

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO POR ÔNIBUS

# TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19

Março/2020 a Maio/2022

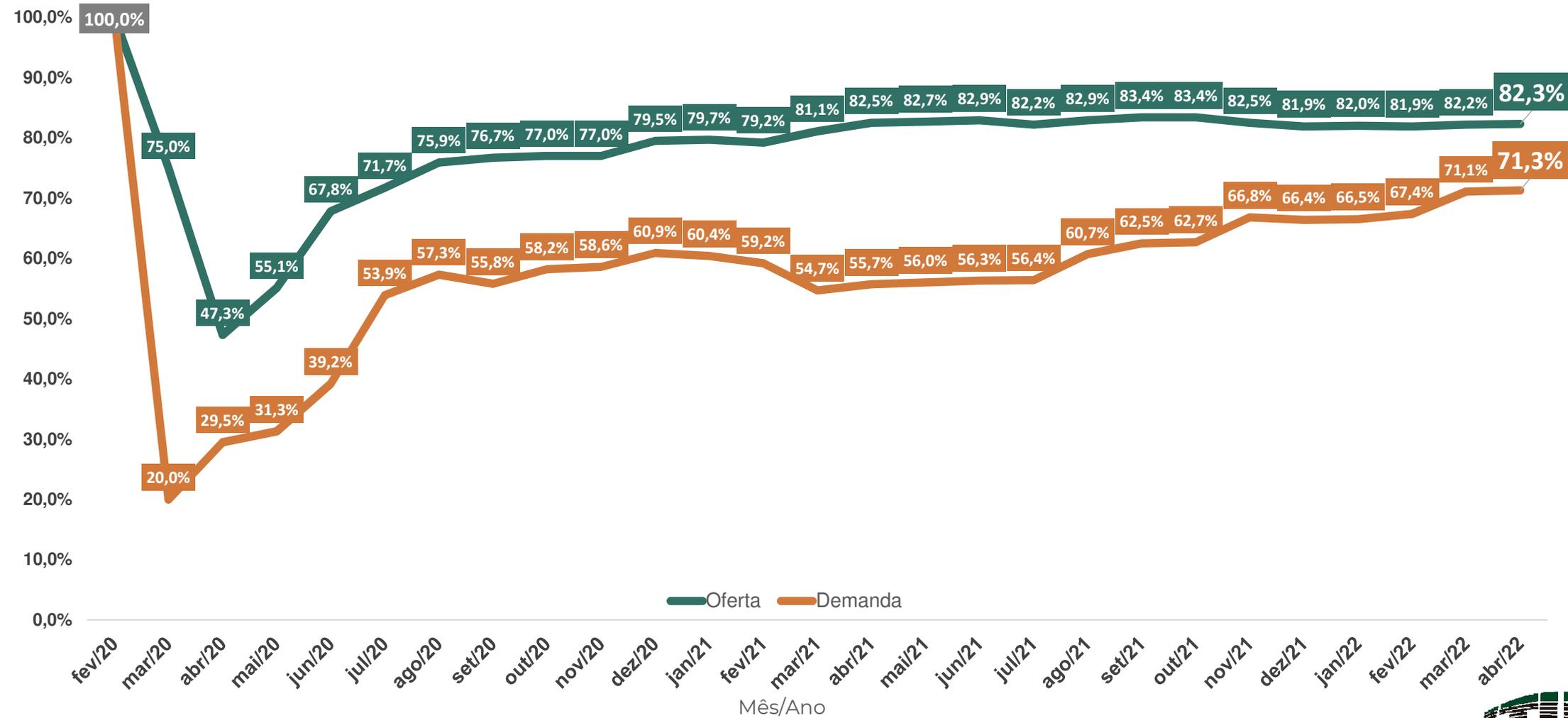
Brasília-DF, maio de 2022.



## ESTRUTURA DA APRESENTAÇÃO

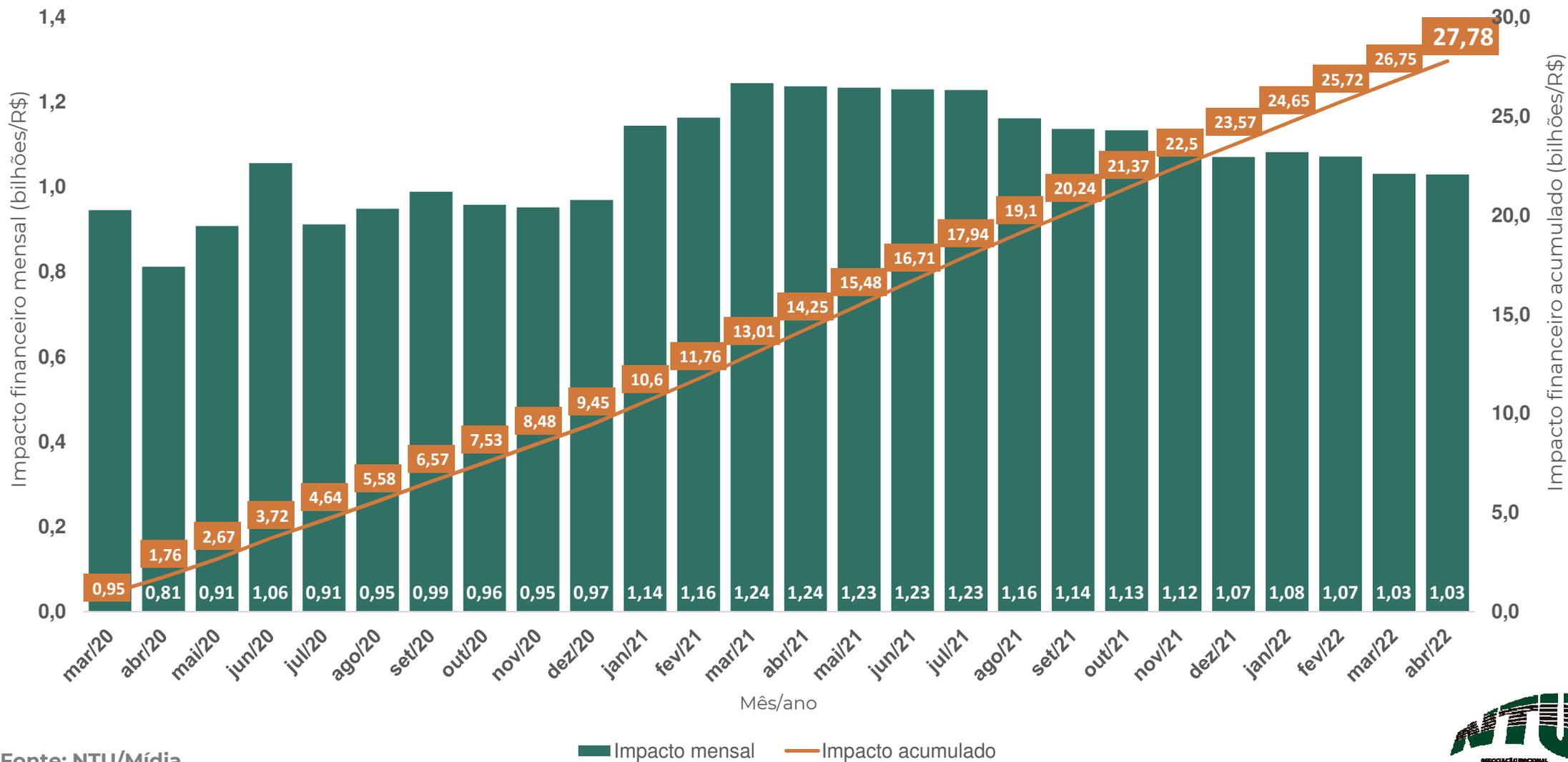
1. Oferta e demanda
2. Impacto financeiro
3. Interrupção da prestação do serviço
4. Redução dos empregos diretos
5. Paralisações da oferta de serviço
6. Subsídios implementados pelas cidades
7. Medidas adotadas pelo setor

# I. OFERTA E DEMANDA



Fonte: NTU/Mídia.

## 2. IMPACTO FINANCEIRO



Fonte: NTU/Mídia.

Impacto mensal Impacto acumulado

# 55

Operadoras

Consórcios

## operadoras/consórcios operacionais interromperam a prestação de serviço

20

1

suspensões de atividades

6

3

intervenções na operação pelo poder público

13

-

encerramentos de atividades

7

-

contratos suspensos ou rescindidos

3

2

caducidades de contratos

13

3

processos de recuperação judicial abertos

Fonte: NTU e Mídia.

Período: Março/2020 a Maio/2022.

## 4. REDUÇÃO DOS EMPREGOS DIRETOS

**89.572**

redução dos  
postos de  
trabalho nas  
empresas  
operadoras

**22,1%**

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

## 5. PARALISAÇÕES DA OFERTA DE SERVIÇO



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

Fonte: NTU/Mídia.

## 6. SUBSÍDIOS IMPLEMENTADOS PELAS CIDADES

Em todo o país, houve **124 sistemas** que implementaram 131 iniciativas de concessão de subsídios para reduzir o desequilíbrio econômico. Esses sistemas atendem **262 municípios**.

66

### SUBSÍDIO EMERGENCIAL

aporte de recursos por parte do poder público no transporte coletivo por ônibus para reduzir o desequilíbrio econômico-financeiro do sistema.

22

### IMPLEMENTAÇÃO DE SUBSÍDIO DEFINITIVO

foi efetivado um subsídio permanente para complementar a receita tarifária auferida a partir da tarifa pública cobrada dos usuários.

32

### 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.

1

### ADIANTAMENTO DE SUBSÍDIO PREEXISTENTE

em sistemas onde já existiam subsídios para o transporte público por ônibus, o poder público antecipou os valores.

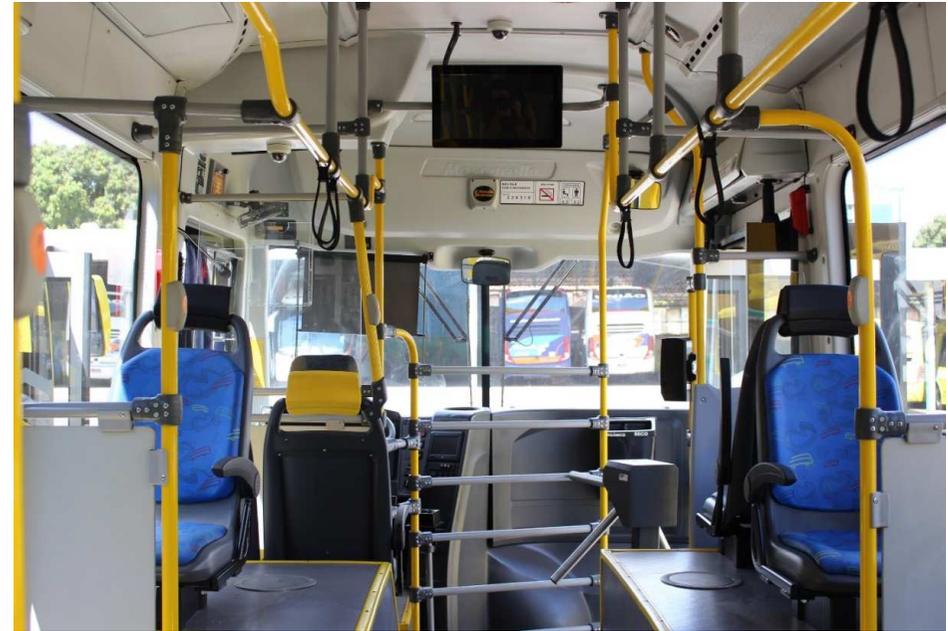
10

### 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.

Fonte: NTU/Mídia.

## 7. MEDIDAS ADOTADAS PELO SETOR



## 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.
- Atualmente, **10 capitais** possuem parcela relevante do custo remunerada por receita proveniente dos orçamentos públicos. Outras **14 cidades de grande, médio e pequeno porte** também já realizaram a separação das tarifas pública e de remuneração.

# Muito obrigado!

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU  
[comunicacao@ntu.org.br](mailto:comunicacao@ntu.org.br)