



# Pesquisa de Impacto no Transporte **Covid-19**

**4ª Rodada**

***CNT***

Confederação  
Nacional do  
Transporte

Pesquisa de Impacto  
no Transporte **Covid-19**  
*4ª Rodada*

**CNT**

Confederação  
Nacional do  
Transporte

# Introdução

Há quatro meses, desde que a pandemia da Covid-19 atingiu o país, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) vem alertando para a deterioração sem precedentes que ocorreu no mercado de transporte e, conseqüentemente, nas condições financeiras e operacionais das empresas. A quarta rodada da **Pesquisa de Impacto no Transporte - Covid-19**, promovida pela CNT, mostra que o cenário ainda é de diminuição drástica da demanda e do faturamento, além de grandes dificuldades para pagar obrigações rotineiras, como a folha de pagamento, parcelas de financiamentos, tributos e aluguéis.

Essas dificuldades, captadas na quarta rodada da pesquisa, foram causadas não só pelas medidas de isolamento social, que paralisam diretamente a atividade econômica, mas também pelo ambiente de incerteza quanto ao futuro, que faz com que os consumidores e as empresas adiem gastos não essenciais, freando as atividades.

Sendo esse um cenário característico da crise da Covid-19, o que mais preocupa, nos resultados da pesquisa da CNT, é a limitação das medidas formuladas pelo poder público até o momento, para suprir as necessidades excepcionais que surgiram muito abruptamente para as empresas.

Passados quatro meses de crise, as transportadoras ainda relatam dificuldades para acessar crédito; e as razões continuam essencialmente as mesmas desde o início da pandemia: os bancos estão negando solicitações de financiamento, amparados em parâmetros de risco convencionais, não adaptados para o contexto atual; e as linhas emergenciais desenhadas pelo poder público não foram, até agora, suficientes em termos de disponibilidade de recursos ou de tempestividade. Diante disso, mais de um terço das empresas transportadoras precisou recorrer à modalidade de financiamento com as taxas de juros mais altas do mercado, que é o crédito rotativo, ou seja, o limite razoável de espera por soluções teve fim; e as empresas tiveram de buscar alternativas caras e inadequadas para sobreviver.

Ao mesmo tempo, consolida-se, no setor, a percepção de que os prejuízos da pandemia serão mais duradouros do que o inicialmente previsto. Quase 80,0% das transportadoras projetam impactos negativos da crise em suas empresas por pelo menos mais quatro meses. Essa perspectiva e a evidente dificuldade de solução dos principais problemas, destacadamente do acesso a crédito, colocam em questão a manutenção da atividade para muitas transportadoras brasileiras.

Nesse cenário, considerando que o transporte é um serviço essencial para viabilizar as demais atividades, a CNT enfatiza a urgência de um plano de socorro imediato às transportadoras que ofereça uma linha de crédito exclusiva e pré-aprovada, com taxas de juros reduzidas e carência estendida para as empresas de transporte devidamente registradas. Adicionalmente, deve-se considerar que o segmento de transporte de passageiros tem registrado as retrações mais significativas no volume de demanda, justificando a liberação emergencial de recursos para restabelecer

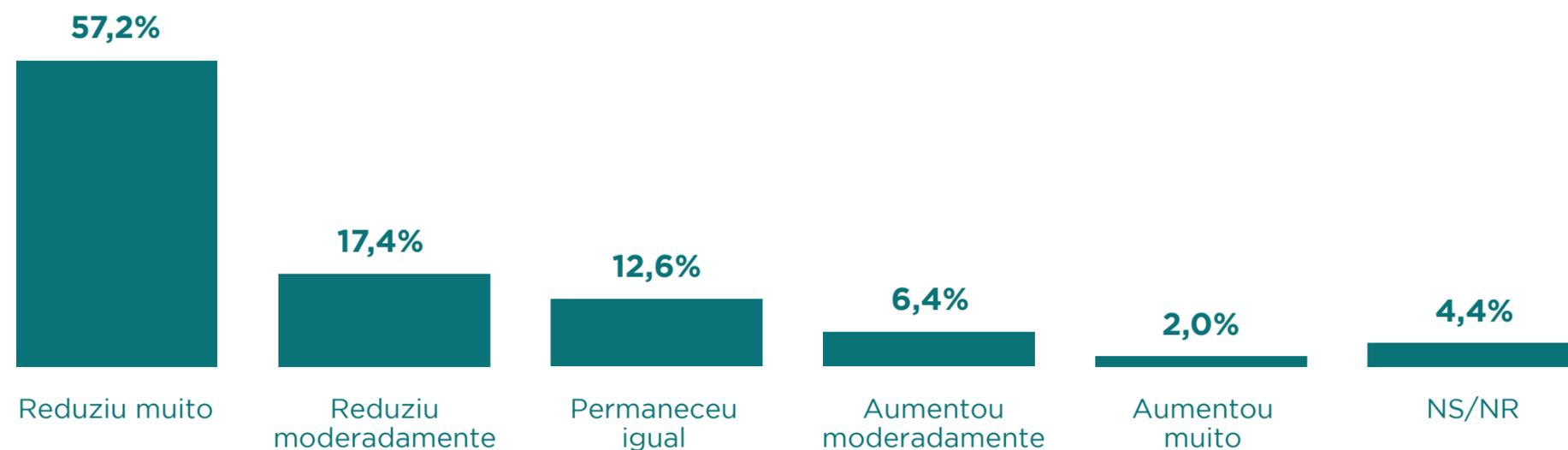
o equilíbrio econômico-financeiro, que foi profundamente abalado por causa da crise.

Caso ações especificamente traçadas para a realidade do transporte não sejam viabilizadas em caráter de urgência, pode haver uma grande quantidade de falências de transportadoras, o que comprometerá o funcionamento de outras atividades e a própria retomada da economia. Afinal, o transporte move o Brasil.



## Queda de demanda é registrada por quatro meses consecutivos

Gráfico 1 | Desempenho da demanda do transporte em junho de 2020



As empresas de transporte fecharam o mês de junho, quarto mês da epidemia da Covid-19 no Brasil, com mais redução na demanda por seus serviços. 74,6% das transportadoras apontaram que houve diminuição da demanda no mês, sendo que mais da metade (57,2%) das empresas avaliou que ela se reduziu muito. O percentual de empresas de transporte com queda de demanda em junho veio abaixo da barreira dos 80,0%, observada nos três primeiros meses da crise (março a maio), mas o indicador permanece em um patamar elevado há, pelo menos, quatro meses.

# Queda de faturamento ainda é a realidade de mais de 60,0% das transportadoras

A redução ou, em alguns casos, a quase ausência de receitas das empresas são um desdobramento automático da queda drástica das vendas. 60,7% das empresas de transporte apontaram uma nova diminuição do seu faturamento em junho - percentual que ainda não cedeu à barreira dos 60,0%,

registrada também na apuração para o mês de maio. Entre os que apontaram retração de receitas em junho, mais da metade (53,0%) teve que lidar com uma perda maior ou igual a 60,0%; e mais de um terço (33,8%), com uma queda maior ou igual a 80,0%.

Gráfico 2 | Desempenho do faturamento de junho em relação a maio

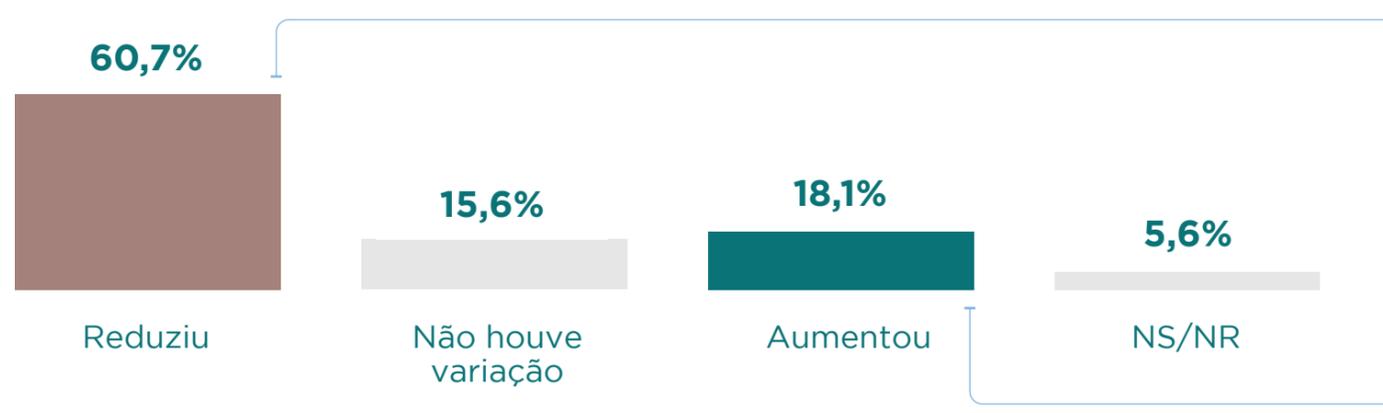


Gráfico 3 | Variação negativa registrada

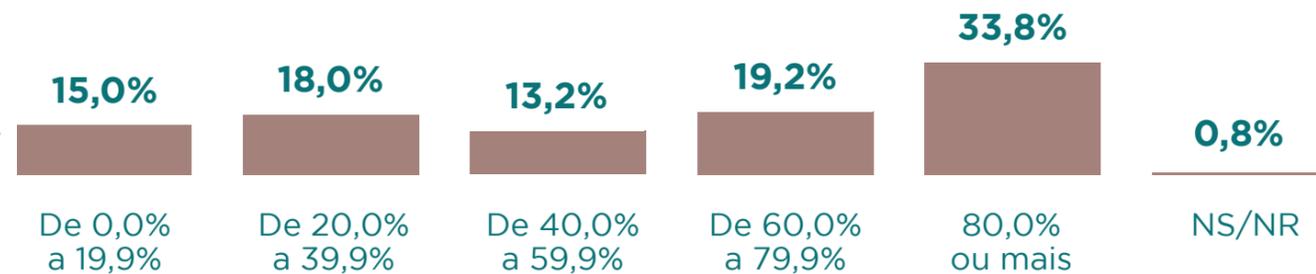
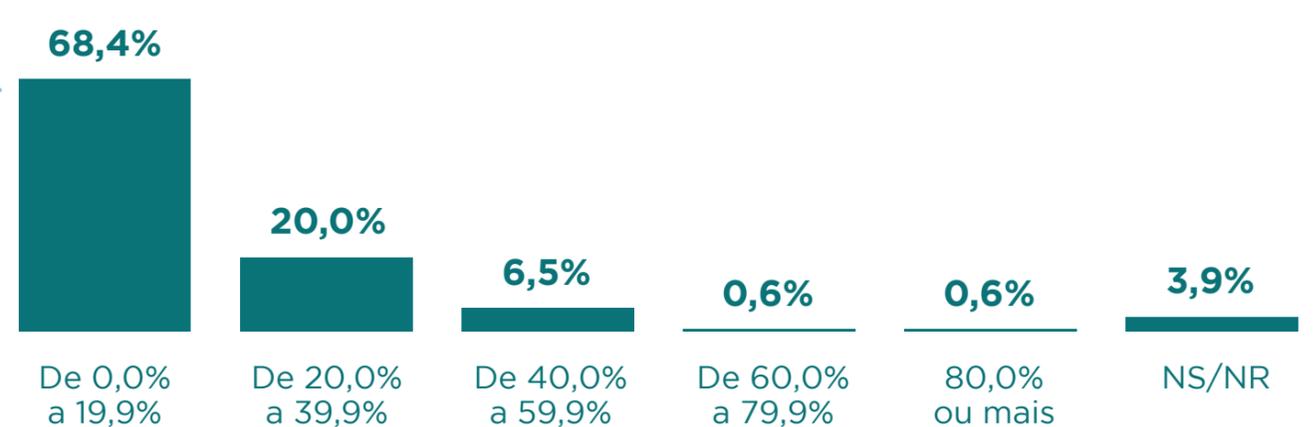


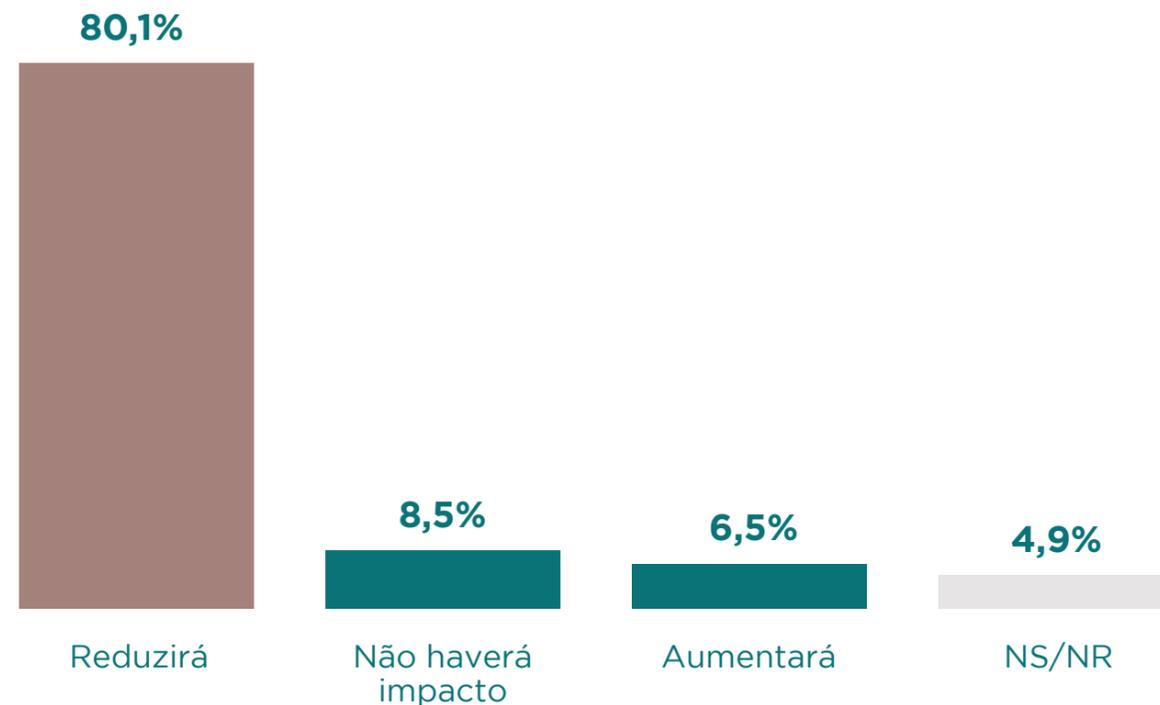
Gráfico 4 | Variação positiva registrada



## Resultados de junho deixam transportadores mais céticos em relação ao faturamento de julho

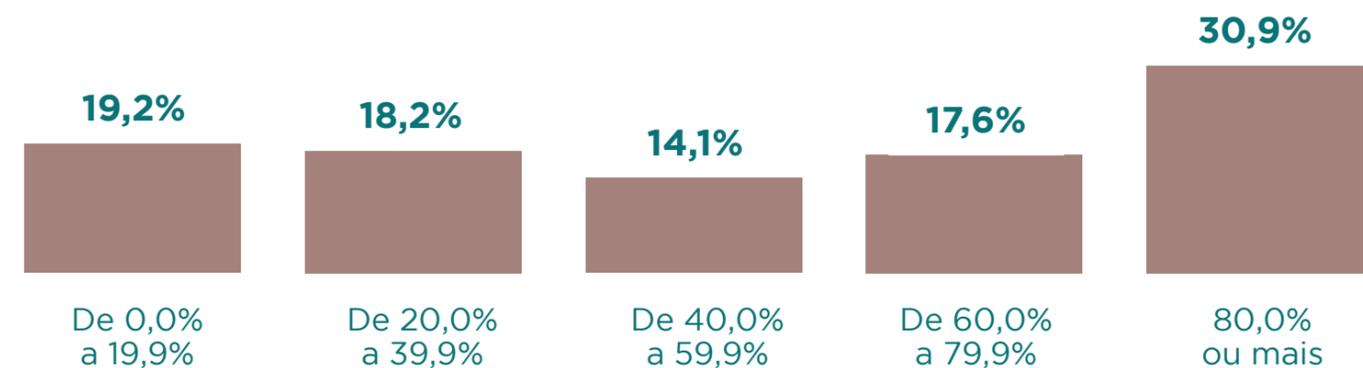
As expectativas das empresas de transporte para o seu faturamento futuro permanecem pessimistas, tal como apurado nos meses anteriores da crise. 80,1% das transportadoras esperam uma nova diminuição do seu faturamento em julho, um percentual que piorou em relação ao observado para o mês de junho e que refluíu de volta ao patamar dos 80,0%,

Gráfico 5 | Expectativa de impacto do faturamento do transporte em julho



aproximando-se do registrado para o mês de maio. Entre os que esperam uma nova redução de receitas, diminuiram os que projetam queda entre 40,0% e 59,9% (14,1%); e aumentaram os que projetam queda de, no mínimo, 80,0% (30,9%). Avalia-se que as projeções para julho foram ajustadas conforme as perdas efetivamente ocorridas em junho.

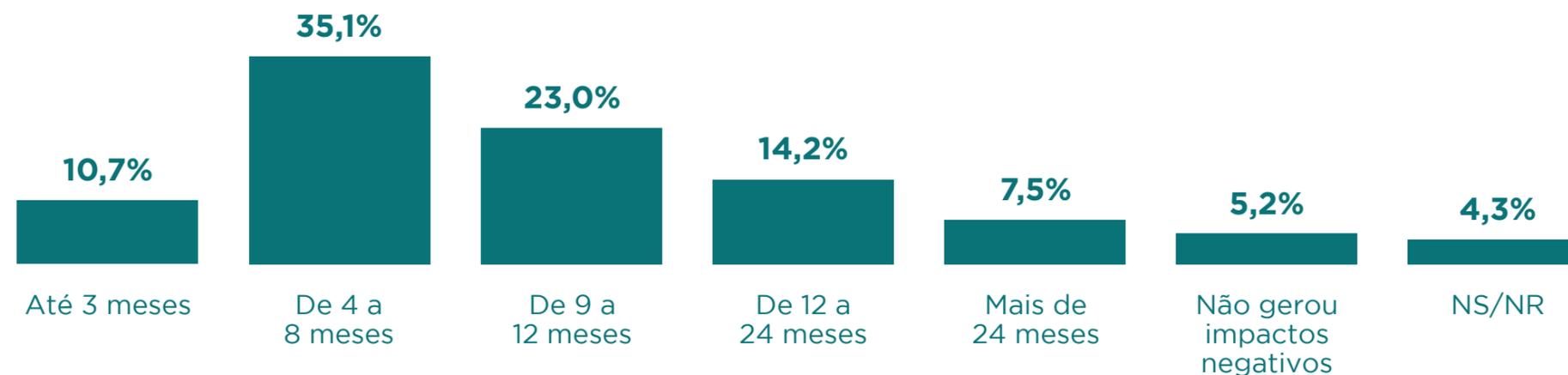
Gráfico 6 | Expectativa de redução do faturamento em julho



Nota: Apenas para os empresários (80,1%) que afirmaram que terão redução do faturamento de sua empresa no mercado interno, no mês de julho de 2020, comparado com julho de 2019.

## Transportadores estão mais pessimistas quanto ao tempo de impacto da pandemia em suas atividades

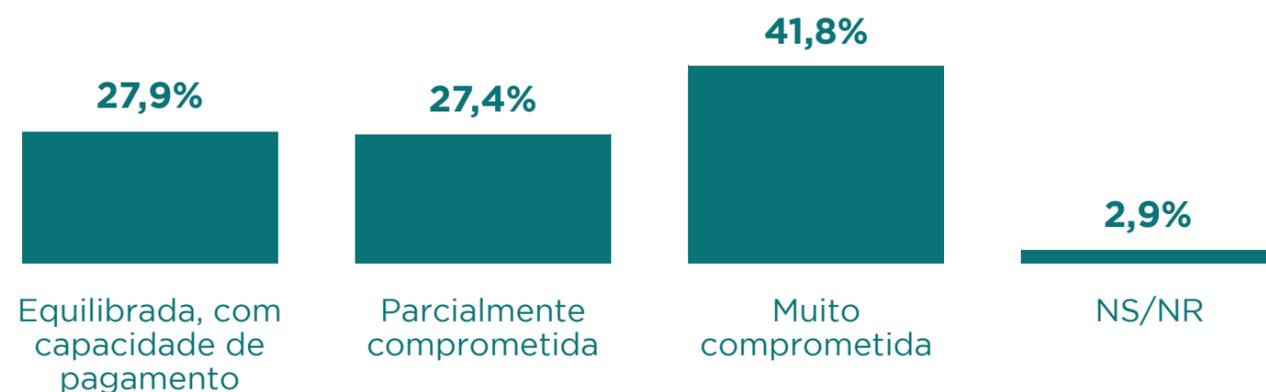
Gráfico 7 | Tempo estimado de impacto da pandemia da Covid-19 nas transportadoras



Consolida-se, no setor, a percepção de que os prejuízos da pandemia serão mais duradouros do que o inicialmente previsto. 79,8% das transportadoras projetam impactos negativos da crise em suas empresas por pelo menos mais quatro meses, indicador que chegou ao nível mais alto na série de Pesquisas de Impacto da Covid-19 realizadas pela CNT. Entre eles, o grupo mais representativo é o dos que projetam efeitos negativos da crise por um período de quatro a oito meses (35,1%), percentual que voltou ao patamar do início da pandemia, conforme publicado na primeira semana de abril.

## Transportadoras estão sem capacidade de pagamento de obrigações rotineiras

Gráfico 8 | Situação financeira e capacidade de cumprimento das obrigações (folha de pagamento, financiamentos, tributos, fornecedores, concessionária, aluguel, etc.)



Dada a conjuntura do mercado de transporte, a situação financeira e a capacidade de pagamento das transportadoras se tornam insustentáveis. Para 41,8% delas, a capacidade de pagamento está muito comprometida, o que significa dificuldade para manter gastos com a folha de pagamento, parcelas de financiamentos, tributos, aluguéis, entre outros.

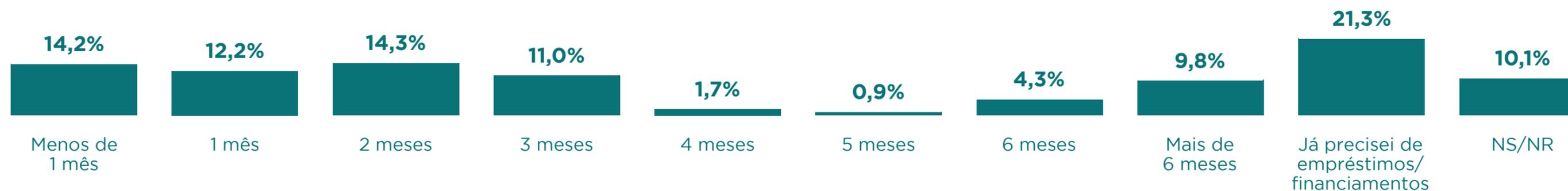
O percentual de empresas nessa situação aumentou em relação ao apurado para o mês de junho e voltou ao patamar acima dos 40,0%, que já havia sido registrado em abril.

Nessas condições, 26,4% das empresas de transporte conseguem permanecer operando com recursos próprios por, no máximo, mais um mês; sendo que, até meados de julho, 21,3% já precisaram recorrer a linhas de financiamento para complementar o fluxo de caixa e cobrir a sua operação.

A participação de empresas que conseguem operar sem apoio financeiro por, no máximo, mais um mês melhorou em relação ao que havia sido registrado no início da pandemia, mas não cedeu em relação à apuração de junho. Esse cenário,

que já é crítico por si só, se torna ainda mais preocupante porque a deterioração financeira é uma das principais causas para a negativa de crédito às empresas de transporte por parte dos bancos.

**Gráfico 9 | Tempo em que as transportadoras conseguem operar sem apoio financeiro**



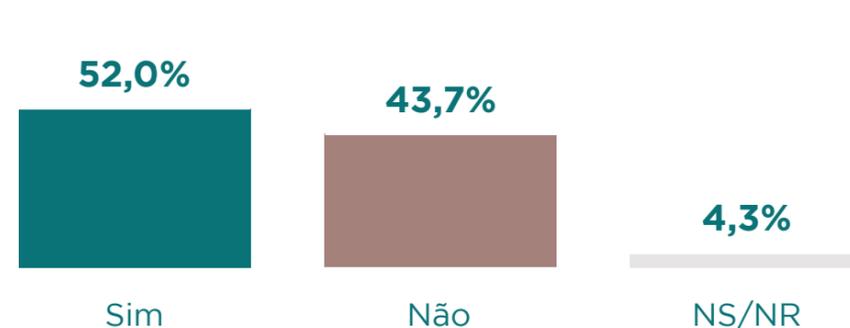
Nota: As diferenças entre a soma das parcelas e os respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

## Acesso a crédito é um dos maiores problemas das transportadoras na pandemia

Dadas a condição crítica do mercado de transporte e a deterioração financeira das empresas, o desempenho do mercado de crédito preocupa, pois não tem atendido às necessidades da atual conjuntura, seja em termos de liberação de recursos, seja quanto à celeridade das operações de financiamento.

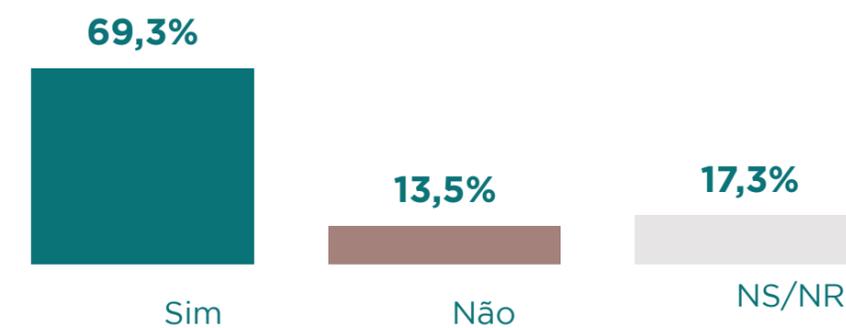
Desde o início da crise, 52,0% das empresas de transporte solicitaram aos bancos algum tipo de financiamento, sendo que mais da metade delas (54,3%) teve a sua solicitação negada. Na apuração de junho, 42,2% haviam solicitado financiamento; e a proporção de negativas havia ficado no patamar dos 44,8%. Avalia-se, portanto, que a necessidade de crédito para as transportadoras aumentou, enquanto o acesso aos recursos ficou mais difícil.

Gráfico 10 | Solicitação de crédito durante a pandemia



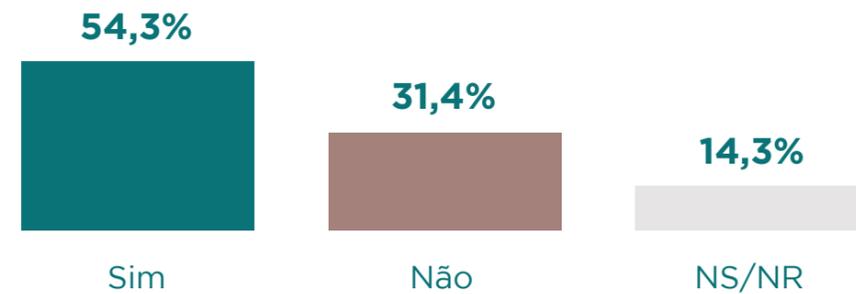
As principais razões para a negativa de financiamento continuam essencialmente as mesmas desde o início da pandemia, e, de forma geral, se resumem a duas questões: (i) os bancos estão trabalhando com parâmetros de risco convencionais, que são incompatíveis com a atual conjuntura, marcada pela rápida perda de capacidade financeira e pela alta necessidade de recursos das empresas; e (ii) as linhas emergenciais desenhadas pelo poder público não supriram as necessidades de crédito que surgiram na pandemia e que não estão sendo atendidas pela operação convencional dos bancos. Passados quatro meses de crise, ambas as questões, que têm caráter de urgência, não foram satisfatoriamente equacionadas.

Gráfico 11 | Percepção de maior rigor em relação às garantias de crédito



Notas: Apenas para empresas (52,0%) que buscaram crédito desde o início da pandemia. As diferenças entre a soma das parcelas e os respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

## Gráfico 12 | Crédito negado para transportadoras



Nota: Apenas para empresas (52,0%) que buscaram crédito desde o início da pandemia.

## Gráfico 13 | Motivos da negativa de crédito

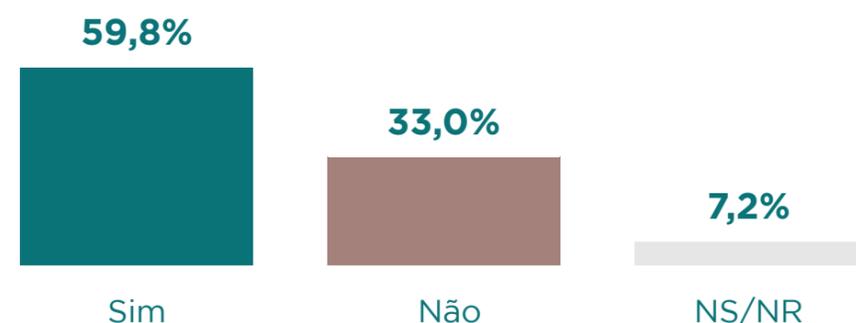


Notas: Apenas para empresas (54,3%) que tiveram crédito negado desde o início da pandemia.  
As diferenças entre a soma das parcelas e os respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

## É necessário aumentar o volume de recursos disponíveis no Pronampe

O Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe), instituído pela lei n.º 13.999, de 18 de maio de 2020<sup>1</sup>, tem o objetivo de viabilizar crédito para empresas menores. O programa pode ser operacionalizado por instituições financeiras públicas ou privadas que assim desejarem. Elas operam essa linha com recursos próprios, mas podem contar com a garantia do Fundo Garantidor de Operações (FGO), em até 85,0% do valor emprestado no âmbito do programa. A União, por seu turno, ficou responsável por aumentar a sua participação no FGO em R\$ 15,9 bilhões, exclusivamente destinados para a cobertura de operações contratadas no programa.

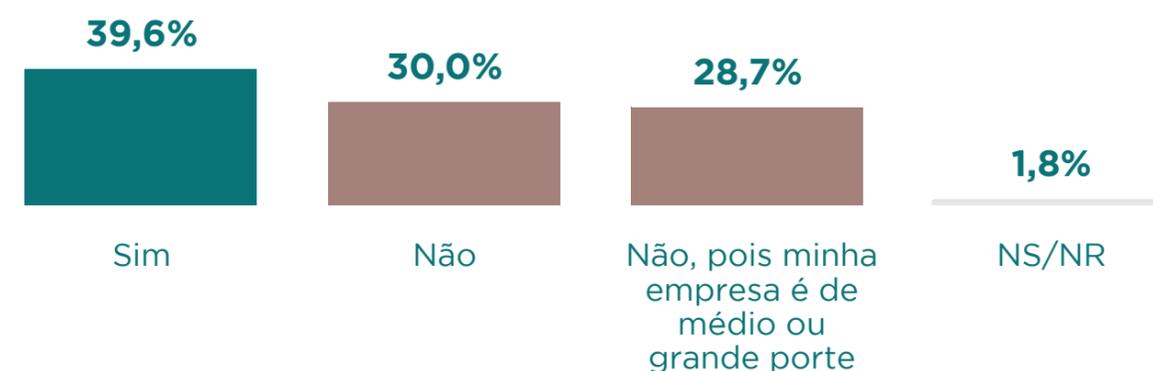
Gráfico 14 | Conhecimento do Pronampe



<sup>1</sup> <http://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-13.999-de-18-de-maio-de-2020-257394467> e <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2247028>.

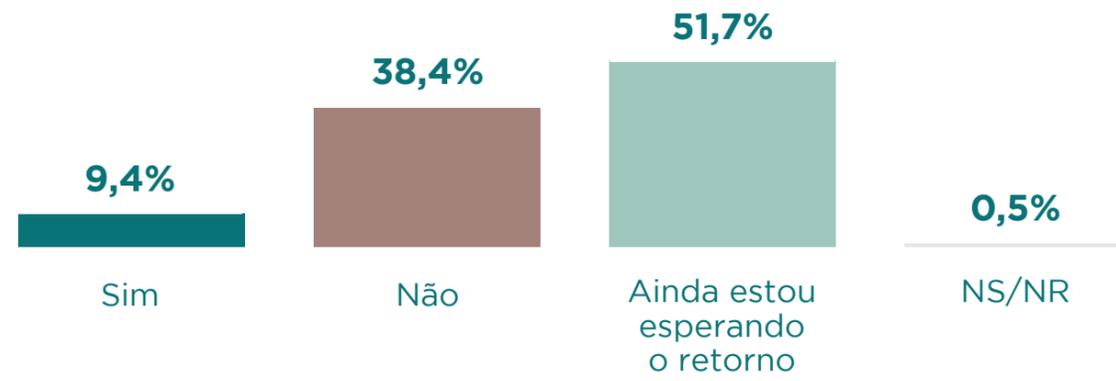
Contudo, em pouco tempo, a garantia disponibilizada pelo programa se esgotou segundo as instituições bancárias; e as empresas pequenas, hoje, continuam tendo dificuldade de acessar o crédito, o que, neste momento, pode comprometer a sua sobrevivência. É o que relatam as empresas do setor de transporte: 59,8% delas conhecem o Pronampe; 39,6% solicitaram crédito pelo programa; porém, quase todas as que solicitaram (90,1%) tiveram a solicitação negada ou ainda esperam o retorno do pedido. Os indicadores mostram a importância de o poder público ampliar o volume de garantia disponível e trabalhar com os bancos pela rapidez na liberação dos recursos.

Gráfico 15 | Solicitação de crédito via Pronampe



Notas: Apenas para empresas (59,8%) que conhecem o Pronampe. As diferenças entre a soma das parcelas e os respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

## Gráfico 16 | Acesso a crédito via Pronampe

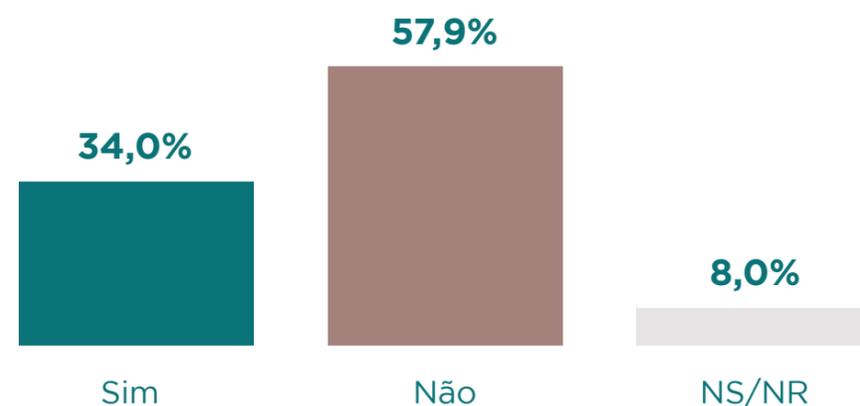


Nota: Apenas para empresas (39,6%) que solicitaram crédito no âmbito do Pronampe.

## Dificuldade de acesso a crédito leva transportadoras para o rotativo

O crédito rotativo tem as taxas de juros mais altas do mercado. Contudo, quando não há disponibilidade de linhas emergenciais de rápida liberação e visto que os bancos estão limitando o financiamento por suas linhas convencionais, as empresas são empurradas para o rotativo, por falta de alternativas, e isso se traduz em aumento significativo do custo de financiamento para elas. Mais de um terço das empresas de transporte (34,0%) precisou recorrer ao crédito rotativo desde o início da pandemia, e os motivos mais citados foram:

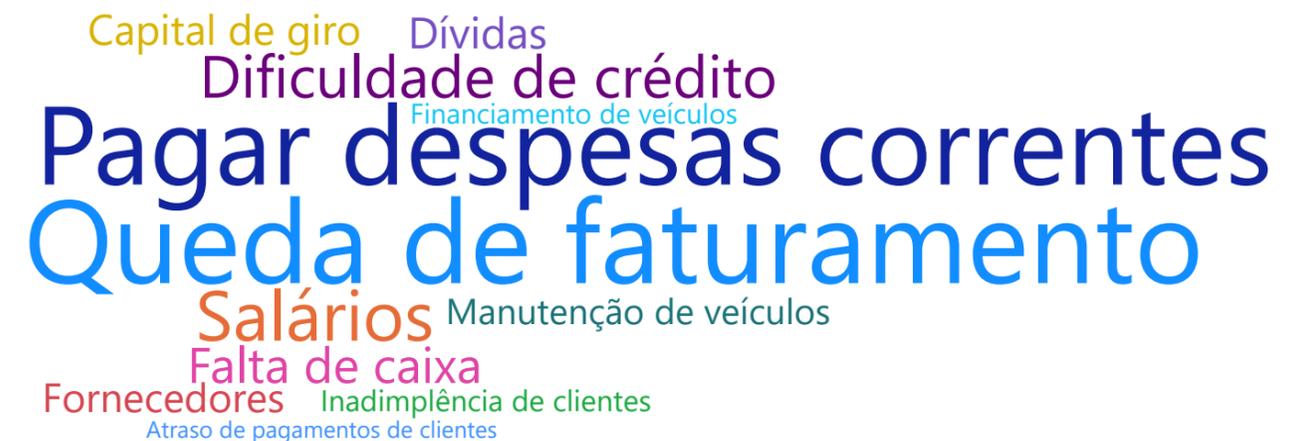
Gráfico 17 | Uso de crédito rotativo por transportadoras durante a pandemia



Nota: As diferenças entre a soma das parcelas e os respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

queda (em alguns casos, quase que total) de faturamento; necessidade de pagar despesas correntes, como aluguel, fornecedores e parcelas de dívidas anteriores; necessidade de pagar salários e cobrir o capital de giro; e dificuldade de acessar outras linhas de crédito com taxas de juros melhores do que as do rotativo. A situação evidencia a falta de agilidade no atendimento às necessidades das empresas durante a pandemia e ressalta o risco iminente de falência em massa no setor transportador.

Gráfico 18 | Motivos apontados para uso de crédito rotativo durante a pandemia (maiores citações)



Nota: Apenas para empresas (34,0%) que utilizaram crédito rotativo.

## Mais de 40,0% das empresas de transporte precisaram recorrer à suspensão de contratos, à redução proporcional de jornada e salários e a demissões por causa da pandemia

Até meados de julho, 42,5% das empresas de transporte já haviam adotado a suspensão temporária do contrato de trabalho como uma alternativa para dar algum alívio ao seu fluxo de caixa; 42,7% recorreram à redução proporcional de jornada e salários; e 43,6% precisaram utilizar demissões como alternativa de última instância.

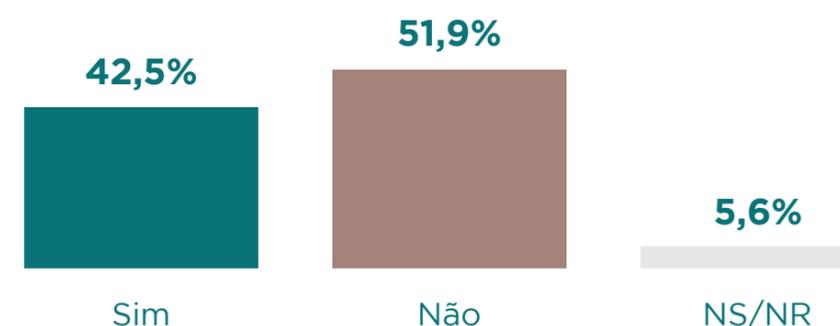
Entre os que já adotaram a suspensão temporária, 53,4% pretendem suspender temporariamente novos contratos - esse percentual é de apenas 9,7% entre as empresas que ainda não adotaram a medida. Já entre os que utilizaram a redução proporcional de jornada e salários, 62,8% trabalham com um cenário de novas reduções; enquanto entre os que ainda não empregaram essa alternativa, apenas 7,4% pretendem adotá-la.

Em relação à redução proporcional de jornada e salários, especificamente, é importante destacar que 44,6% adotaram uma diminuição de 25,0%; 44,3% optaram pela diminuição de 50,0%; e 54,0%, por jornada e salários 70,0% menores. Houve, assim, uma distribuição relativamente equilibrada entre os percentuais, porém com uma concentração um pouco maior na proporção dos 70,0%.

No caso das demissões, nota-se que o setor está com dificuldades de compatibilizar a sua realidade financeira com a manutenção de empregos, uma vez que, entre as empresas que já tiveram que demitir, 40,9% esperam realizar novas demissões nos próximos 30 dias - o percentual é de apenas 11,0% entre as empresas que ainda não demitiram.

### SUSPENSÃO

**Gráfico 19 | Adoção da suspensão temporária dos contratos de trabalho**

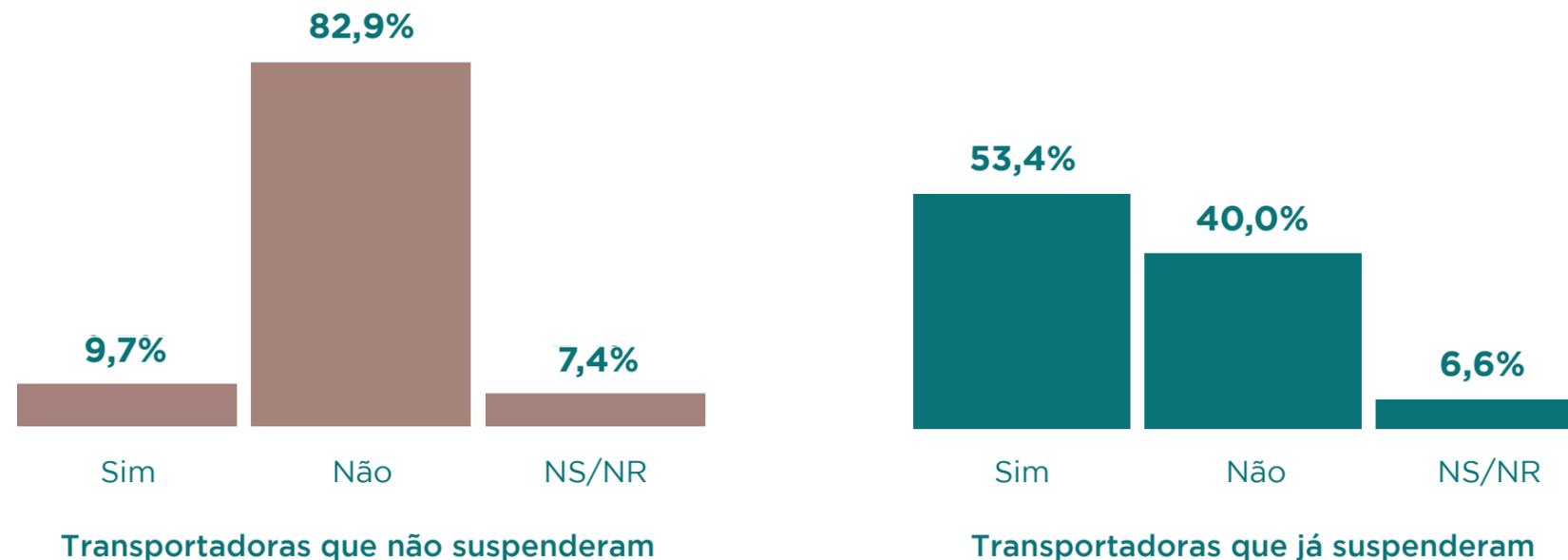


## Gráfico 20 | Número de empregados com contrato de trabalho temporariamente suspenso em junho



Notas: Apenas para empresas (42,5%) que suspenderam temporariamente contratos de trabalho.  
As diferenças entre a soma das parcelas e os respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

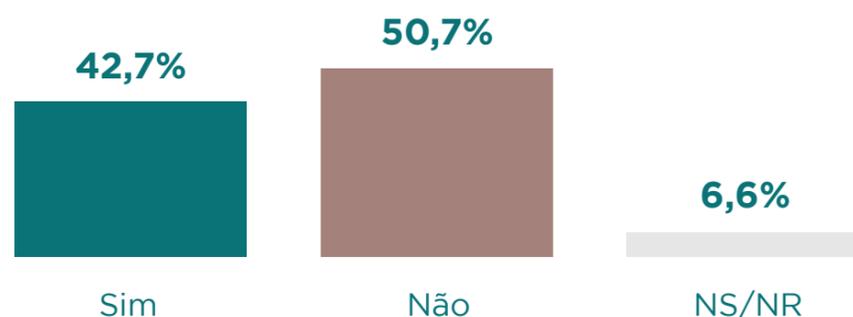
## Gráfico 21 | Expectativa de suspender, temporariamente, contratos de trabalho em julho



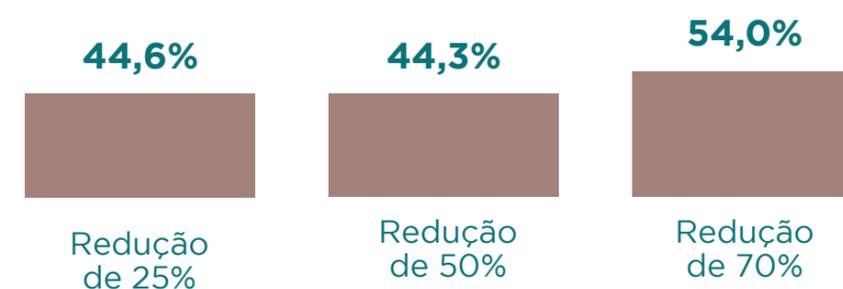
Nota: As diferenças entre a soma das parcelas e os respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

## REDUÇÃO

### Gráfico 22 | Adoção da redução da carga horária com diminuição proporcional da remuneração

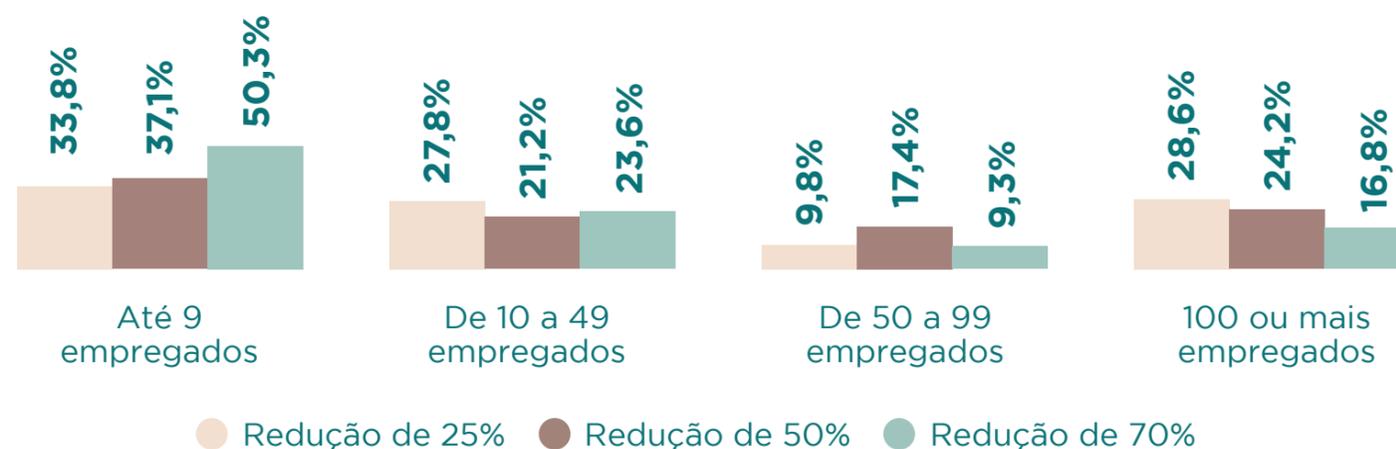


### Gráfico 23 | Redução de carga de trabalho e da remuneração adotada pelas transportadoras em junho



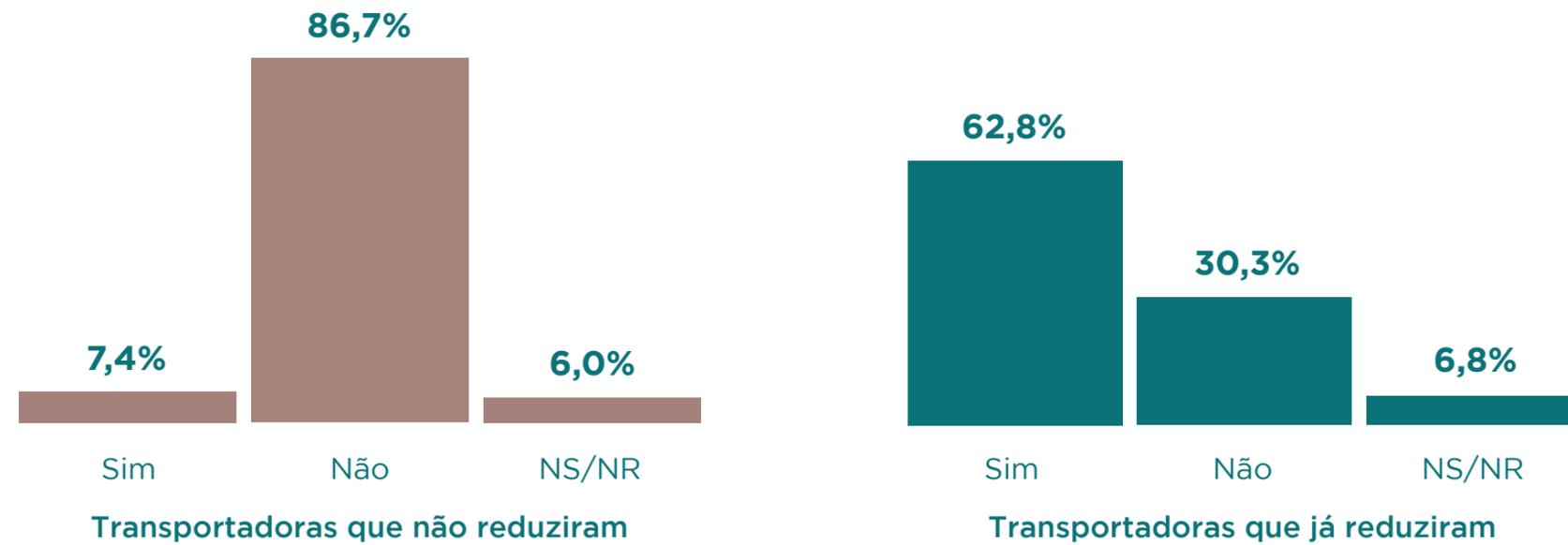
Nota: Apenas para empresas (42,7%) que reduziram a jornada e os salários de empregados.

### Gráfico 24 | Quantidade de empregados com redução da carga horária e da remuneração em junho



Nota: Apenas para empresas (42,7%) que reduziram a jornada e os salários de empregados.

## Gráfico 25 | Expectativa de redução da carga horária e da remuneração dos empregados em julho



Nota: As diferenças entre a soma das parcelas e os respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

## DEMISSÃO

## Gráfico 26 | Adoção de demissões em virtude da pandemia da Covid-19

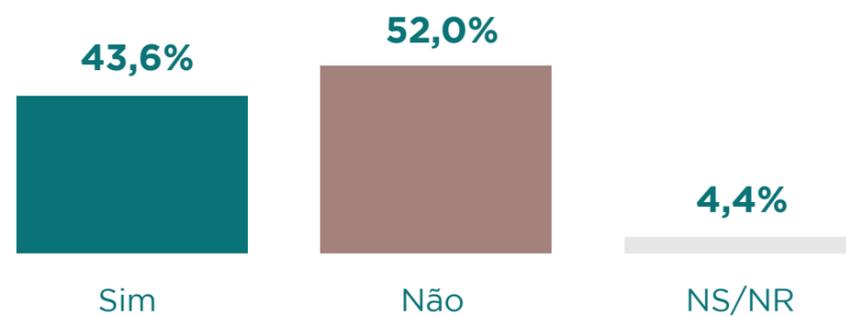
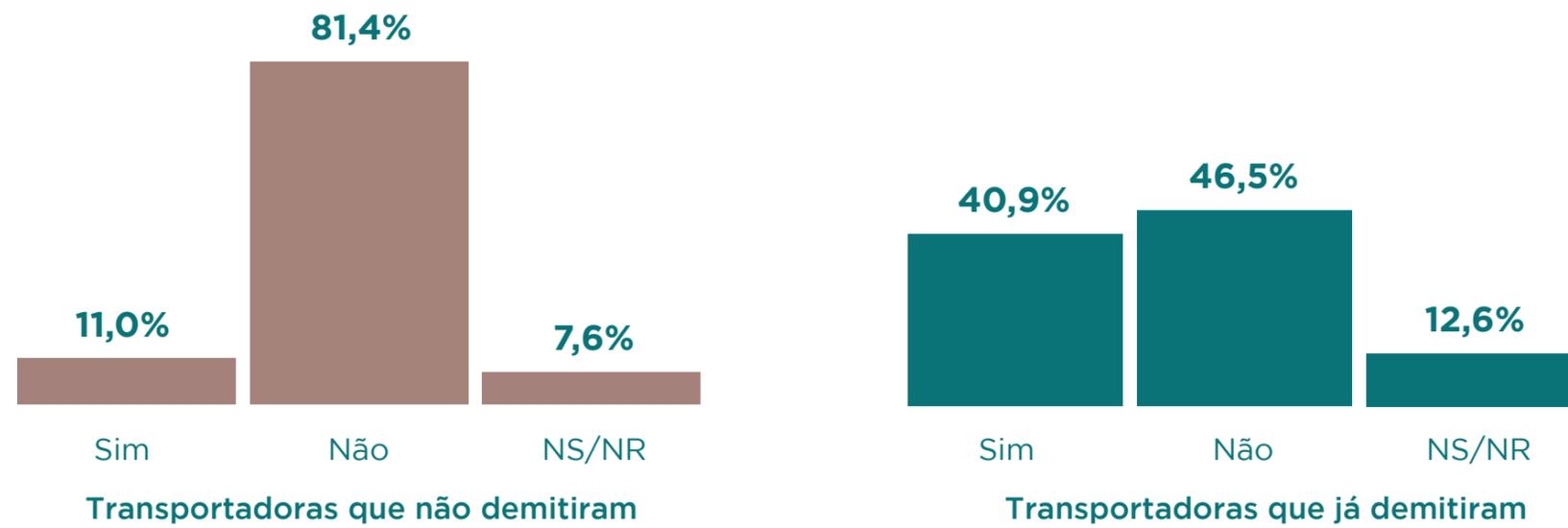


Gráfico 27 | Quantidade de empregados demitidos em virtude da pandemia da Covid-19 em junho



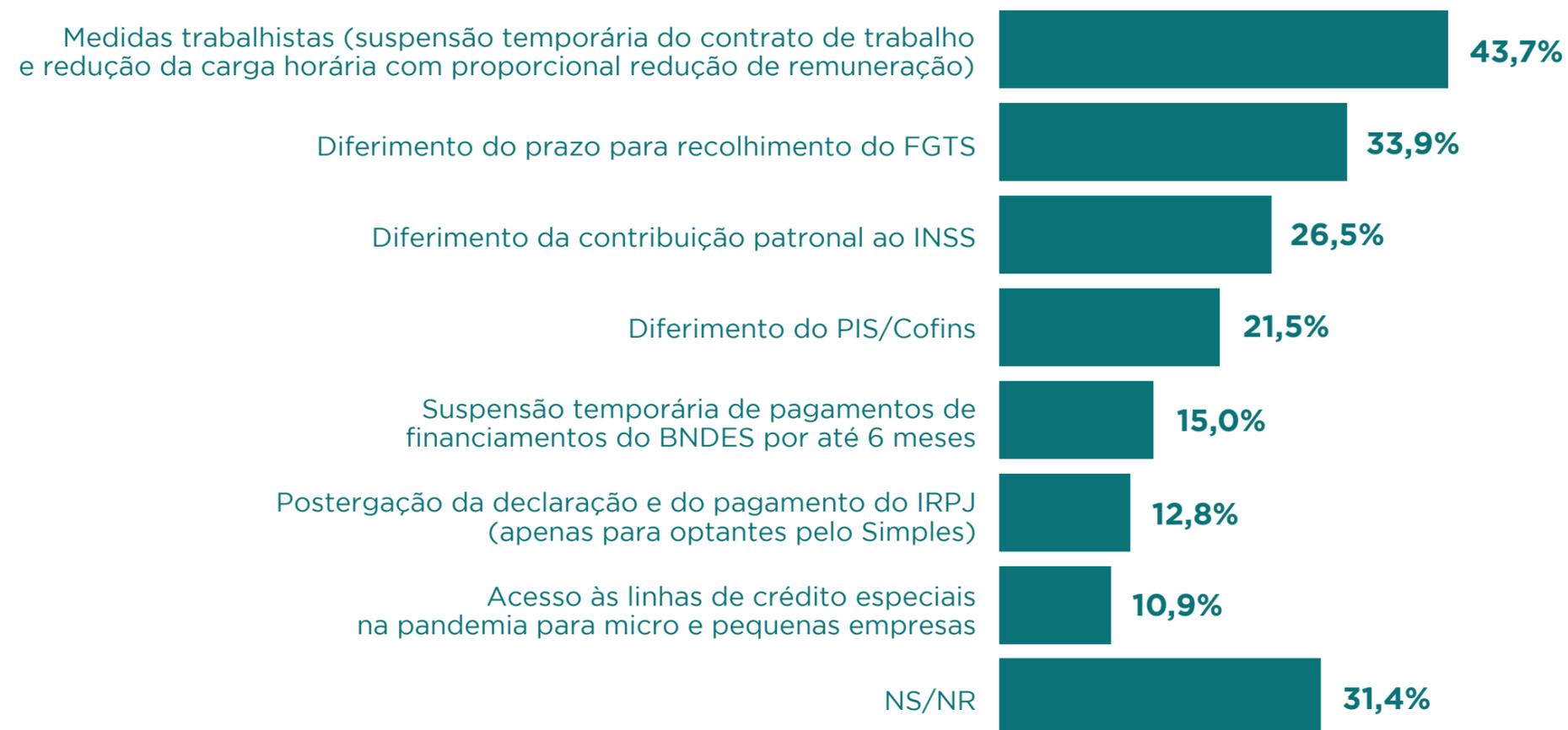
Nota: Apenas para empresas (43,6%) que demitiram empregados.

Gráfico 28 | Expectativa de demissão de empregados em julho



## Soluções trabalhistas são as mais utilizadas pelas transportadoras. Acesso a crédito ainda é insatisfatório

Gráfico 29 | Medidas disponibilizadas pelo governo federal mais utilizadas

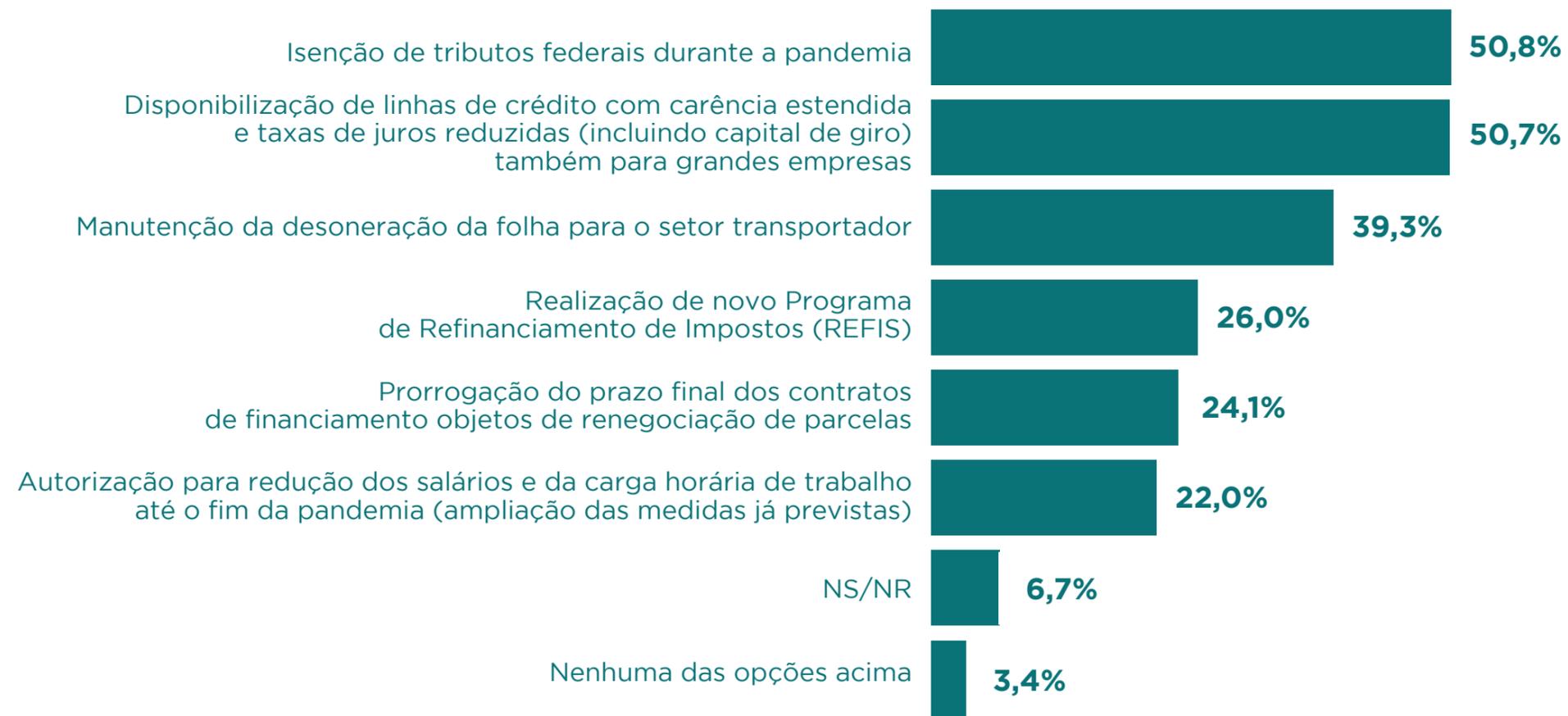


A composição das medidas disponibilizadas pelo poder público que foram mais utilizadas pelas empresas de transporte praticamente não se alterou desde a última apuração. Assim, a ordem de aplicação permanece a seguinte: trabalhistas (43,7%); diferimento do prazo para recolhimento do FGTS (33,9%); diferimento da contribuição patronal ao INSS (26,5%); e diferimento do PIS/Cofins (21,5%). Houve aumento da proporção de empresas de transporte que usaram linhas especiais de crédito (10,9%), mas esse aumento não foi suficiente para que a medida ganhasse posições em face às demais.

Nota: O empresário poderia marcar todos os itens que utilizou.

# Medidas consideradas prioritárias pelo setor ainda são a isenção temporária de tributos federais e a disponibilização de crédito

Gráfico 30 | Principais medidas que devem ser priorizadas pelo governo federal



Nota: O empresário poderia citar até 3 itens nesta questão.

Também não houve alteração quanto às medidas consideradas prioritárias pelo setor para lidar com as dificuldades do atual momento de crise. 50,8% enfatizam a importância da isenção de tributos federais durante a pandemia; 50,7%, a disponibilização de crédito com carência estendida e taxas de juros reduzidas; 39,3%, a manutenção da desoneração da folha para o setor transportador; 26,0%, a realização de novo Programa de Refinanciamento de Impostos (REFIS); e 24,1% apontam a necessidade de prorrogação do prazo final dos contratos de financiamento objetos de renegociação de parcelas.

# Pesquisa de Impacto no Transporte **Covid-19**

## 4ª Rodada



### **Dados técnicos**

#### Perfil da amostra

858 empresas de cargas e de passageiros de todos os modais de transporte.

#### Período de coleta

9 a 15 de julho de 2020.

[http://www](http://www.cnt.org.br) **Saiba mais**

Conheça as publicações da CNT em:  
[www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)

### **Pesquisa de Impacto no Transporte - Covid-19 - 4ª Rodada**

Diretoria Executiva – CNT

Autorizada a reprodução desde que citada a fonte.



Pesquisa de Impacto  
no Transporte **Covid-19**  
*4ª Rodada*

**CNT** | Confederação  
Nacional do  
Transporte