

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO POR ÔNIBUS

TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS 2 ANOS DE IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19

Março/2020 a Fevereiro/2022

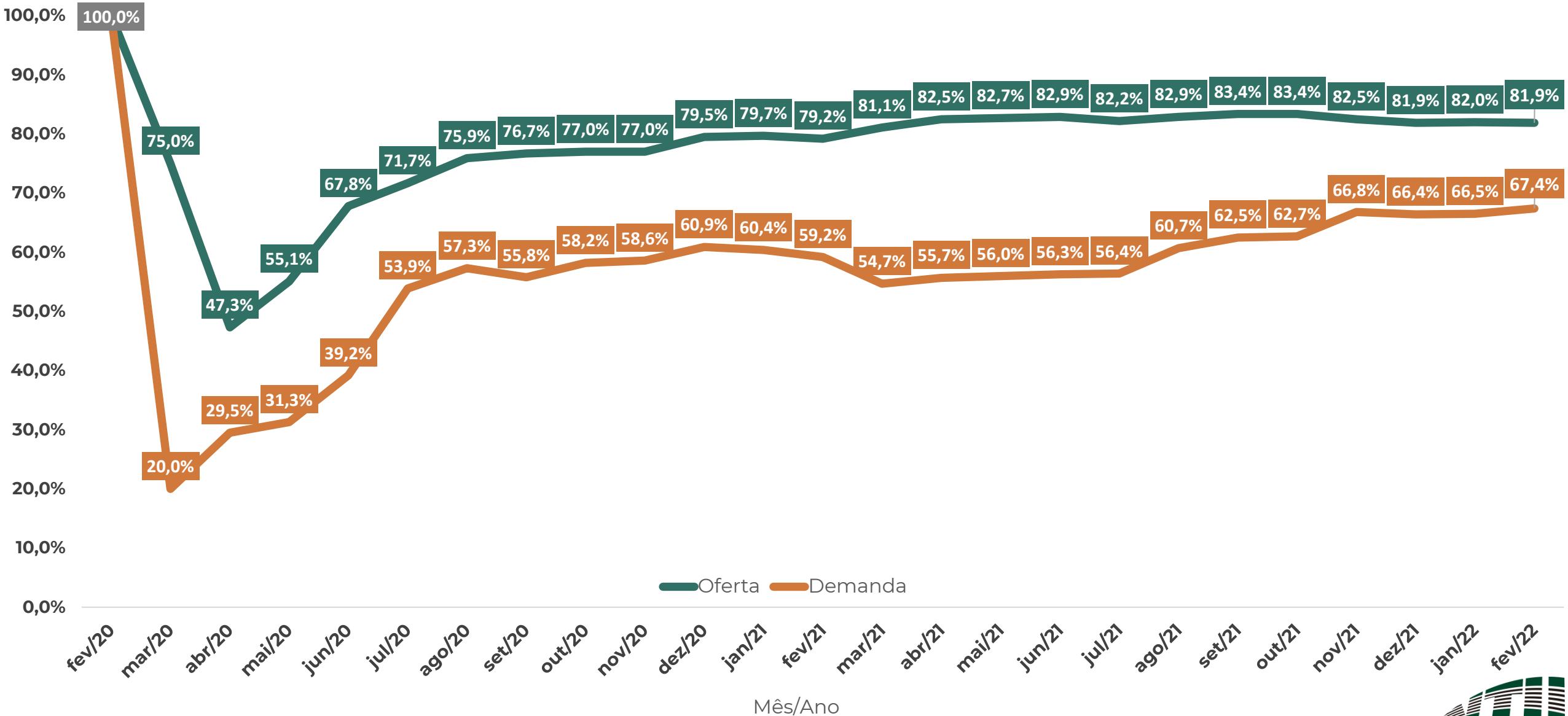
SUMÁRIO

1. Oferta e demanda
2. Impacto financeiro
3. Interrupção da prestação do serviço
4. Redução dos empregos diretos
5. Paralisações da oferta de serviço
6. Subsídios implementados pelas cidades
7. Medidas adotadas pelo setor
8. Conclusões

1. OFERTA E DEMANDA

- Desde o início da pandemia, a NTU tem monitorado os níveis de oferta e demanda do transporte público por ônibus nas capitais e nas principais regiões metropolitanas.
- De acordo com a média ponderada pela quantidade de passageiros transportados, e pela frota existente nos sistemas monitorados, ficou demonstrado que a pandemia provocou um **forte desequilíbrio entre os níveis de oferta e demanda em todo o país**, sem exceções.
- O comportamento da oferta e da demanda nos últimos dois anos apresenta cinco momentos distintos:
 1. Redução vertiginosa da quantidade de passageiros transportados nos três primeiros meses, atingiu 80% de queda.
 2. Lenta recuperação de maio/2020 até agosto/2020, quando a demanda atingiu o nível de 55% e a oferta 75%, em relação a situação observada antes da pandemia.
 3. Estabilização a partir de setembro/2020 até fevereiro/2021, com a demanda oscilando entre 55% e 61% e a oferta entre 75% e 80%.
 4. Março/2021 a julho/2021: nova diminuição da demanda (54% - 57%) resultante das medidas implementadas para conter a segunda onda da pandemia. Nível médio de oferta com pequena recuperação, oscilação entre 81% e 83%.
 5. Agosto/2021 a fevereiro/2022: recuperação da demanda (60% - 70%), impulsionada pelo avanço da vacinação e flexibilização das medidas de restrição da circulação de pessoas, com a oferta alcançando até 84% da programação operacional anterior à pandemia.

1. OFERTA E DEMANDA



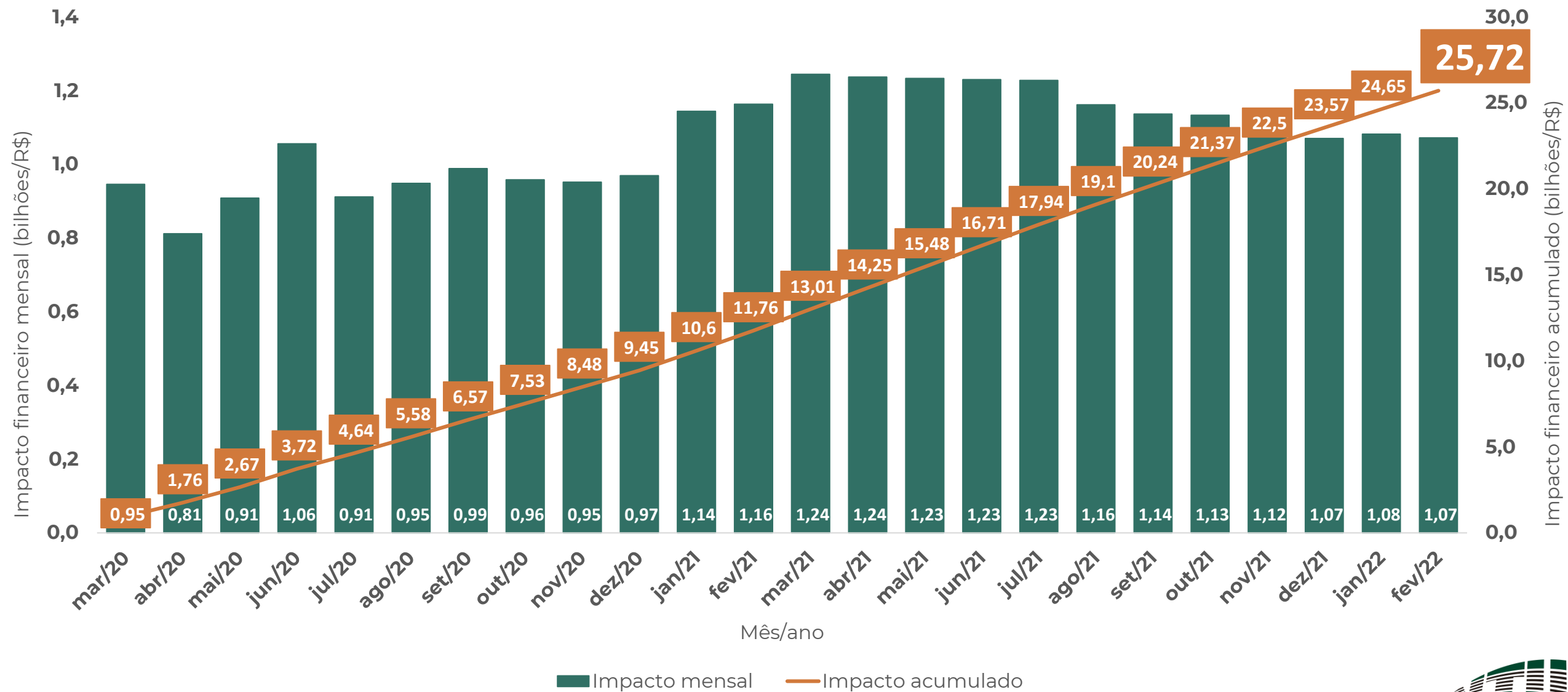
1. OFERTA E DEMANDA

- Mesmo após dois anos desde o início da pandemia, **o desequilíbrio entre os níveis de oferta e demanda persiste**. No último mês, em fevereiro/2022, a demanda apresentou índice 14,5% menor do que a oferta.
- As consequências mais alarmantes são o comprometimento do atendimento da população usuária, a redução aguda da produtividade do setor e o impacto financeiro.
- Houve o agravamento da crise que já estava sendo enfrentada nas últimas três décadas. De 1994 a 2012, a redução da demanda de passageiros equivalentes foi de 24,4%. Já no período de 2013 até 2019, a diminuição foi de 26,1%. Ou seja, **o setor enfrenta agora uma crise aguda dentro de uma crise estrutural**.
- Na sequência estão apresentados e detalhados os principais impactos observados.

2. IMPACTO FINANCEIRO

- O modelo de negócio adotado pelo poder público, de remuneração pelo serviço prestado exclusivamente com recursos obtidos via a receita tarifária, já bastante fragilizado mesmo no período pré-pandemia, mostrou-se totalmente insustentável para enfrentar o impacto da Covid-19.
- Essa situação colocou em risco a continuidade de um serviço que se confirmou como essencial no contexto pandêmico.
- Desde o início da pandemia, o setor do transporte público por ônibus acumula um **impacto financeiro total de R\$ 25,7 bilhões**. A estimativa foi realizada considerando todos os municípios brasileiros atendidos por sistemas organizados de transporte público por ônibus.
- O **impacto médio** no período analisado **é de R\$ 1,12 bilhão/mês**. Isso corresponde a **33,8% do faturamento mensal** do setor registrado antes da pandemia.
- A situação é decorrente da acelerada queda do número de passageiros e da obrigatoriedade de manutenção de altos níveis de oferta para garantir o distanciamento social no transporte público.
- A ausência de uma medida emergencial por parte do Governo Federal, para garantir a continuidade da prestação do serviço, foi decisiva para o impacto financeiro alarmante.

2. IMPACTO FINANCEIRO



■ Impacto mensal — Impacto acumulado

3. INTERRUPTÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

- O impacto financeiro provocou inúmeras consequências negativas.
- A interrupção da prestação do serviço, devido inclusive a **falência de empresas operadoras**, é um dos maiores danos observados. Essas situações ocorreram desde o início da pandemia, mas ainda são verificadas e merecem atenção.
- A população usuária do transporte público coletivo por ônibus está prejudicada com o comprometimento do seu direito de ir e vir. Cerca de **24,3 milhões de pessoas** que realizavam aproximadamente **40,4 milhões de viagens por dia** em todo o país, antes da pandemia, foram diretamente afetadas.
- Ao longo de dois anos, foram identificados **49 casos de interrupção da prestação do serviço** por operadoras ou consórcios operacionais.
- Também foram verificados **16 casos** nos quais operadoras e consórcios encontram-se em **processo de recuperação judicial**. Infelizmente, isso sinaliza para o aumento da quantidade de casos de interrupção da prestação do serviço nos próximos meses.

49

operadoras/consórcios operacionais interromperam a prestação de serviço

Operadoras

Consórcios

18

1

suspensões de atividades

6

2

intervenções na operação pelo poder público

11

-

encerramentos de atividades

6

-

contratos suspensos ou rescindidos

3

2

caducidades de contratos

13

3

processos de recuperação judicial aberto



4. REDUÇÃO DOS EMPREGOS DIRETOS

- O setor, que já gerou até 5 empregos diretos para cada ônibus da frota do país, foi obrigado a dispensar vários trabalhadores.
- O saldo entre admissões e demissões indica uma **redução de 92.581 mil postos de trabalho**, de acordo com dados do CAGED divulgados pelo Painel do Emprego da Confederação Nacional do Transporte (CNT) para o período de janeiro/2020 até janeiro/2022.
- A quantidade de empregos perdida é significativa. Pois equivale a **22,7% de todos os empregos diretos gerados pelo setor antes da pandemia**.
- Apesar da Lei 14.020/2020, que instituiu o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, permitiu a suspensão dos contratos trabalhistas por certo período, além da redução das jornadas de trabalho com diminuição salarial equivalente; a realização de demissões foi necessária para reduzir o desequilíbrio das contas.
- Somente a **mão-de-obra** empregada (motoristas, cobradores, fiscais despachantes) representa **45,2% do custo total**.

4. REDUÇÃO DOS EMPREGOS DIRETOS

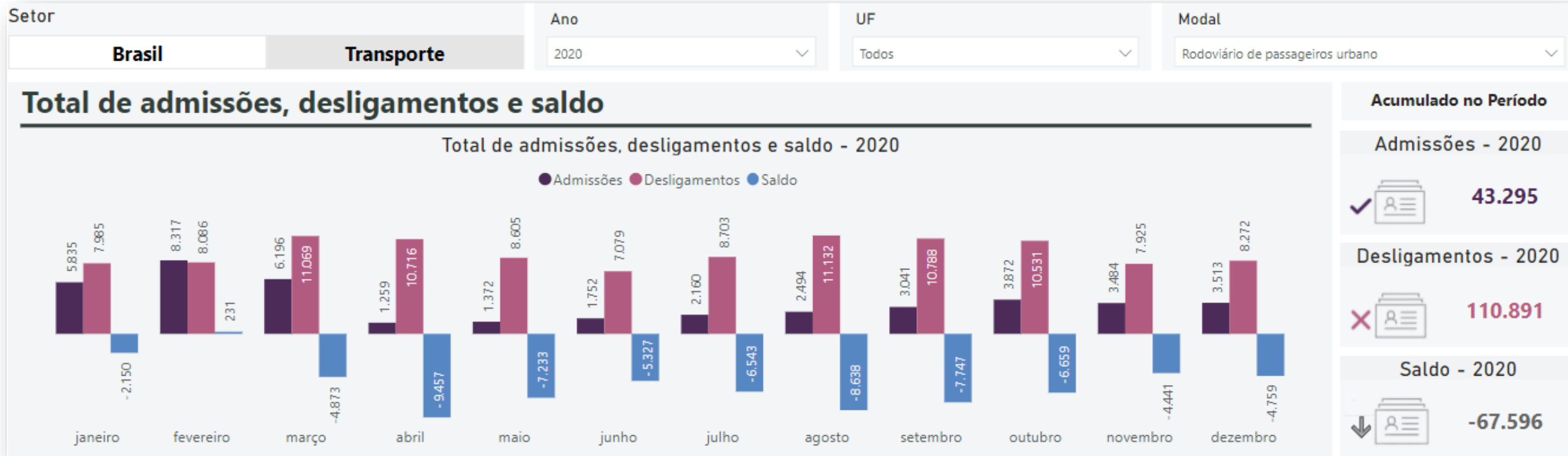
92.581

**redução dos
postos de
trabalho nas
empresas
operadoras**

22,7%

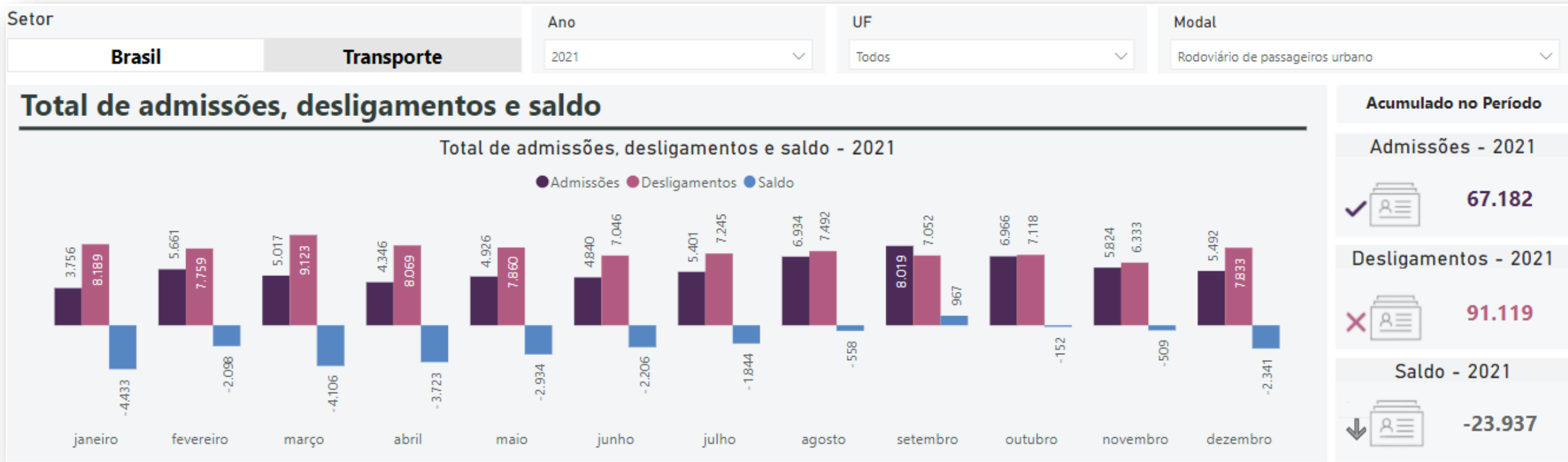
**de toda a mão
de obra
existente no
setor em
dezembro de
2019**

4. REDUÇÃO DOS EMPREGOS DIRETOS



Em 2020, ano no qual o impacto da pandemia foi mais forte, o saldo entre as admissões e os desligamentos foi de **-67.596 postos de trabalho**.

4. REDUÇÃO DOS EMPREGOS DIRETOS



Ao longo de 2021, houve a retomada das atividades e recuperação parcial da economia. Isso refletiu no aumento das admissões de profissionais durante o ano. Mesmo assim o saldo entre as admissões e os desligamentos foi negativo, de **-23.937 postos de trabalho**.

Em janeiro/2022 o saldo foi de **-1.048 postos de trabalho**.

5. PARALISAÇÕES DA OFERTA DE SERVIÇO

- As paralisações do serviço são outro sintoma preocupante da crise.
- Nos últimos 24 meses, houve, no mínimo, **1 paralisação a cada 2 dias** nas cidades brasileiras.
- Em todo o país, **107 sistemas** de transporte público por ônibus **foram atingidos por 379 movimentos grevistas, protestos e/ou manifestações** que ocasionaram a interrupção da oferta de serviços.
- Na maior parte dos casos, os motivos principais foram a redução/interrupção da oferta de serviços e a incapacidade das operadoras de pagarem salários e benefícios aos colaboradores devido ao desequilíbrio econômico-financeiro.
- As paralisações impactam diretamente no acesso da população ao transporte coletivo. Parcela importante dos cidadãos não puderam acessar seus locais de trabalho, de estudo e de tratamentos de saúde. O funcionamento das cidades foi seriamente prejudicado.

5. PARALISAÇÕES DA OFERTA DE SERVIÇO



*O mesmo sistema pode ter sido atingido por paralisações em dias diferentes.

6. SUBSÍDIOS IMPLEMENTADOS PELAS CIDADES

- A situação somente não está pior por causa de algumas medidas emergenciais adotadas localmente.
- Como não houve uma medida adotada nacionalmente, promovida pelo Governo Federal, poucos municípios reuniram condições econômicas e vontade política para aportar recursos para socorrer o setor.
- A NTU identificou **111 iniciativas em 108 sistemas**. Entretanto, o alcance e efetividade das medidas foram muito limitados.
- **20 das iniciativas** mapeadas foram implementadas **nas capitais e nas regiões metropolitanas**, que reúnem considerável parcela do transporte público coletivo por ônibus de todo o país.
- Destacam-se Brasília-DF, Curitiba-PR e São Paulo-SP, que remuneraram a oferta de acordo com o custo de prestação do serviço.
- Em Recife-PE, foi implementado o VEM Social, um programa de aquisição de créditos eletrônicos por parte do Poder Público para os trabalhadores que ficaram desempregados durante a pandemia.

6. SUBSÍDIOS IMPLEMENTADOS PELAS CIDADES

Em todo o país, houve **111** iniciativas de concessão de subsídios para reduzir o desequilíbrio econômico

- o **Subsídio emergencial**: aporte de recursos por parte do poder público no transporte coletivo por ônibus para reduzir o desequilíbrio econômico-financeiro do sistema.
- o **Subsídio tarifário**: destinação de recursos por parte do poder público ao transporte coletivo por ônibus para evitar o aumento das tarifas cobradas da população usuária.
- o **Aumento de subsídio preexistente**: em sistemas onde já existiam subsídios para o transporte público por ônibus, houve a complementação com valores para suportar o desequilíbrio entre oferta e demanda.
- o **Implementação de subsídio definitivo**: foi efetivado um subsídio permanente para complementar a receita tarifária obtida a partir da tarifa pública cobrada dos usuários.
- o **Adiantamento de subsídio preexistente**: em sistemas onde já existiam subsídios para o transporte público por ônibus, o poder público antecipou os recursos.



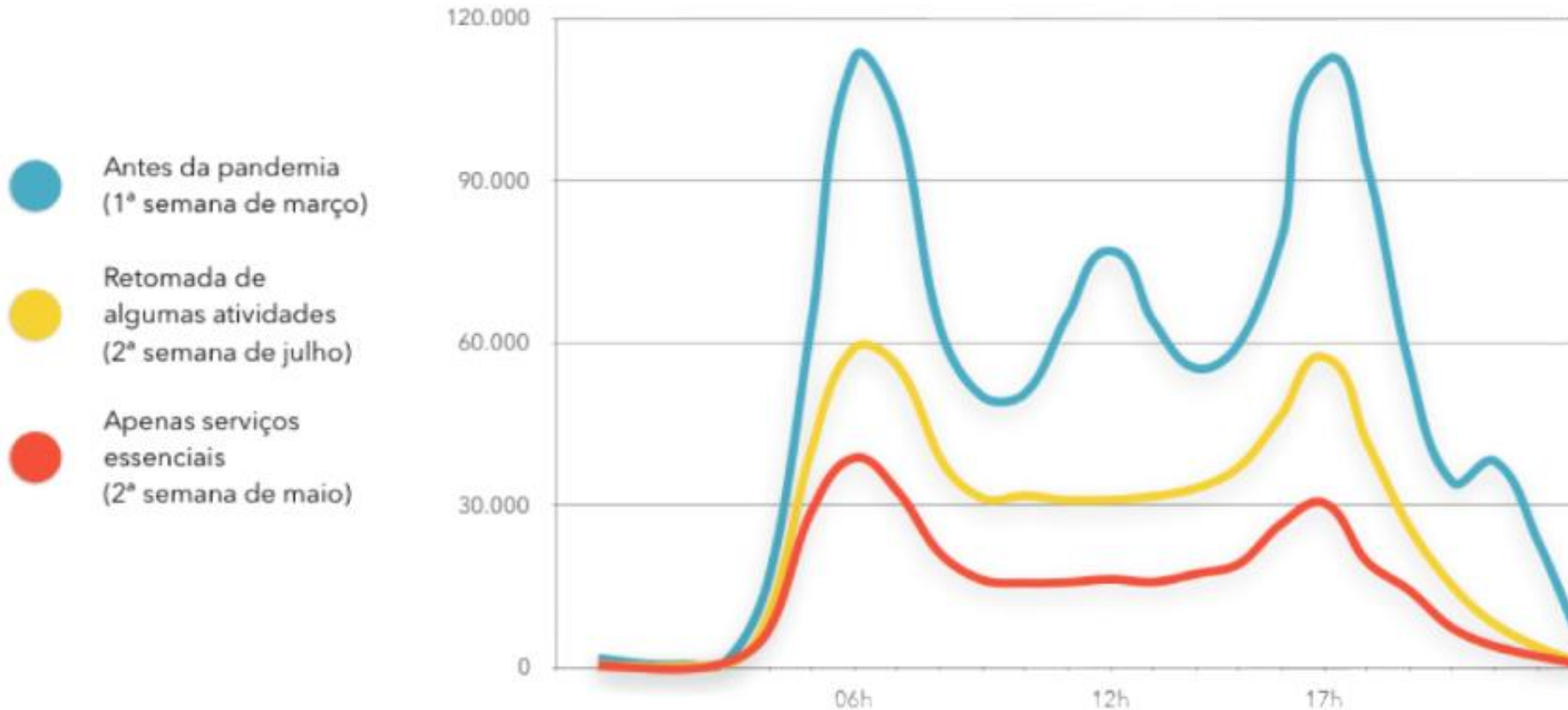
7. MEDIDAS ADOTADAS PELO SETOR

- Diante do cenário preocupante, mais uma vez o setor foi protagonista com a apresentação de propostas:
- O UrbanaPE, sindicato das operadoras de Recife-PE, elaborou em conjunto com a NTU, uma Nota Técnica com uma proposta de **'Escalonamento de horários das atividades econômicas'** ao longo do dia.
- O objetivo maior é achatar a curva de utilização do TP nos horários de pico, uma característica do setor. O resultado perseguido era o melhor aproveitamento da frota e o distanciamento social.
- Fortaleza -CE e Goiânia-GO implantaram essa medida e obtiveram resultados importantes.
- A **'Gestão da demanda'**, via **'Escalonamento de horários das atividades econômicas'**, tem potencial para ser um legado deixado pela pandemia.

7. MEDIDAS ADOTADAS PELO SETOR

GESTÃO DA DEMANDA

- ESCALONAMENTO DE HORÁRIOS DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS

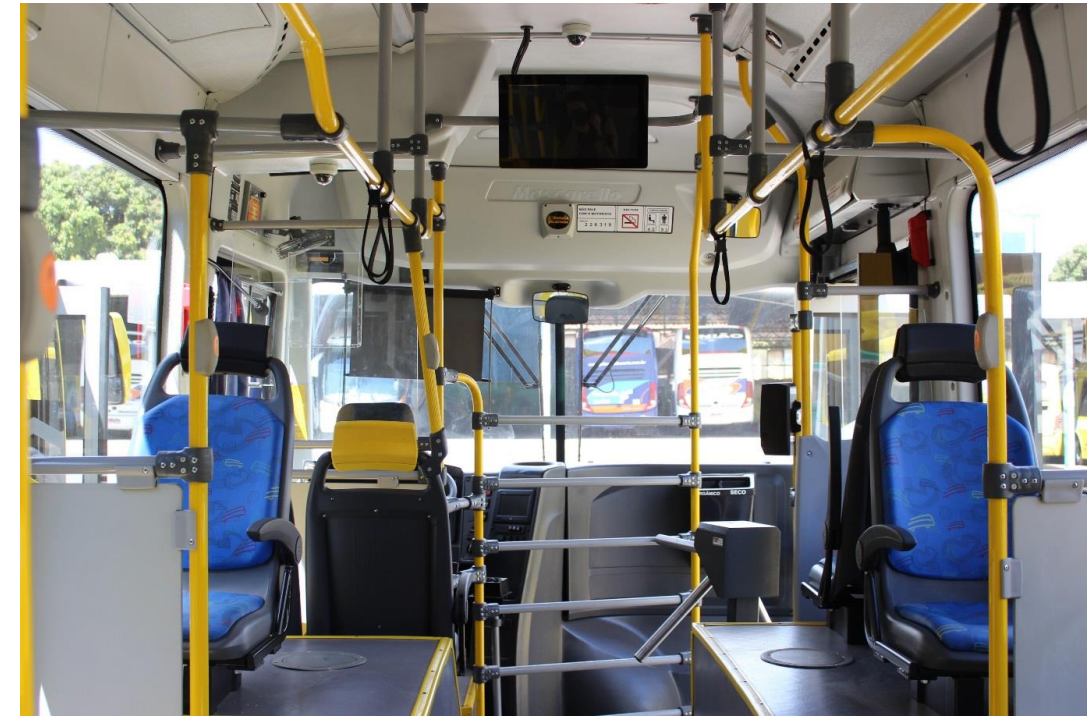


7. MEDIDAS ADOTADAS PELO SETOR

- Outra iniciativa foi utilizada foi a **eliminação dos postos de cobradores**.
- A medida foi adotadas nas seguintes capitais:
 - Belo Horizonte-MG
 - Aracaju-SE
 - Recife-PE
 - Vitória-ES
- As operadoras já possuem e utilizam a tecnologia adequada para essa transição.
- Complementarmente, são desenvolvidos e aplicados **programas de treinamento e qualificação de mão-de-obra** dos antigos cobradores para que eles sejam absorvidos por outras áreas: como motoristas, mecânicos, profissionais de manutenção, fiscais despachantes, entre outros.

7. MEDIDAS ADOTADAS PELO SETOR

2. ELIMINAÇÃO DOS POSTOS DE COBRADORES



7. MEDIDAS ADOTADAS PELO SETOR

- Uma iniciativa de destaque adotada por algumas cidades foi a **separação entre a tarifa de remuneração**, que remunera as empresas operadoras de acordo com o nível de oferta disponibilizado, **e a tarifa pública**, cobrada da população usuária.
- Tal separação encontra-se legalmente definida na Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída ainda no ano de 2012 pela Lei nº 12.587
- Essa separação também está prevista no Projeto de Lei nº 3278, de 2021, em tramitação no Congresso Nacional. O PL atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- A determinação é fundamental para a prestação de um serviço com maior qualidade e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.
- Campo Grande-MS e Fortaleza-CE juntaram-se à outras seis capitais no grupo de sistemas que possuem parcela relevante do custo remunerada por receita proveniente dos orçamentos públicos.

7. MEDIDAS ADOTADAS PELO SETOR

Nº	Cidade-UF	Abrangência	Tarifa de remuneração	Tarifa pública	Vigência tarifa pública
1	Brasília-DF	Mun. e Intermun. Metropolitano	Bacia 1 - R\$ 8,63	R\$ 5,50	20/01/2020
			Bacia 2 - R\$ 8,87	R\$ 5,50	20/01/2020
			Bacia 3 - R\$ 10,55	R\$ 5,50	20/01/2020
			Bacia 4 - R\$ 9,56	R\$ 5,50	20/01/2020
			Bacia 5 - R\$ 8,49	R\$ 5,50	20/01/2020
2	Campo Grande-MS	Municipal	R\$ 5,15	R\$ 4,40	17/01/2022
3	Curitiba-PR ²	Municipal	R\$ 6,36 a R\$ 7,20	R\$ 5,50	01/03/2022
4	Fortaleza-CE	Municipal	R\$ 4,50	R\$ 3,90	15/01/2022
5	Manaus-AM ¹	Municipal	R\$ 5,30	R\$ 3,80	25/02/2017
6	Porto Alegre-RS	Municipal	R\$ 5,20	R\$ 4,80	02/07/2021
7	São Paulo-SP	Municipal	R\$ 8,71	R\$ 4,40	01/01/2020
8	Vitória-ES	Mun. e Intermun. Metropolitano	R\$ 5,59	R\$ 4,20	09/01/2022

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

ND: Não disponibilizado

¹ Em Manaus-AM é realizada mensalmente a atualização dos custos do sistema. Por isso, a tarifa de remuneração é atualizada todos os meses.

² A projeção da Urbanização de Curitiba (Urbs), que gerencia o transporte coletivo na cidade, é que a tarifa técnica terá variação entre R\$ 6,36 e R\$ 7,20 até fevereiro do próximo ano.

8. CONCLUSÕES

- As informações e dos dados apresentados neste trabalho demonstram a gravidade da situação enfrentada pelo sistema de transporte público por ônibus no Brasil durante os últimos 24 meses.
- Desde o início da pandemia, quase todas as empresas estão realizando inúmeras ações para limitar as consequências negativas.
- No entanto, há uma substancial perda de receita sem a devida adequação dos custos. Antes da crise, o sistema já enfrentava a defasagem entre custos e receitas, em função do modelo de remuneração adotado, onde o usuário paga pelos custos e o poder público pouco, ou nada, contribui para minimizar as tarifas públicas.
- A pandemia provocou uma redução drástica da receita e o impacto financeiro resultante, somados a ausência de uma medida de socorro emergencial adotada pelo governo federal, ameaçam seriamente a continuidade dos serviços.
- As medidas de redução de custos trabalhistas permitidas pela legislação federal não produziram o resultado esperado.
- A situação agrava-se ainda mais em um cenário caracterizado pela dificuldade de retorno à normalidade, aos índices de demanda observados antes da pandemia.

DIRETORIA EXECUTIVA

PRESIDENTE EXECUTIVO
FRANCISCO CHRISTOVAM

DIRETOR ADMINISTRATIVO E INSTITUCIONAL
MARCOS BICALHO DOS SANTOS

EQUIPE RESPONSÁVEL
NTU

SAUS QUADRA 1, BLOCO 3
ED. CLÉSIO ANDRADE (ANTIGO CNT)
9º ANDAR, CEP 70070-944, BRASÍLIA/DF
TEL: (61) 2103-9293
NTU@NTU.ORG.BR
WWW.NTU.ORG.BR

FACEBOOK.COM/NTUBRASIL
FLICKR.COM/NTUBRASIL
TWITTER.COM/NTUNOTICIAS
YOUTUBE.COM/TRANSPORTEURBANONTU