



RAIO X DO ÔNIBUS URBANO REVELA **ALGUNS AVANÇOS** E **MUITOS DESAFIOS**

Meio de transporte de passageiros mais usado no país mostra sinais de recuperação, mas ainda insuficientes para a superação da crise do setor. Pesquisa mostra que melhorias no transporte são uma das exigências para os antigos usuários retornarem ao modal



As recentes mudanças de rotina da população, com novas formas de trabalho, hábitos de consumo e opções de ir e vir impactam fortemente todos os setores da economia e, em especial, o transporte público. Nos últimos anos, o setor viu parte de seus clientes migrarem para outros modos de locomoção, especialmente carros e motocicletas, ou, simplesmente, deixarem de ir às ruas para fazerem, quase tudo, pela internet.

Traduzidas em números, as novas tendências fizeram o Brasil registrar redução de 44,1% nas viagens de ônibus no transporte público urbano nos últimos dez anos. Isso significa que, em 2023, os ônibus urbanos transportaram menos 19,1 milhões de passageiros equivalentes (pagantes) por dia, em relação à quantidade transportada em 2014.

As informações detalhadas sobre o setor estão presentes no Anuário NTU 2023 - 2024, lançado durante o Seminário Nacional da entidade, no princípio de agosto. O Anuário analisa 11 indicadores que compõem a série histórica de monitoramento do desempenho do setor de transporte coletivo por ônibus no país, realizada há mais de 30 anos pela NTU. A análise é focada em nove sistemas de transporte público por ônibus de capitais e regiões metropolitanas que, juntas, representam aproximadamente 33% da frota nacional e 34% da quantidade de passageiros transportados no Brasil: Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

O grupo dos indicadores operacionais é formado pela quantidade de viagens realizadas por passageiros equivalentes (pagantes), pela oferta representada pela quilometragem percorrida, pelo índice de passageiros transportados por quilômetro e pela quantidade de usuários transportados em cada ônibus, diariamente, entre outros.

As análises tomaram como referência, para apresentação dos percentuais de evolução dos indicadores, as médias dos meses de abril e outubro de cada ano. Todos os dados apresentados foram coletados nesses meses, permitindo comparações sem o risco de variações sazonais.

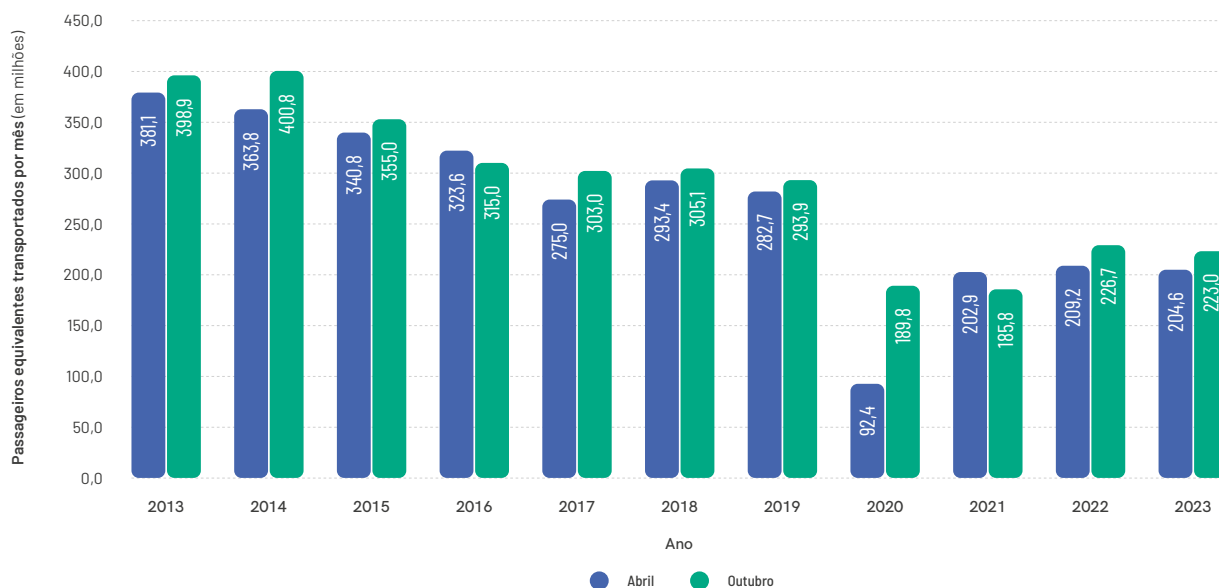
Demanda segue em queda

Considerando os meses pesquisados, foram realizadas 204,6 milhões de viagens em abril do ano passado (contra 209,2 milhões em abril de 2022), e 223 milhões em outubro de 2023 (contra 226,7 milhões em outubro de 2022), o que representa ligeira queda de 1,9% na demanda em 2023, em comparação com o ano anterior. Contudo, a análise da última década demonstra que, no período, a diminuição da quantidade de passageiros equivalentes foi de 44,1%.

A pandemia acelerou a queda estrutural da demanda. Ao final das medidas adotadas para o enfrentamento da covid-19 e seus impactos, é possível confirmar que a demanda do transporte público por ônibus não retornará ao nível alcançado em 2019. Aliás, a redução do número de passageiros em relação ao ano de 2019 é de 25,8%. Portanto, nos últimos cinco anos, um em cada quatro passageiros deixou de utilizar o transporte coletivo por ônibus.

FIGURA 1 - EVOLUÇÃO DOS PASSAGEIROS EQUIVALENTES TRANSPORTADOS (VIAGENS REALIZADAS) POR MÊS NOS SISTEMAS DE ÔNIBUS URBANO (2013-2023)

Cidades analisadas: Belo Horizonte (municipal), Curitiba (municipal), Fortaleza (municipal), Goiânia (municipal e intermunicipal metropolitano), Porto Alegre (municipal), Recife (municipal e intermunicipal metropolitano), Rio de Janeiro (municipal), Salvador (municipal) e São Paulo (municipal).



Para o diretor executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Francisco Christovam, o setor está em processo de recuperação, com o retorno de 85% da demanda que o transporte tinha no período antes da covid-19, mas alerta que a demanda perdida só volta com melhorias no sistema. "Durante a pandemia, houve mudança de hábitos com o home office, o e-commerce, a educação à distância e sofisticação por parte do nosso cliente que, durante a pandemia, pôde usufruir de um serviço de melhor qualidade. Passada a pandemia, ele, agora, para voltar ao transporte público, quer aquele nível que conseguiu no período da pandemia". Durante o período pandêmico, as medidas de distanciamento social fizeram com que as empresas operadoras praticassem uma oferta média de serviço superior à demanda, resultando em viagens com maior conforto.

O diretor-presidente do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana de Manaus, Henrique Martins, exemplificou, durante o Seminário NTU, a perda de passageiros manauaras para o transporte por aplicativo e também para o clandestino por falta de investimento em estrutura básica. "Foi preciso investir na qualidade, na renovação da frota e na qualidade do serviço. O passageiro, culturalmente, não quer andar de transporte público. Então precisamos entender que para nós captarmos o passageiro, nós precisamos oferecer o melhor serviço possível".



Custos aumentam e frota segue envelhecida

O Anuário NTU analisa também os indicadores de custo e tarifas do setor, que englobam as evoluções dos salários dos motoristas, do preço do óleo diesel para os grandes distribuidores, do custo por quilômetro rodado e das tarifas públicas.

Os valores de salários de motoristas, praticados em todas as capitais brasileiras, aumentaram 11,8%, no comparativo entre os meses de dezembro dos anos de 2022 e 2023. Portanto, além do reajuste salarial, houve também aumento dos rendimentos reais dos trabalhadores, uma vez que a inflação no mesmo período foi de 4,62%, segundo o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Levando em conta a representatividade do peso da mão de obra no custo total, que atualmente é de 42,7%, somente o acréscimo salarial impacta diretamente cerca de 5% as tarifas públicas cobradas da população, naqueles sistemas que não possuem subsídios.

De acordo com a série histórica da evolução salarial dos motoristas, há, nos últimos três anos, recuperação dos rendimentos dos trabalhadores, após período de diminuição nos patamares praticados anteriormente.

A recomposição salarial foi o principal fator que levou ao aumento do custo por quilômetro em 3% em 2023, na média dos meses de abril e outubro, fazendo a média se aproximar da faixa de valores na qual oscilou de 2004 até 2019. Trata-se do segundo aumento anual consecutivo, após a queda observada nos anos mais impactados pela pandemia.

Outro elemento de custo relevante é o preço do óleo diesel, que representa, em média, cerca de 28,3% do custo total do setor. A boa notícia é que após dois anos de elevação do preço do combustível, houve redução de 10,4% em 2023, considerando as médias dos valores dos meses de abril e outubro. Mesmo com a redução, o preço do diesel, em 2023, é um dos mais elevados da série histórica de mais de 30 anos.

No caso da idade média da frota, os nove sistemas analisados reúnem mais de 30 mil ônibus urbanos. A idade média dos veículos, nesse grupo, atingiu seis anos e cinco meses em 2023. Nos últimos três anos, esse indicador vem atingindo sucessivamente os resultados mais elevados de toda a série histórica, revelando a dificuldade de caixa das empresas operadoras em investir na renovação de suas frotas.



Desde 2011, quando houve renovação importante da frota de ônibus nacional devido ao início da fase 7 do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve), com a implementação dos motores Euro 5, observa-se aumento crescente da idade média da frota.

Um fator complicador para o custo da operação foi a perda de produtividade dos ônibus urbanos. Em média, nos meses de abril e outubro de 2023, o transporte coletivo por ônibus registrou índice de 1,54 passageiro transportado por quilômetro, retornando ao mesmo patamar observado entre 2016 e 2019. Em três décadas, os sistemas de transporte público por ônibus perderam 37,8% de produtividade. "Essa perda de produtividade tende a comprometer o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, além da modicidade tarifária. Para reconquistarmos os passageiros, temos que oferecer um transporte de maior qualidade", enfatiza Christovam.

Pesquisa CNT de Mobilidade

Para entender melhor o comportamento dos passageiros e a queda da demanda no setor, a Confederação Nacional do Transporte (CNT), com o apoio da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), realizou a Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana 2024. Segundo a pesquisa, o setor de transporte público corresponde a um dos três principais problemas urbanos no Brasil, tendo sido citado por 24,3% dos entrevistados.

Apesar da perda de participação, o ônibus ainda é o meio de transporte predominante no ambiente urbano. De acordo com os dados da CNT, a parcela atual desse modo de transporte é de 30,9% do total de deslocamentos, muito semelhante ao segmento do carro próprio (29,6%). O crescimento do transporte individual, por sinal, aparece como um dos possíveis motivos para a queda na utilização dos ônibus: desde a última pesquisa, realizada em 2017, a utilização do carro próprio subiu de 22,2% para 29,6%, seguido das motos e dos serviços oferecidos por aplicativos, que tinham utilização praticamente inexistente em 2017 (1,0%), mas que atingiram 11,1% em 2024. A realização de deslocamentos a pé manteve-se estável.

Observa-se que a maioria das pessoas que trocaram o ônibus por outros meios está satisfeita com sua opção. Para voltarem a utilizar o ônibus, os entrevistados da pesquisa apontam a necessidade de oferta de um serviço com menor tempo de viagem, menor preço e maior conforto ([LEIA MAIS SOBRE A PESQUISA CNT NA MATÉRIA DE CAPA, NA PÁG 16.](#))

Para o secretário Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Denis Eduardo Andia, o momento é de reconstrução da confiança do usuário nos sistemas de transporte público. "Quando falamos de um momento em que nós temos que reconquistar o usuário, nós precisamos ter sistemas que funcionem melhor. Para funcionar melhor, precisamos que as operações tenham saúde financeira melhor, e que os investimentos possam acontecer".

SUBSÍDIO PARA O TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS URBANO

Uma das possíveis soluções para enfrentar os problemas financeiros dos sistemas passa pelo investimento público na mobilidade urbana. Nos últimos quatro anos, a quantidade de cidades brasileiras que subsidiam os passageiros do transporte público por ônibus aumentou significativamente. O Anuário da NTU trouxe, nesta edição, um caderno especial sobre subsídios nacionais e internacionais para o transporte público coletivo.

Segundo os dados divulgados, um total de 365 cidades brasileiras possui algum subsídio presente na política tarifária do transporte coletivo por ônibus atualmente. Desse total, 135 cidades adotaram o subsídio total, ou tarifa zero. São cidades que aplicam recursos extratarifários para promover a separação das tarifas pública e de remuneração, custear benefícios tarifários existentes (isenções e descontos tarifários) e bancar integrações. Antes da pandemia, somente 20 sistemas contavam com receitas extratarifárias na composição de seus modelos de financiamento.

Atualmente, parcela importante da população total do país (44%) é atendida por transporte público por ônibus subsidiado, devido, principalmente, às 18 capitais e às sete regiões metropolitanas presentes no universo atual de sistemas que contam com subsídios. Também estão nesse grupo 75 cidades com mais de 250 mil habitantes. Por outro lado, somente 13% (365) das 2.703 cidades que possuem sistemas organizados de transporte coletivo por ônibus possuem financiamento com recursos extratarifários, indicando que ainda há espaço para ampliação desse modelo.



Um dos principais motivos da mudança na forma de custeio do transporte coletivo foi a queda expressiva de passageiros transportados durante a pandemia, que chegou a 80% nos primeiros meses do período pandêmico, o que inviabilizou o antigo modelo de custeio baseado na tarifa paga pelos usuários do serviço. Quatro anos após o início da pandemia, a demanda ainda está 13,9% menor em relação ao registrado em 2019.

É possível que estejamos no início de um processo de mudança definitiva no modelo de financiamento do transporte coletivo. Nesse sentido, é fundamental aprofundar a compreensão do cenário atual, buscar informações sobre realidades mais duradouras, fazer os ajustes necessários e caminhar na direção de uma consolidação sob bases corretas e sustentáveis, segundo especialistas.

“A novela do transporte público precisa de uma diretoria forte, inteligente, que possa não só implantar um script, mas que tenha a sensibilidade de perceber o que os passageiros estão querendo e tenha a possibilidade de fornecer os recursos para que o transporte público, independente das tarifas, possa dar o que o público quer”, afirma o vice-presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Cláudio de Senna Frederico.

Por sua vez, a separação das tarifas pública e de remuneração, com uso de subsídios públicos para cobrir a diferença, já é realidade em 140 das 365 cidades que subsidiam seus sistemas de transporte. Tal separação é uma diretriz importante para a política tarifária local, que já está presente na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e prevista no texto do Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, em tramitação no Congresso.

Subsídio brasileiro x internacional

Em relação ao nível de financiamento, a realidade em grande parte das cidades em outros países é diferente do cenário brasileiro. No Brasil, considerando um universo de 67 sistemas que divulgam seus dados, 30% do custo total da operação é coberto, em média, com recursos de fontes extratarifárias, o que ajuda a manter o preço módico das passagens. Um total de 28 sistemas subsidiam acima da média, como Araucária-PR (75%), Votuporanga-SP (72%) e Santa Luzia-MG (67%).

Por outro lado, os dados de 24 sistemas europeus de transporte público revelam níveis de participação das receitas extratarifárias mais significativos, da ordem de 55% dos custos de operação. O destaque é Praga, capital da República Checa, que subsidia 85% do custo de seu sistema de transporte público.

Outra diferença relevante nos cenários nacional e internacional é que, nas cidades brasileiras, há a predominância de uma única fonte de recurso para subsidiar o sistema de transporte público. Já em outros países existe uma variedade de fontes, como taxaço sobre combustíveis, pedágio urbano e políticas de estacionamento que contemplam cobrança pelo uso privado dos espaços públicos, entre outros.

FIGURA 2 - CIDADES INTERNACIONAIS: PARCELA DO CUSTO TOTAL DO TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS QUE É SUBSIDIADA

Nota: as cidades com (*) são aquelas em que o somatório das participações das receitas tarifárias com os subsídios públicos ultrapassa ou é menor que 100% em um ou ambos os anos. A publicação não explica a razão.



Fonte: EMTA-European Metropolitan Transport Authorities (2022).

A implantação de fontes extratarifárias diversas, para obtenção de recursos destinados ao transporte público por ônibus, tem potencial não somente de aliviar os cofres públicos na missão de subsidiar os passageiros, mas também de aumentar

o nível de subsídio. Isso aconteceria porque a pressão sobre a totalidade do orçamento público seria reduzida, não comprometendo, dessa maneira, o financiamento de outros setores e a implantação e manutenção de outras políticas públicas.

