



AJUDA, MAS NÃO RESOLVE

Estudo realizado pela NTU aponta um déficit de pelo menos R\$ 1,2 bilhão por mês para as operadoras do transporte coletivo, mesmo com a Medida Provisória que flexibiliza custos com recursos humanos



O gigantesco impacto da pandemia do novo coronavírus no transporte público coletivo no Brasil agravou ainda mais a situação financeira das empresas operadoras do serviço de todo o país, que já enfrentam um período difícil decorrente da queda de demanda registrada desde 2013 e da ausência de subsídios por parte do poder público. Estudo realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), que mediu o estrago causado pela pandemia no setor entre 15 de março e 15 de abril de 2020, revela que a principal medida emergencial na área da economia adotada pelo governo - a flexibilização trabalhista - aliviou apenas parcialmente os prejuízos das empresas e não resolveu o problema.

O dano financeiro contabilizado preliminarmente pelo setor em todo o país, calculado para o mês de março deste ano, quando os efeitos da pandemia começaram a ser sentidos, foi da ordem de R\$ 2,5 bilhões ao mês. Uma perda assimilada integralmente pelo caixa das empresas, sem nenhum tipo de ajuda externa.

A edição da Medida Provisória 936/2020, no dia 1º de abril, sinalizou uma mudança no cenário ao permitir a redução de salários, jornada de trabalho e suspensão de contratos durante a pandemia, com o valor complementar dos salários sendo pago pelo Governo Federal. Como a folha de pagamento representa cerca de 50% dos custos fixos das empresas operadoras do transporte coletivo, a MP teve um impacto relevante, especialmente na manutenção dos mais de 400 mil empregos do setor. Mas a medida possibilitou a redução dos prejuízos das operadoras para pouco menos da metade do cálculo preliminar. Segundo o estudo da NTU, o rombo caiu para R\$ 1,2 bilhão por mês a partir de abril, o que ainda representa um prejuízo bilionário para as empresas que tende a se acumular.

O cálculo leva em conta um custo total de operação do sistema em todo o país da ordem de R\$ 2 bilhões e uma receita total de R\$ 800 milhões mensais registrados em abril, números que podem se repetir nos meses seguintes se não houver uma retomada consistente das atividades ou algum outro tipo de apoio específico para o setor.

Para chegar a esses totais, a NTU utilizou a base de dados de 32 sistemas de transportes urbanos, incluindo capitais e regiões metropolitanas, que representam mais de 66% da demanda e da frota nacional. Os resultados foram expandidos para todos os 2.901 municípios atendidos pelo transporte público urbano para um período de 30 dias da pandemia. O cálculo levou em conta indicadores como a abrangência do sistema (municipal, metropolitano ou ambos), a demanda de passageiros por mês, a tarifa pública vigente em cada localidade, o percentual dos custos fixos e variáveis, além do percentual da participação da folha salarial das operadoras no custo final e a redução de custo obtida ao adotar as medidas da MP 936/2020.

O estudo coletou também dados de demanda e oferta dos sistemas e considerou as medidas de redimensionamento das frotas em operação (redução na oferta dos serviços) em função da queda da demanda, adotadas pelo poder público local em várias cidades. Tais ações tiveram impacto limitado devido à redução da oferta ter sido, na média, bem menor do que a forte redução da demanda: enquanto o número de passageiros caiu 80% no período, a oferta foi mantida em torno de 75% na média nacional. Uma opção adotada por prefeitos e governadores para garantir a continuidade do serviço com menos aglomeração a bordo, conforme a lógica do distanciamento social - mas sem aportes financeiros, com raras exceções, para suportar os custos das empresas estarem rodando com ônibus esvaziados.

O documento aponta que os prejuízos acumulados apenas no período em questão geram um forte impacto no funcionamento do transporte coletivo por ônibus no Brasil: “Antes da crise da pandemia, o sistema já enfrentava uma fragilidade econômica devido à queda da demanda e 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. Agora, com a pandemia, observa-se que a redução de 80% da receita provoca prejuízos que ameaçam a continuidade dos serviços e sua existência futura, mesmo depois do retorno à normalidade”.

Portanto, conclui a avaliação, a redução na oferta dos serviços e principalmente as medidas de redução de custos trabalhistas não foram suficientes para produzir o equilíbrio necessário às operações. “Mesmo com a adoção da MP, os prejuízos acumulados apenas nos primeiros 30 dias da pandemia são consideráveis e geram impactos substanciais ao funcionamento dos sistemas de transportes das cidades brasileiras”.

A sobrevivência do setor, especialmente no pós-pandemia, dependerá de novas ações específicas para esse segmento a serem adotadas pelas autoridades, em especial o Governo Federal, a exemplo da proposta do Programa Emergencial Transporte Social [\(LEIA MAIS SOBRE O ASSUNTO NA MATÉRIA DE CAPA, CLICANDO AQUI\)](#).

