, foi aprovada em 03/05/2017, na comissão mista.

Devido a óbices de caráter técnico-regimental, a MP 766 não conseguiu ser apreciada pelo plenário da Câmara dos Deputados e Senado Federal, no seu prazo de vigência, o que resultou, posteriormente, na edição da MP 783/2017, que criou o Programa Especial de Regularização Tributária (PERT).

### 3.5 Reforma Trabalhista no Congresso Nacional

A Reforma Trabalhista aprovada na Câmara dos Deputados foi remetida ao Senado Federal, sendo aprovada em duas comissões. A referida reforma altera vários pontos da CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, em especial, a possibilidade de o negociado prevalecer sobre o legislado, a contribuição sindical obrigatória passa a ser facultativa e a rescisão contratual não precisará ser realizada em sindicatos.

## 4 – Ações Institucionais

### 4.1 NTU encomenda Parecer Jurídico sobre concorrência no transporte público coletivo

Considerando o avanço da utilização de aplicativos para a realização de transporte de pessoas sob demanda (a exemplo do UBER) e o risco de sua utilização no transporte coletivo, o Conselho Diretor da NTU, em reunião realizada no dia 6 de julho de 2016, aprovou a contratação de parecer jurídico sobre o tema. O objetivo é demonstrar a inviabilidade técnica e jurídica de qualquer tipo de concorrência de serviços não regulamentados no mercado de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano. O documento final está à disposição de todas as associadas da NTU.

# Representação setorial

A NTU participa ativamente de comissões, conselhos, câmaras temáticas e eventos diversos como representante das empresas do setor de transporte público de passageiros no âmbito nacional e internacional. Confira a seguir as principais representações da associação na atualidade.

## Conselhos, comitês, comissões e demais representações

- Comissão de Assuntos Trabalhistas da CNT
- Comissão de Estudo Especial de Fabricação de Veículo Acessível (ABNT/CEE-064)
- Comissão de Estudo Especial de Sistemas Inteligentes de Transporte (ABNT/CEE-127)
- Comissão de Estudos sobre Simuladores de Direção da CNT
- Comissão de ITS da ANTP
- Comissão de Transporte e Meio Ambiente da ANTP
- Comitê de Ônibus da UITP
- Conselho das Cidades do Ministério das Cidades
- Conselho Diretor da ANTP
- Grupo de Trabalho de Revisão do Método de Cálculo dos Custos do Transporte Público por Ônibus da FNP e ANTP
- Grupo de Trabalho dos Indicadores de Efetividade da PNMU do Ministério das Cidades
- Grupo de Trabalho Tripartite NR-15 do Ministério do Trabalho
- Grupo de Trabalho Tripartite NR-24 do Ministério do Trabalho
- Grupos Temáticos do processo de desenvolvimento do Plano Diretor de Transporte Coletivo - PDTC de Joinville/SC
- Seção Transporte Rodoviário de Passageiros da CNT
- Conselho Diretor do Instituto MDT

## Participações em eventos

- 12º Salão Latino-Americano de Veículos Elétricos
- 17º Etransport e 11ª FetransRio
- 1ª Semana de Engenharia de Transportes promovida pela Universidade Federal de Goiás
- 23º Prêmio CNT de Jornalismo
- 29ª Premiação Maiores do Transporte & Melhores do Transporte - OTM Editora
- 2º Frotas Conectadas
- IV Encontro dos Municípios com o Desenvolvimento Sustentável, promovido pela Frente Nacional de Prefeitos. Participação na mesa “Como qualificar o transporte coletivo e atrair novas fontes de recursos”
- 70ª Reunião Geral da FNP
- 9º Congresso Internacional de Transporte 2017 - AMTM México
- Congresso Internacional Cidades & Transportes - WRI Brasil
- Congresso UITP Montreal/Canadá
- Congresso Veículo Elétrico Latino-Americano. Participação no painel “Desafios para adoção de veículos elétricos nas grandes cidades - a visão do empresário de transporte urbano”
- Fórum autoridades América Latina (UITP)
- Fórum SCBAC&E 2017 promovido pelo Instituto Smart City Business America. Participação na Reunião Estratégica de Mobilidade Urbana “Sistemas de Informação de Transporte nas Smart Cities” e Painel de Mobilidade Urbana “Financiamento do transporte público no contexto das Smart Cities”
- Visita Técnica da CNT ao Vale do Silício – Califórnia - EUA

# Publicações

## Transporte Público Como Direito Social. E Agora?



A promulgação, pelo Congresso Nacional, da Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, que incluiu no Artigo 6º da Constituição Federal o transporte como direito social, juntamente com a educação, a saúde e a segurança, vem atender à justa reivindicação da sociedade brasileira que, nos últimos tempos, vem manifestando nas ruas seu desejo por um transporte público melhor.

Diante disso, a NTU encomendou uma pesquisa ao Instituto FSB Pesquisa na qual diversos públicos foram entrevistados para traçar um diagnóstico qualitativo do transporte público como direito social. Foram entrevistados deputados federais, senadores, representantes dos poderes executivos Federal, Estaduais e Municipais, acadêmicos e especialistas em transporte, economistas e representantes de entidades ligadas aos setores da indústria, comércio e serviços.

O resultado está na publicação: Transporte Público Como Direito Social. E agora?

# Eventos

## Seminário Nacional NTU

“Transporte Público como Direito Social: E agora?”



A 30ª edição do Seminário Nacional NTU 2016 teve recorde de público, em Brasília, com mais de mil inscritos e 885 pessoas presentes no evento. Durante os dias 23 e 24 de agosto, a NTU reuniu especialistas e lideranças do setor de transportes e do governo federal para debater os melhores caminhos para a conquista de um transporte público de qualidade, que faça jus à condição de direito social.

O evento contou com a presença de personalidades importantes como o ministro das Cidades, Bruno Araújo, o ministro do Trabalho, Ronaldo Nogueira, o representante do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, Igor Geracy, o vice-presidente da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), Antonio Carlos Pannunzio, os deputados federais Júlio Lopes (PP/RJ) e Mauro Lopes (PMDB/MG) e o presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ailton Brasiliense Pires.

## Priorização

Corredores de BRT, faixas exclusivas, planos de mobilidade, desestímulo ao uso do automóvel. Essas e outras medidas foram debatidas no painel “Prioridade ao ônibus urbano: análises e soluções, realizado no início da tarde do dia 23 durante o Seminário Nacional NTU 2016.

## Palestra

No encerramento do primeiro dia de debates, o painel “O Brasil e seu labirinto: do esgotamento estrutural à crise nacional” teve como convidado Carlos Melo, doutor em Ciência Política, professor do Insper e articulista do jornal O Estado de S.Paulo, que abordou aspectos estruturais da crise no país, os desafios do presente e as perspectivas de futuro.

## Sistemas Inteligentes de Transportes e Colégios da NTU

No último dia do Seminário (24/8), especialistas, operadores e representantes da indústria apresentaram e discutiram as importantes questões tecnológicas para a operação dos sistemas de transportes durante a Oficina de Sistemas Inteligentes de Transportes.

Já na parte da tarde, executivos e gestores das empresas e entidades de transporte público reuniram-se para promover a troca de experiências e debater soluções nas diversas áreas de atuação do setor durante os encontros dos Colégios da NTU.

## Colégios da NTU



Durante o Seminário Nacional da NTU 2016 em Brasília, aconteceu mais um Encontro dos Colégios da NTU. O Colégio de Comunicação se uniu ao Colégio de Gestão de Pessoas para apresentar uma palestra com o tema: “Endomarketing e Comunicação Interna”. No Colégio Técnico houve apresentação do Painel “Retirada do dinheiro do ônibus” e discussão sobre a (RIE) Rede de Informações Estratégicas e Bancos de Dados, além da Oficina: “Nova Planilha Tarifária”. Já no Colégio de Advogados, foram apresentados dois painéis: “Programa de Conciliação Trabalhista adotado nos serviços de transporte público coletivo de passageiros na cidade do Rio de Janeiro” e “Peculiaridades do processo de licitação nos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros”.

Durante o 17º Etransport, aconteceu mais um Encontro dos Colégios da NTU. No dia 23 de novembro, tivemos os Encontros dos Colégios de Advogados, com o tema “O transporte público coletivo urbano e seus atributos legais”, e de Comunicação e Marketing, com os temas “O papel das entidades patronais na construção da imagem da empresa com a imprensa e com o passageiro” e “Como funcionou a comunicação com o uso do BRT nas Olimpíadas”. Já no Colégio Técnico os temas foram “A eliminação do dinheiro no interior dos ônibus” e “Sistemas de Informação”. O Colégio de Gestão de Pessoas teve seu encontro do dia 24 de novembro abordando o tema: “Novos olhares sobre a criatividade, inovação e liderança em gestão de pessoas”.

# Campanhas

A NTU atuou em vários projetos ligados a comunicação e marketing. Investiu em publicidade nas redes sociais e promoveu diversas campanhas publicitárias que foram acessadas por mais de 2 milhões de pessoas.

## Pense coletivo

Com essa ideia a NTU, por meio de suas redes sociais, mostrou diversas maneiras de como agir para que o mundo seja mais coletivo. Os posts apresentavam formas de mudanças de hábitos a favor do bem comum.



# Homenagens

## Troféu David Lopes de Oliveira

Em 2015, a NTU criou o Troféu David Lopes de Oliveira, que é uma réplica em miniatura do primeiro ônibus a diesel do Brasil, um Daimler. A comenda tem por objetivo homenagear pessoas, empresas e entidades que, por sua atuação, têm destaque na história do setor.

Confira os homenageados de 2016:

**Jesús Padilla Zenteno**  
Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM).

## Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro 2016



Em 1997, em comemoração aos 10 anos da NTU, foi criada a Medalha do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro. A homenagem é a maneira que o setor encontrou para reco-

nhecer o trabalho das pessoas que atuam em prol do transporte público de passageiros do Brasil. Confira os homenageados da edição 2016 da honraria:

## In memoriam

### Miguel Moreira Braga

Miguel Moreira Braga nasceu no dia 18 de abril de 1957, em Hidrolina, município de Goiás. Filho de Antônio Braga e Maria Barbosa da Silva era um aluno exemplar e sempre se destacou na escola como um dos alunos mais inteligentes da cidade.

Aos 15 anos foi morar em Anápolis (GO) com seu irmão, Josias Moreira Braga, para concluir os estudos e logo começou a trabalhar na empresa Transportes Coletivos de Anápolis (TCA).

Iniciou suas atividades nos setores de almoxarifado e manutenção. Depois de dez anos de muita dedicação passou a ocupar o cargo de diretor da empresa e permaneceu nele por mais de 20 anos.

Ao todo foram 33 anos de trabalho para transformar a empresa em um dos referenciais de transporte coletivo do país. Miguel também foi um dos diretores da Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA) e do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros da Cidade de Anápolis.

Casado com a odontóloga Maria das Graças Braga teve cinco filhos: Daniel, Débora, Talita, Gabriel e Susana. Em 1987, sofreu um trágico acidente aéreo e perdeu seu irmão, mas superou o trauma e se tornou um piloto apaixonado pela aviação.

Cristão atuante, Miguel foi líder da Renovação Carismática da Igreja Católica. Em 1989, foi para a igreja Evangélica com sua família. Fundou a Igreja Internacional da Renovação em 2000, e foi ungido pastor em 2002.

No dia 3 de novembro de 2005, sofreu um acidente automobilístico no qual veio a falecer, aos 48 anos de idade. Miguel era uma figura extremamente carismática e querida por todos. Priorizava sempre pela excelência em tudo o que fazia, e para quem o conheceu ficou a imagem de um homem ativo, íntegro, prestativo e amoroso.

### Nelson Freitas

Nascido em 24 de julho de 1923, no interior de Teresópolis (RJ), Nelson Freitas é filho do

meio de uma família com três irmãos. Ficou órfão do pai aos 11 anos e desde cedo precisou assumir grandes responsabilidades.

Entre 1944 e 1948, atuou como sócio de um armazém da zona rural, mas logo seguiu para o Rio de Janeiro e passou a comercializar produtos no mercado municipal. Em 1949, retornou para Teresópolis e entrou para a sociedade do armazém Santa Cruz junto com seu irmão, Nilton de Freitas. No empreendimento, era responsável por toda a parte de compra e abastecimento.

Quase dez anos depois fez novas escolhas e teve o primeiro contato com o ramo de transportes. Seu irmão mais velho, Manoel Machado de Freitas, era sócio na Viação Teresópolis e, em 1958, Nelson também entrou para a sociedade. Dois anos depois casou com Nessinha, filha de imigrantes libaneses, e teve dois filhos, Marco Antônio e Cristiane.

Com um forte talento empreendedor foi responsável pelo desenvolvimento da empresa desde que assumiu suas atividades. Visionário, sempre investiu em novos veículos e expansão das linhas para ligar Teresópolis a várias outras cidades do Rio de Janeiro. Mais do que isso, Nelson se preocupava em oferecer viagens compostas por conforto, segurança e tempo reduzido.

Focado no papel da empresa na sociedade, manteve o olhar atento para as tendências e mudanças do mercado e se adaptou da melhor forma possível a cada uma delas. A experiência de quem precisou de força de vontade e desejo para evoluir são refletidas em suas conquistas que são consequências de muito trabalho e dedicação.

Nelson faleceu em 13 de agosto de 2015, e um dos momentos marcantes de sua carreira foi comemorar o cinquentenário da Viação Teresópolis, em 2006. É um grande exemplo de compromisso e amor ao trabalho.

### José Sérgio Pavani

Nascido na cidade de Ribeirão Pires (SP), em 21 de maio de 1941, José Sérgio Pavani começou a trabalhar cedo e aos 14 anos já atuava como contínuo em um banco. Aos 21 anos foi diplomado vereador na cidade em que nasceu e cumpriu dois mandatos.

Após uma experiência com posto de gasolina, em 1967, juntamente com seus três sócios, adquiriu a Viação Cidade Leonor, na zona sul de São Paulo, contando com uma frota de apenas três veículos. A empresa mudou sua razão social para TUPI Transportes, e José Sérgio ficou à frente dela durante os 36 anos seguintes.

O empresário foi sócio das empresas Viação Cidade Leonor, Viação Santa Najat, Viação ETT e Tupi Transportes Urbanos Piratininga Ltda.

Presidiu a entidade patronal do transporte público de passageiros da cidade de São Paulo, atual Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), por 14 anos.

O sindicato adquiriu a sede própria durante a sua administração e, ainda sob sua gestão, comandou a categoria nas duas mudanças substanciais na forma de contratação das empresas, primeiramente a chamada “Municipalização dos Serviços” e, posteriormente, a contratação sob o regime de concessão.

José Sérgio Pavani faleceu em 4 de outubro de 2014. Seu legado foi transmitido aos filhos, que seguem administrando a TUPI. A empresa que hoje conta com 260 veículos e 1.400 colaboradores é reflexo de total dedicação.

## Especial

### Washington Reis de Oliveira

Washington Reis de Oliveira nasceu em Duque de Caxias (RJ), em 5 de abril de 1967. É defensor assíduo do fortalecimento do setor do transporte e destaque na Câmara dos Deputados.

Iniciou sua trajetória política em 1992 como vereador de sua cidade. Foi eleito deputado estadual em 1994 e reeleito quatro anos depois. Ainda em Duque de Caxias foi prefeito de 2005 a 2009. Em 2009, assumiu a Subsecretaria de Obras Metropolitanas do Estado do Rio de Janeiro, após ser indicado pelo então governador Sérgio Cabral.

Deixou o cargo em 2010 para se candidatar a deputado federal. Foi eleito com mais de 100 mil votos, ficando entre os dez mais votados do Rio de Janeiro e reeleito para o segundo mandato.

Na Câmara dos Deputados, é membro titular da Comissão de Viação e Transportes, titular no Conselho de Ética e na Comissão Especial da Casa e membro efetivo da Comissão Mista do Orçamento, além de participar como suplente na Comissão de Minas e Energia.

Washington Reis de Oliveira contabiliza mais de 200 atos legislativos que buscam beneficiar a sociedade e alcançar o desenvolvimento social e econômico.

### Oswaldo Cavalcanti da Costa Lima Neto

Atual secretário de Transportes e Trânsito da Prefeitura Municipal de Olinda (PE), Oswaldo Cavalcanti da Costa Lima Neto, é formado em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Pernambuco, fez especialização em Pavimentação Rodoviária pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias e especialização em Gestão da Qualidade em Serviços pela Universidade de Pernambuco.

Concluiu mestrado em Engenharia Civil pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e doutorado em Engenharia Civil de Transportes pela RWTH Aachen University, na Alemanha.

Foi vice-presidente do antigo Geipot, de 1985 a 1987, presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito e da Empresa Metropolitana de Transportes (EMTU/Recife).

Atualmente, Oswaldo é funcionário da Fundação de Amparo à Pesquisa no estado do Amazonas, revisor de periódico de Transportes (Rio de Janeiro) e professor na área de transporte da Universidade Federal de Pernambuco. Atua principalmente nos temas: Modelos de Previsão da Demanda em Transporte, Planejamento de Transporte Urbano e Transferência de Modelos.

### Raimundo Gomes de Matos

Nascido na capital cearense, Fortaleza, em 30 de março de 1951, Raimundo está exercendo o seu sexto mandato como deputado federal pelo PSDB. Formado em Medicina e Matemática, foi chefe de gabinete da Secretaria de Saúde do Ceará em 1995.

Em Maranguape (CE), foi eleito vice-prefeito pelo PDS em 1983 e atuou como prefeito da cidade entre 1989 e 1992. Ocupou ainda o cargo de secretário do Trabalho e Ação Social do Ceará de 2003 a 2006.

As áreas de Saúde, Educação, Assistência Social, Agricultura e Segurança têm tido prioridade no seu mandato. É autor da Emenda Constitucional que assegurou o piso salarial nacional para os Agentes de Saúde e Agentes de Combate às Endemias e da Emenda que estabelece a implantação da Zona Franca na Região Metropolitana do Cariri.

No Congresso Nacional, defende, também, o fortalecimento do setor de transporte através de diminuição da carga tributária, maior investimento público federal, infraestrutura e maiores ofertas de cursos profissionais, através do Sest Senat.

## Empresário

### Antônio Ferreira de Azevedo

Nasceu em Fortaleza em 3 de julho de 1949, fruto da união de Manoel Ferreira de Azevedo (o Manelito Grande) e Dona Arinda. Cresceu distante do Centro em um terreno grande que também acomodava os primeiros ônibus comprados pelo pai. Esse é Antônio Ferreira de Azevedo, que junto a seus 19 irmãos sempre estiveram atentos à rotina da empresa de transporte de passageiro e dos negócios da família.

Era um aluno dedicado, tanto que formou-se engenheiro químico pela Universidade Federal do Ceará em 1976. Posteriormente, se especializou em Engenharia de Segurança do Trabalho pela Universidade de Fortaleza.

Em eleição direta da família, realizada em 1985, assumiu o controle da Santa Cecília Transportes. Ficaria apenas dois anos no cargo, mas foi tão habilidoso que permaneceu, e, até hoje, sucede o pai com competência e grande reconhecimento pelo seu talento empresarial.

Tomou gosto pelo setor, tornando-se presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindiônibus), entre os anos 1987 e 1993. Criou o jornal "Rodando" e construiu a sede do sindicato, no bairro Aerolândia, em Fortaleza.

Em 1999 retornou à presidência do Sindiônibus e permaneceu no cargo até 2002.

Seu quarto mandato começou em 2008. Nesse período implantou o rastreamento das viagens, a utilização de câmeras de segurança nos ônibus – em convênio com a Secretaria de Segurança do Estado – e também adotou o programa "Alô SINDIÔNIBUS", que permitiu a participação dos passageiros no sistema de transporte.

Com mais de quarenta anos de vida de transportador, Antônio Ferreira de Azevedo acumula homenagens. Atualmente é membro do Conselho do Vale-Transporte, do Conselho Gestor de Cooperação e Presidente do Conselho Deliberativo do Sindiônibus.

É casado com Evanilda Cavalcanti de Azevedo, pai de três filhos, Ítalo Antônio, Igor Antônio e Iuri Antônio, e um avô dedicado ao único neto, Bento.

### Joel Maurício Paschoalin

Nascido na cidade mineira de Matias Barbosa, em 6 de setembro de 1938, Joel Maurício Paschoalin é o filho mais velho de dez irmãos. Ainda criança precisou deixar sua casa para estudar na cidade de Rio Pomba (MG), mas retornou para a cidade de origem e aos 13 anos completou os estudos.

Logo seguiu para a cidade de Juiz de Fora (MG), onde começou a trabalhar no comércio. Em seguida voltou para Matias Barbosa para trabalhar como agricultor, tornando-se o maior produtor da região aos 17 anos de idade.

Com o fruto do trabalho e ajuda de seu pai, adquiriu o primeiro caminhão, um FNM zero quilômetro, em 1956. Começou a trabalhar como caminhoneiro pelas estradas do país e chegou a realizar transporte de materiais para a construção de Brasília.

Em 1962, Joel trocou a vida de caminhoneiro pelo ramo empresarial. Em Juiz de Fora, fundou a Transportes Fátima Ltda, primeira empresa do Grupo Paschoalin, adquirindo também terminal-garagem e posto de serviços.

Em 1970, entrou para o transporte coletivo de passageiros ao adquirir 50% da Viação Santa Edwiges. Alguns anos depois fez aquisição da Viação Torres Ltda, que atua em Belo Horizonte (MG). É ainda proprietário das

empresas Transportadora Pontual e Viação Novo Retiro Ltda.

Joel é casado com Maria Luiza, tem cinco filhos e 11 netos. Com espírito inovador, atua em vários ramos de transporte de cargas em geral, passageiros, turismo, postos de combustíveis, entre outros. Atualmente é diretor-presidente das empresas do grupo e conta com as participações societárias e administrativas de quatro irmãos.

### José Faustino dos Santos Filho

José Faustino dos Santos Filho nasceu na cidade de Cabo de Santo Agostinho, interior de Pernambuco. É filho de José Faustino dos Santos, um dos nomes mais conhecidos e respeitados do segmento de transportes de Pernambuco.

Em 1976, iniciou as atividades profissionais na Auto Viação São Judas Tadeu, fundada pelo pai. Foi assistente de manutenção, gerente, sócio-gerente e, em 1985, assumiu o cargo de diretor técnico. Os sistemas de bilhetagem eletrônica, gestão de operação e manutenção da empresa são algumas das inovações técnicas implantadas durante a sua gestão.

Como membro da diretoria do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco (Setrans-PE), atual Urbana-PE, participou de decisões importantes. Entre elas destacam-se as contribuições para os projetos de faixas exclusivas, BRT e licitação do Sistema de Transporte Público da Região Metropolitana de Recife.

É formado em Engenharia Mecânica pela Escola Politécnica da Fundação de Ensino Superior de Pernambuco e em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho pela Universidade Federal de Pernambuco. Em 2011, concluiu o curso de Direito na Faculdade dos Guararapes.

José Faustino coleciona especializações em seu currículo. Administração de Empresas, Administração de Frotas, Engenharia Econômica, Engenharia de Produção, Administração Hoteleira, *Master In Business Administration* - Executivo em Gestão de Serviços e MBA em Gerenciamento de Projetos são algumas delas.

Atualmente, é membro da diretoria da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Nordeste (Fetronor), diretor técnico da Urbana-PE e sócio da empresa Auto Viação São Judas Tadeus, sediada em sua cidade natal.

## Posse dos Conselhos Diretor e Fiscal - Biênio 2017-2019



Vinte e quatro líderes empresariais se tornaram membros dos Conselhos Diretor e Fiscal da NTU durante cerimônia de posse realizada em abril de 2017, na sede em Brasília (DF), para um mandato de dois anos a se encerrar em 31/03/2019. Ao todo o Conselho Diretor é composto por um presidente, um vice-presidente, sete conselheiros titulares e nove suplentes. Já o Conselho Fiscal tem três membros titulares e três membros suplentes.

Estabelecer diretrizes para a NTU e aprovar orçamentos e planos de trabalho são

algumas das atribuições estabelecidas para o Conselho Diretor. O Conselho Fiscal é o responsável por fiscalizar a gestão financeira da entidade, examinar e emitir pareceres sobre as contas, entre outros.

Eurico Divon Galhardi foi reeleito como presidente e João Antonio Setti Braga como vice-presidente do Conselho Diretor. Ainda na reunião, os conselheiros votaram pela permanência do presidente executivo Otávio Vieira da Cunha Filho à frente da Diretoria Executiva da NTU.



## **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

Anna Clara Lopes

Bárbara Xavier

Beatriz Bassul

Camila de Sousa Santos

Débora Rita Pereira

Déborah Ferreira

Filipe Cardoso

Flávia Melo

Hellen Tôrres

Ivo Carlos Palmeira

Leandro Carvalho dos Santos

Luciara Vilaça Vieira

Marcus Custódio

Matteus Freitas

Melissa Brito Spíndola

Renata Nobre da Silva

Safira Andrade

Samantha Moraes

Sandro Sobrinho

Sérgio Bandeira

Simone Lima

Socorro Ramalho

Thatiara Vieira

## **EDITORAÇÃO**

Duo Design







# Conecte-se com a NTU

 [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