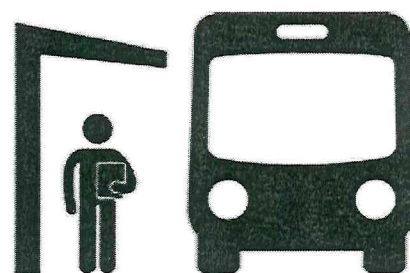


DIÁRIO DO TRANSPORTE



Solução **completa**



Ribeirão Preto (SP) sanciona lei que prevê subsídio a empresas de ônibus e congelamento da tarifa

Publicado em: 9 de junho de 2021



No período, empresas devem reforçar as ações de higienização de veículos. Foto: Divulgação.

Medida é válida por seis meses e valor ao Consórcio PróUrbano pode chegar a R\$ 17 milhões

JESSICA MARQUES

O prefeito de Ribeirão Preto, no interior paulista, Duarte Nogueira, sancionou nesta quarta-feira, 09 de junho de 2021, uma lei que prevê subsídio às empresas de ônibus da cidade e congelamento da tarifa. A Lei 14.571 autoriza um repasse de até R\$ 17 milhões ao Consórcio PróUrbano.

A matéria foi aprovada pela Câmara Municipal nesta terça (08), em última votação. Os vereadores incluíram seis emendas no projeto.

Entre as emendas, está a obrigatoriedade de as empresas congelarem a tarifa de ônibus durante o período dos repasses. O subsídio será pago durante seis meses.

Ainda de acordo com o projeto, o repasse será limitado aos valores de R\$ 5 milhões referentes ao retroativo e a R\$ 2 milhões mensais, para os próximos seis meses, a partir da data em que a lei entrou em vigor.

EMENDAS

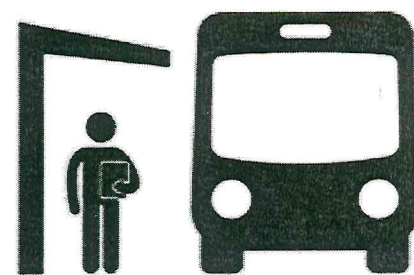
Confira as emendas, na íntegra:

- Durante o período em que serão feitos os repasses, as tarifas de ônibus não terão reajustes;*
- Durante os seis meses, ficam garantidos os empregos dos funcionários diretamente ligados às empresas do transporte coletivo urbano, com exceção de demissões por justa causa ou solicitadas;*
- O valor concedido mediante subsídio deve ser considerado no cálculo de revisão tarifária anual, visando redução do valor;*
- A empresa concessionária deverá reforçar as ações de higienização de veículos e equipamentos públicos que estão ao seu encargo, assim como medidas de proteção à saúde dos funcionários, para minimizar o contágio pelo coronavírus;*
- Para evitar aglomerações, fica estabelecido como limite máximo de lotação, 60% do total da capacidade de passageiros a serem transportados pelos veículos;*
- A concessionária do Serviço de Transporte Público Urbano, se compromete a disponibilizar aos vereadores prazo de 15 dias, após o publicação da lei, todas as planilhas com os estudos da FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas) com a finalidade de justificar o desequilíbrio financeiro.*

O Consórcio PróUrbano informa que, desde março de 2020, data de início da pandemia de covid-19 no Brasil, o prejuízo é de exatamente R\$ 35.859.788,81, devido aos custos que superam R\$ 100 milhões e a receita que chega a R\$ 65 milhões.

Leia também:

DIÁRIO DO TRANSPORTE



#vade
ônibus
vaseguro

Veja o que a empresa que você
costuma utilizar em suas viagens está
fazendo no combate ao coronavírus:

vadeonibusevaseguro.com.br

Montes Claros (MG) contrata empresa para estudar impactos econômicos da pandemia no transporte coletivo do município

Publicado em: 10 de junho de 2021

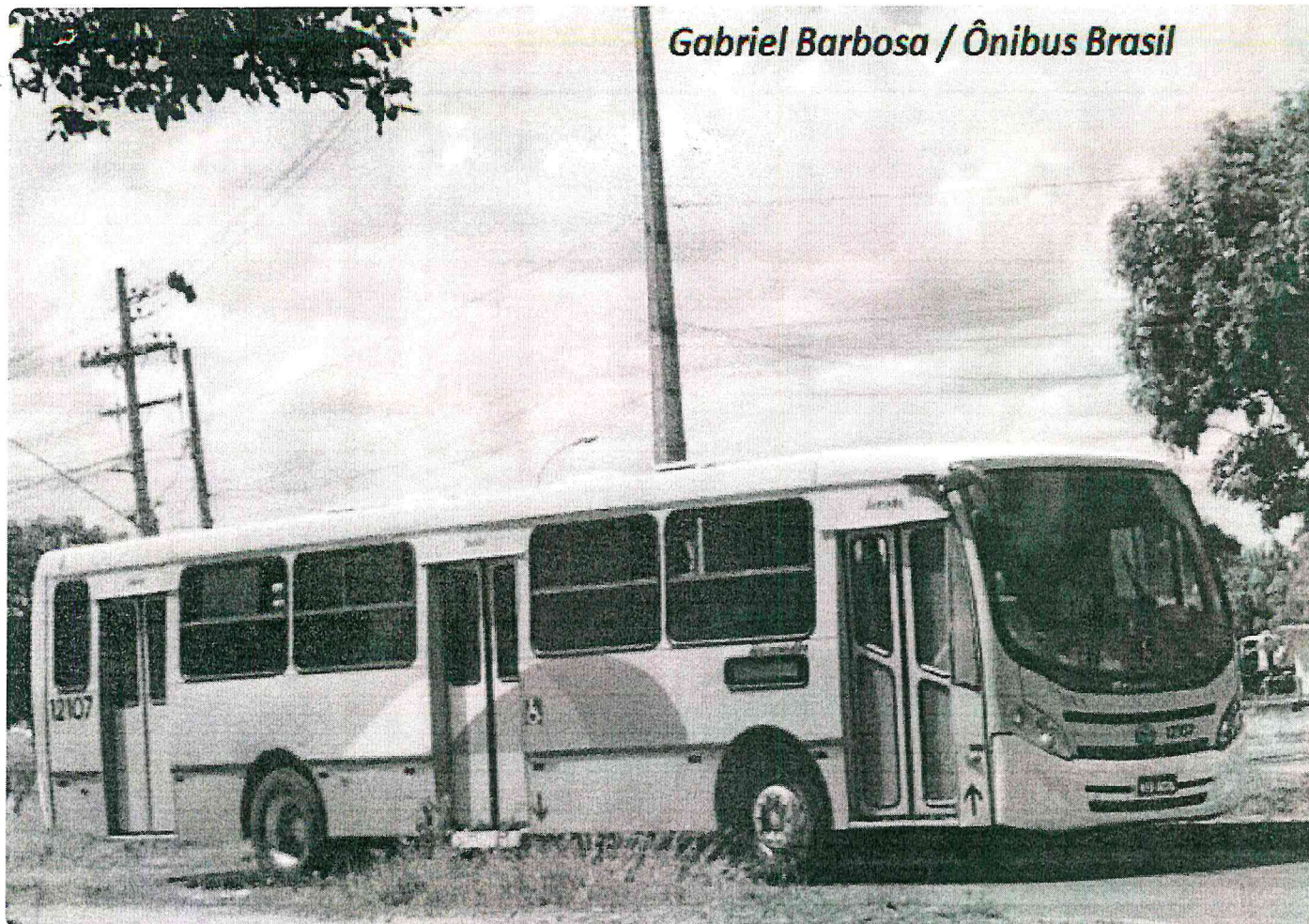


Foto: Gabriel Barbosa / Ônibus Brasil

Decisão judicial em curso determina reequilíbrio econômico do contrato

ALEXANDRE PELEGI

A prefeitura de Montes Claros, em Minas Gerais, lançou aviso de Pregão Eletrônico para contratação de serviços de consultoria técnica que fará uma avaliação dos impactos econômicos e operacionais da pandemia covid-19 no serviço de transporte coletivo urbano do município.

Como em todas as cidades do país, Montes Claros apresentou uma forte queda na demanda de passageiros devido à pandemia, que alterou a quantidade de usuários transportados nos ônibus municipais.

Isso motivou a Prefeitura a contratar uma empresa diante da necessidade de uma análise do sistema e para encontrar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Além disso, a prefeitura precisa cumprir determinação judicial da 1ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça de Minas Gerais.

Como mostrou o Diário do Transporte em dezembro de 2020, a decisão judicial concedeu tutela provisória de urgência incidental às empresas Auto Lotação Princesa do Norte Ltda (Alprino) e Solaris Transportes Ltda, concessionárias do transporte coletivo, determinando ao Município que adote providências concretas para reequilibrar o contrato mediante a adoção de medidas que sejam pertinentes, inclusive o aumento de tarifa. Relembre:

<https://diariodotransporte.com.br/2020/12/12/decisao-do-tj-de-minas-possibilita-aumento-da-tarifa-e-reequilibrio-economico-do-contrato-de-concessao-do-transporte-em-montes-claros/>

O edital da licitação define que a empresa vencedora do certame deverá realizar estudo comparativo dos dados do sistema de transporte coletivo fornecidos pelas empresas concessionárias nos períodos antes e durante a pandemia e no atual período de recuperação; fazer a adequação da viabilidade econômica do serviço, simulando alternativas para realizar este equilíbrio ao longo do contrato e também durante o período da pandemia; acompanhar a determinação judicial da 1ª Câmara Cível com elaboração de estudo econômico para possível redução de frota ou outras medidas avaliadas; e propor intervenções visando o equilíbrio econômico e financeiro do sistema.

O pregão eletrônico é exclusivo para a participação de empreendedores individuais, micro e pequenas empresas e a sessão pública será realizada no dia 23 de junho de 2021.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 10/06/2021 | Edição: 107 | Seção: 3 | Página: 255

Órgão: Prefeituras/Estado de Minas Gerais/Prefeitura Municipal de Montes Claros

AVISO DE LICITAÇÃO PREGÃO ELETRÔNICO Nº 155/2021



Processo Nº. 269/2021. Pregão Eletrônico Nº. 155/2021. Objeto: Contratação de sociedade empresaria ou unipessoal especializada na prestação de serviços de consultoria técnica para avaliação dos impactos econômicos e operacionais da pandemia covid-19, referente ao contrato de concessão P020/17-01 - serviço de transporte coletivo urbano, atendendo demanda da Secretaria Defesa Social do Município de Montes Claros-MG. Encaminhamento/recebimento das propostas e dos documentos de habilitação: As propostas e os documentos de habilitação deverão ser encaminhados, exclusivamente por meio eletrônico no site www.licitacoes-e.com.br. Apresentação das propostas e dos documentos de habilitação: Até às 08h00min do dia 23 de junho de 2021. Abertura da sessão pública e do envio de lances: às 09h00min do dia 23 de junho de 2021. O Edital está disponível no endereço eletrônico: <https://licitacoes.montesclaros.mg.gov.br/licitacoes>



Montes Claros, 9 de junho de 2021.

JAHEB WAGNER LEITE CASTRO

Pregoeiro

Alexandre Pelegi, jornalista especializado em transportes

Relacionado



Decisão do TJ de Minas possibilita aumento da tarifa e reequilíbrio econômico do contrato de



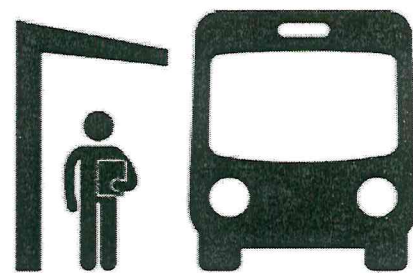
Montes Claros (MG) terá de fazer estudos para verificar se aumento do



Acordo em Montes Claros (MG) mantém transporte coletivo em operação



DIÁRIO DO TRANSPORTE



Diário no Sul

Lajeado (RS) subsidia transporte coletivo, mas não evita reajuste de tarifa

Publicado em: 4 de junho de 2021



Prefeitura paga R\$ 0,50 por passagem de ônibus. Foto: Pietra Darde / Divulgação.

Preço da passagem subiu de R\$ 3,90 para R\$ 4,50

JESSICA MARQUES

A Prefeitura de Lajeado, no Rio Grande do Sul, está pagando subsídio à empresa Expresso Azul, que opera no transporte coletivo da cidade. Entretanto, a iniciativa não evitou um reajuste na tarifa de ônibus.

Na terça-feira, 1º de junho de 2021, o preço da passagem subiu de R\$ 3,90 para R\$ 4,50. Contudo, a Prefeitura está pagando R\$ 0,50 à empresa por cada passagem utilizada a título de subsídio.

Desta forma, o valor subiria para R\$ 5 se a administração municipal não estivesse subsidiando uma parte. Os subsídios serão pagos durante seis meses.

Em nota, a Prefeitura justifica o reajuste do valor da passagem com a queda de demanda do transporte público em decorrência da pandemia do coronavírus e da necessidade de manter os serviços, que hoje são prestados pela empresa Expresso Azul.

"A Prefeitura de Lajeado, com o objetivo de preservar a prestação de serviços, analisou o cenário atual do transporte público coletivo municipal. Foi constatado que a empresa Expresso Azul sofreu impactos diretos das restrições de mobilidade, principalmente no número de passageiros. No edital da licitação, por exemplo, estavam previstos 167.571 passageiros por mês", informou a Prefeitura.

"Conforme levantamento feito entre julho de 2020 e março de 2021, foram contabilizados 67.795 passageiros pagantes efetivos por mês, correspondendo a 40% do previsto inicialmente. Além disso, outro dado que foi

observado foi o aumento do custo dos insumos básicos. O valor do óleo diesel, responsável por mais de 20% do custo operacional, teve aumento de cerca de 20% desde a tarifa base calculada no edital”, detalhou também.

A administração municipal informou ainda que, após estabilização da pandemia, será feita nova análise buscando avaliar a nova realidade e buscar ajustes para que o sistema seja sustentável sem subsídios e isenções.

DIÁRIO OFICIAL

ANO VI

LAJEADO, SEGUNDA-FEIRA, 31 DE MAIO DE 2021

EDIÇÃO Nº 1327

DECRETO Nº 12.109, DE 28 DE MAIO DE 2021.

Fixa novo valor para a tarifa única de transporte coletivo urbano.

O PREFEITO MUNICIPAL DE LAJEADO, Estado do Rio Grande do Sul, no uso de suas atribuições legais, em conformidade ao que dispõe o art. 54, VIII da Lei Orgânica do Município e atendendo solicitação contida no expediente nº 9099/2021

DECRETA:

Art. 1º A tarifa única para o transporte coletivo urbano (ônibus) fica fixada em R\$ 5,00 (cinco reais).

Art. 2º O novo valor da tarifa fixada por este decreto passa a vigorar a partir do dia 1º de junho de 2021.

Art. 3º Revoga-se o Decreto nº 11.615, de 18 de junho de 2020.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

LAJEADO, 28 DE MAIO DE 2021.

MARCELO CAUMO
PREFEITO.

REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE

Elisângela Hoss de Souza,
Secretária de Administração

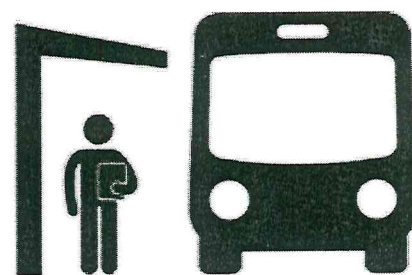


Jessica Marques para o Diário do Transporte

Relacionado



DIÁRIO DO TRANSPORTE

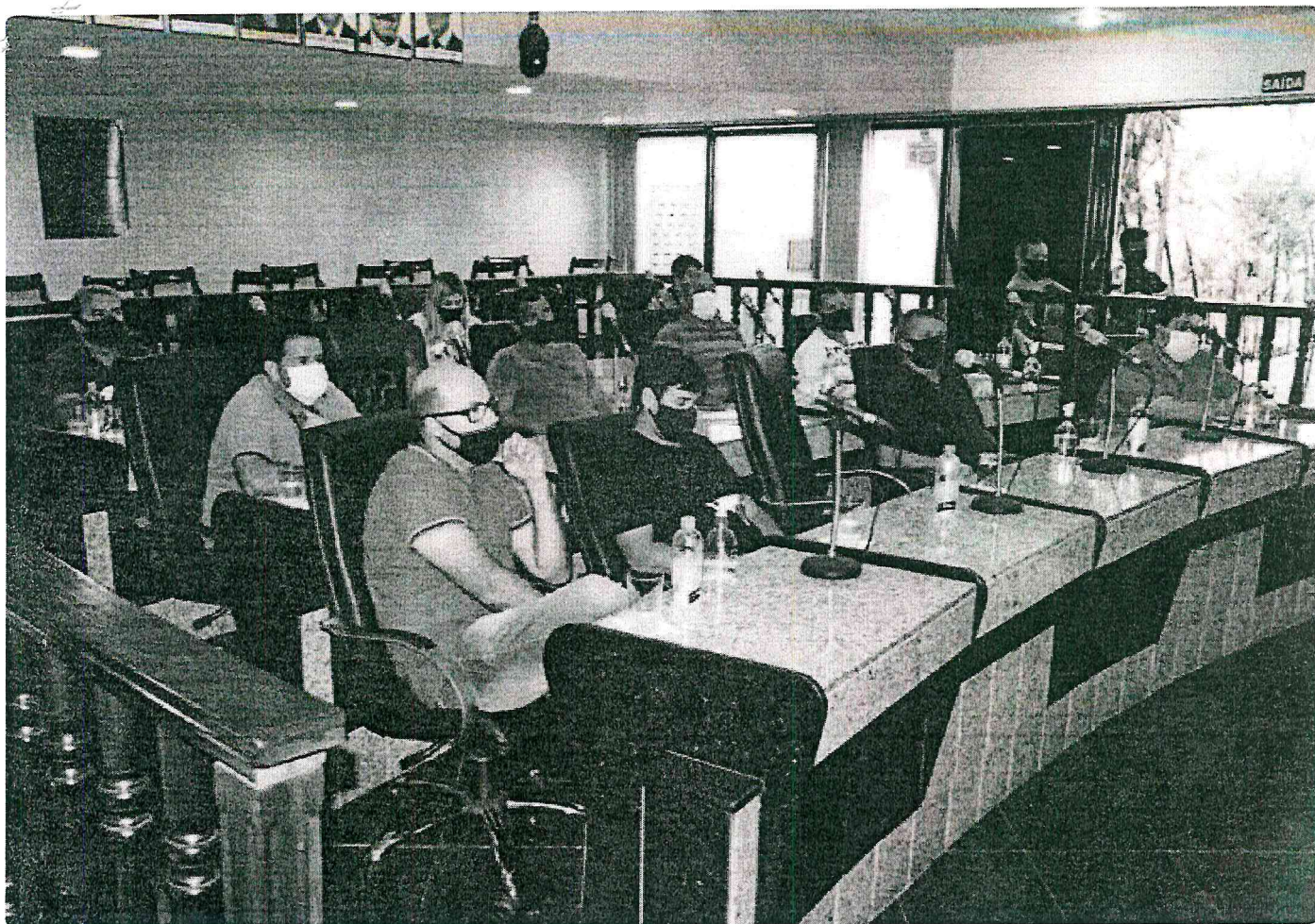


Solução **completa**



Câmara de Muriaé (MG) aprova subsídio ao transporte coletivo

Publicado em: 4 de junho de 2021



Matéria foi apreciada em votação única. Foto: Divulgação.

Prefeitura tem até 15 dias para sanção da matéria

JESSICA MARQUES

A Câmara de Muriaé, em Minas Gerais, aprovou a concessão de subsídio ao transporte coletivo. O Projeto de Lei 91/2021, de autoria do Executivo, foi votado nesta sexta-feira, 04 de junho de 2021.

Agora aprovado, o PL segue para o Executivo municipal, que tem até 15 dias para sancionar. A matéria foi apreciada em votação única.

A matéria possui quatro emendas que disciplinam condições para o pagamento do auxílio tarifário. O valor do subsídio ainda não foi informado pela Prefeitura.

Jessica Marques para o Diário do Transporte

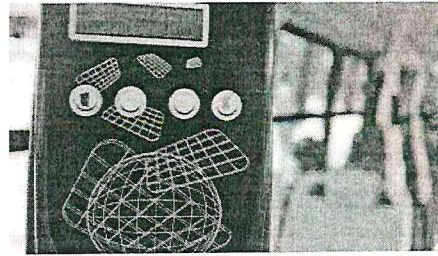
Relacionado



Câmara de Muriaé (MG) autoriza prefeitura a municipalizar o



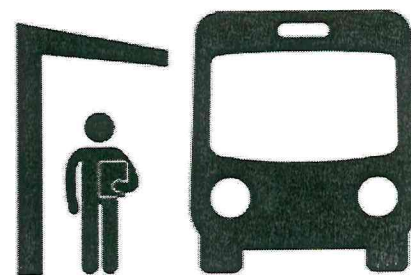
Câmara de Muriaé (MG) autoriza até R\$ 600 mil de subsídio para o



Com subsídio para empresa de ônibus, Três Corações (MG) tem



DIÁRIO DO TRANSPORTE



Solução **completa**



Câmara de Limeira (SP) aprova votação de subsídio de R\$ 12 milhões para o transporte coletivo

Publicado em: 5 de julho de 2021



Recursos visam equilibrar queda do número de passageiros devido à pandemia de Covid-19

ALEXANDRE PELEGI

Em sessão realizada na tarde desta segunda-feira, 05 de julho de 2021, a Câmara Municipal de Limeira, interior de São Paulo, aprovou o projeto da prefeitura que concede R\$ 12 milhões de subsídio financeiro para o transporte urbano, operado pela empresa Sancetur em caráter emergencial.

O projeto (PL 195/2021) foi aprovado por 14 por votos a favor e seis votos contra.

Projeto anterior, que propunha subsídio de R\$ 20 milhões, foi rejeitado pela Câmara no dia 17 de julho de 2021, o que levou a prefeitura a apresentar novo texto com novo valor e justificativa. Relembre:

Câmara de Limeira cancela votação de projeto que concede R\$ 20 milhões de subsídio ao transporte coletivo



Propositura da prefeitura visa manter o equilíbrio do contrato, defasado em função dos impactos da pandemia do Covid-19
ALEXANDRE PELEGI O presidente da Câmara Municipal de Limeira, interior de São Paulo, Sidney Pascotto (PSC), cancelou

nesta sexta-feira, 28 de maio de 2021, a sessão extraordinária que seria realizada neste sábado para votar o projeto encaminhado ... Continue lendo

Na nova proposta, a prefeitura alega a necessidade de manutenção do sistema do transporte público diante dos impactos econômicos provocados pela pandemia de Covid-19.

No texto, o prefeito Mario Botion (PSD) justifica o subsídio diante da queda abrupta de passageiros na pandemia. Botion afirma que o repasse visa apenas a manutenção dos custos, *"face à diferença existente entre o total arrecadado na bilhetagem e o total efetivamente gasto para a manutenção do sistema, sem que esteja presente qualquer lucro existente pela empresa"*.

A Prefeitura de Limeira chegou a receber no início de junho um comunicado da Sancetur comunicando da possibilidade de suspensão do serviço de transporte coletivo na cidade. A paralisação seria uma consequência da falta de repasses adicionais ao serviço, conforme determina lei municipal voltada à situação de emergência pública decorrente da pandemia.

A Sancetur opera em Limeira desde novembro de 2019, ocasião em que assinou o primeiro contrato emergencial. Desde então, a empresa foi assumindo gradativamente as linhas até a saída completa da Viação Limeirense, empresa que detinha a concessão dos serviços.

No momento, enquanto a prefeitura ainda prepara processo licitatório, a Sancetur, que atua no município com o nome fantasia SOU Limeira, está no quarto contrato emergencial.

Política

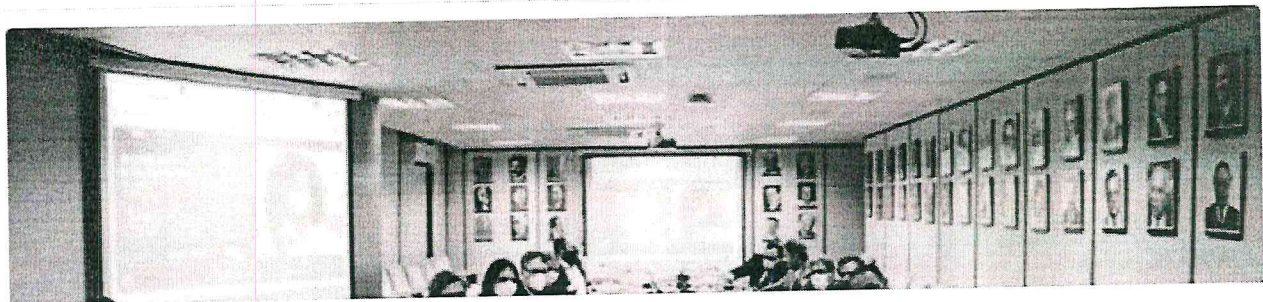
Notícias » Política

Ter, 20/07/2021 às 21:56 | Atualizado em: 20/07/2021 às 21:59

Em Brasília, Bruno Reis defende auxílio emergencial para transporte público

Da Redação

Tags: bruno reis, transporte publico, salvador, brasil



O prefeito de Salvador, Bruno Reis, participou de uma reunião em Brasília nesta terça-feira, 20, que tinha como objetivo defender um aporte de R\$ 5 bilhões do governo federal para sustentar a gratuidade dos idosos. O encontro contou com a presença do ministro da Economia, Paulo Guedes, e gestores de outras cidades do Brasil.

A proposta mobilizou as equipes técnicas da Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e do Ministério da Economia, com apoio da Associação Brasileira das Secretarias de Finanças das Capitais (Abrasf) e do Fórum Nacional de Secretários de Fazenda e de Finanças, que acordaram em construir um pacote de propostas para financiar o transporte coletivo urbano.

“Tomadas as devidas proporções, esse é o maior problema das cidades que têm um sistema de transporte instituído. Cada cidade tem sua realidade, mas efetivamente a pandemia acabou por tornar um sistema que já era deficitário numa derrocada de milhares de empresas do setor, e os municípios estão assumindo isso”, afirmou, em nota Bruno Reis, que é vice-presidente de PPPs e Concessões da FNP.

A FNP tem defendido um auxílio federal emergencial para subsidiar as gratuidades asseguradas aos idosos com mais de 65 anos de idade no transporte público. Segundo o prefeito de Aracaju (SE), Edvaldo Nogueira, presidente da FNP, o problema com o transporte público já vem de muito antes da pandemia.

“O sistema está à beira de um colapso. Se continuar assim, teremos uma grave crise no ano que vem. Essa proposta seria para amenizar essa crise, buscarmos uma solução a médio e longo prazo e que possamos superar momentaneamente esse momento, de superar o colapso”, alertou Nogueira, também em nota.



DIÁRIO DO TRANSPORTE



Vereadores de Uberaba (MG) aprovam auxílio financeiro e isenção fiscal às empresas do transporte coletivo

Publicado em: 17 de julho de 2021



Foto: Neto Talmeli / Prefeitura de Uberaba

Subvenção será de R\$ 3 milhões em seis parcelas, que serão repassadas pela prefeitura para a Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Uberaba (Transube)

ALEXANDRE PELEGI

As empresas de transporte coletivo de Uberaba, no triângulo mineiro, receberão um auxílio emergencial para minimizar os efeitos da crise causada pela pandemia de Covid-19.

Com déficits que ultrapassam R\$ 20 milhões, a Viação São Geraldo e a Empresa de Transporte Líder, que prestam os serviços de transporte público na cidade mineira, receberão uma subvenção de R\$ 3 milhões da prefeitura, além de terem sido beneficiadas com isenção do ISS.

As medidas foram aprovadas pela Câmara Municipal de Uberaba nesta sexta-feira, 16 de julho de 2021, em reunião extraordinária.

Os dois Projetos de Lei (PL), de concessão de auxílio financeiro e de isenção fiscal às empresas, foram encaminhados à Câmara pela prefeita Elisa Araújo, e juntos receberam 21 emendas.

O primeiro PL, de número 429, determina que o valor da subvenção econômica de R\$ 3 milhões será destinado e utilizado exclusivamente para cobrir gastos operacionais das empresas decorrentes dos impactos produzidos pela pandemia de Covid-19. Com a emergência de saúde pública, o transporte coletivo sofreu redução do número de passageiros, mas as empresas tiveram de manter gastos com combustível, manutenção de veículos e funcionários.

O auxílio de R\$ 3 milhões será pago em seis parcelas, de R\$ 500 mil cada, repassadas para a Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Uberaba (Transube). A primeira parcela será depositada

ainda no mês de julho, e as demais serão transferidas mês a mês até dezembro de 2021.

As empresas, por sua parte, terão de manter o serviço de transporte coletivo sem aumentos na tarifa durante o período em que vigorar a pandemia. A Transube terá de prestar contas do uso dos valores.

O segundo PL aprovado, nº 407, autorizou a prefeitura a isentar as concessionárias do pagamento integral ou parcial do Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN).

De acordo com o PL, a Lei da Concorrência de Transporte número 010/2005 preconiza a tributação do ISSQN no valor de 2% e o Custo de Gerenciamento Operacional (CGO) no valor de 3%, sendo que esta tributação é repassada ao custo do Sistema e, consequentemente, aos usuários pagantes.

Alexandre Pelegi, jornalista especializado em transportes

Relacionado



Uberaba decide não reajustar tarifa do transporte coletivo em 2020
21 de fevereiro de 2020
Em "Notícia"



Uberaba (MG) envia proposta à Câmara para subsidiar transporte coletivo
5 de julho de 2021
Em "Dzinho"



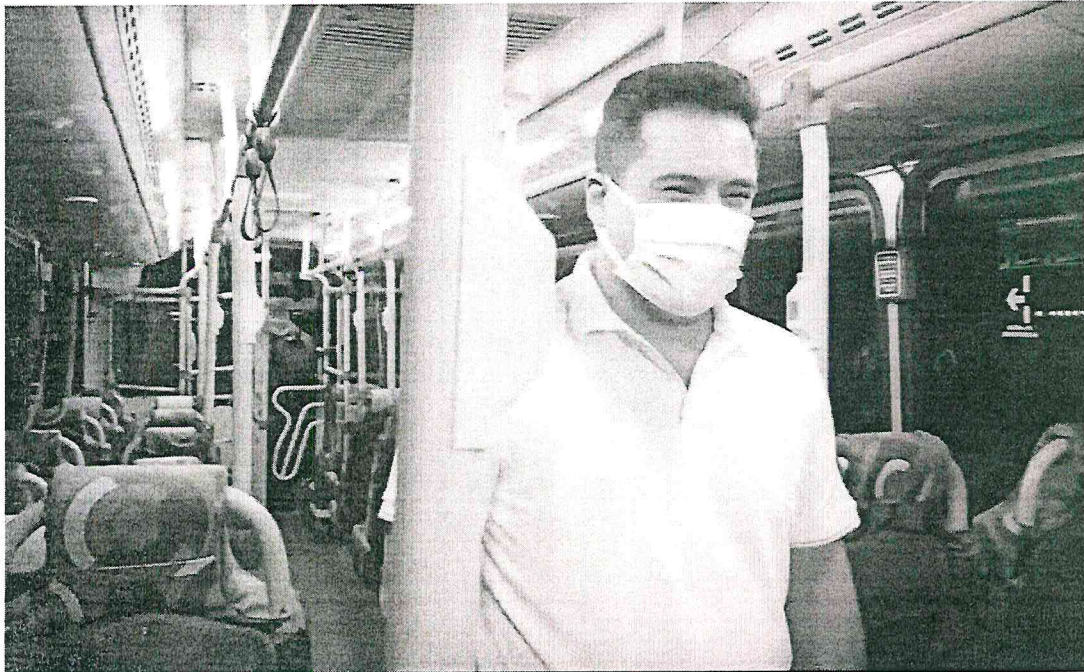
Uberaba finaliza trecho do BRT Vektor, e empresas operadoras já preparam compra de novos ônibus
9 de agosto de 2017
Em "BRT"

Compartilhe a reportagem nas redes sociais:

Informe Publicitário

Novo contrato, não tem nada a ver com o anterior. Caso contrário, seria um tipo de aditamento ou prorrogação de contrato”, analisou o advogado Savas Michaildis.

Na entrevista, o prefeito ainda disse que o serviço de transporte público “já tem mais de 80% de aprovação”. Felipe não informou como teria sido medido o grau de satisfação do usuário.



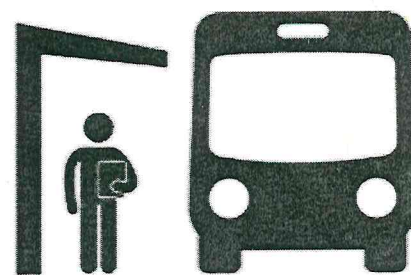
Felipe Augusto diz que 80% da população está satisfeita com o transporte público (Foto: Helton Romano/ NI)

Helton Romano

<https://novaimpressa.com>

Formado em Jornalismo pela Universidade Santa Cecília (Santos-SP). Trabalhou no Jornal Imprensa Livre e nos departamentos de comunicação da Prefeitura e da Câmara de São Sebastião.

DIÁRIO DO TRANSPORTE



AtlasBox

Uma nova era
da tecnologia
embarcada

MODERNO
E COMPLETO
POR FORA E
POR DENTRO

SABER MAIS

TRANSDATA

Umuarama propõe, com subsídio, reduzir em R\$ 0,10 tarifa de ônibus e aumentar frota

Publicado em: 17 de agosto de 2021



Representantes da prefeitura e empresa de ônibus, além de vereadores

Representantes da prefeitura e da empresa Viação Umuarama se reuniram nesta terça-feira (17); Projeto de lei deve ser enviado à Câmara na próxima semana

ADAMO BAZANI

A tarifa de ônibus e Umuarama (PR) pode ter uma redução de R\$ 0,10, ainda em 2021, caso a Câmara Municipal aprove um pacote de propostas que será apresentado na semana que vem em forma de projeto de lei, elaborado pela prefeitura.

Atualmente a tarifa é de R\$ 4,50 para pagamento em dinheiro e R\$ 4,30 pelo Cartão Transcard, da bilhetagem local.

O pacote deve incluir o pagamento de um subsídio mensal à operação e a obrigatoriedade de que todos os horários que foram cortados por causa da pandemia de covid-19 sejam restabelecidos.

Nesta terça-feira, 17 de agosto de 2021, representantes da prefeitura e da empresa, Viação Umuarama, se encontraram na tentativa de estabelecer um modelo de prestação de serviços que respeite o contrato atual, mas que possa trazer mudanças.

O prefeito Celso Pozzobom recebeu em seu gabinete o gerente de unidade da Viação Umuarama, Wilton Cardoso, secretários municipais de Defesa Social, Valdecir Capelli, e da Procuradoria-Geral, Dra. Carolina Cicote Moreira, o chefe da Divisão de Transportes da Umutrans, Maurício José Mendes, e na parte da tarde os vereadores Mateus Barreto e Newton Soares, além de representantes de outros vereadores, para alinhar a proposta que será encaminhada à Câmara.

QUEDA DE DEMANDA:

Segundo nota da administração municipal, nos últimos dois anos, a média mensal de usuários caiu de 140 mil em 2019 para 103 mil em 2020 e foi de 113 mil nos seis primeiros meses de 2021.

O gerente da empresa disse, segundo a prefeitura, que a divisão de transporte rodoviário da Umuarama quase recuperou os níveis de 2019, pré-pandemia, e que espera o equilíbrio também na divisão urbana com as medidas propostas pelo município.

Na nota, o prefeito disse que espera a aprovação do subsídio e que a situação atual decorre da pandemia e também de dois anos e meio sem reajuste no valor do passe.

“Esperamos ter a aprovação dos nossos vereadores para a criar esse subsídio, uma proposta consistente que partiu do secretário Capelli, após amplo estudo e negociações. O município vai contribuir dentro das suas possibilidades para o equilíbrio econômico do contrato com a concessionária e assim garantir transporte público de qualidade, com mais horários e um preço justo para atender melhor aos trabalhadores e à população que depende do transporte”, explicou.

Os valores do subsídio ainda vão ser definidos para a versão final do projeto.

Adamo Bazani, jornalista especializado em transportes

DE 01/08 A 12/09 CARAGUÁ A GOSTO CLIQUE E SAIBA MAIS



Home Notícias ▾ Turismo ▾ Acontece ▾ TV Tamoios ▾ Tipiti Porto Informe Publicitário Editais TamoiosClass Q

Cidades • Notícias • São Sebastião

Felipe Augusto quebra Ecobus por falta de subsídio e disponibiliza R\$ 783 mil por mês para Sancetur

11 de junho de 2021 - 15:43



Atualização 12/06/2021

O Deputado Edmir Chedid (DEM) enviou um comunicado ao Portal Tamoios News que não possui vínculo com a empresa Sancetur (Santa Cecília Turismo Ltda), conforme havia sido publicado na matéria. A Sancetur começou a operar o transporte público de São Sebastião nesta sexta-feira (11). O contrato emergencial com a prefeitura, válido por até 6 meses, foi assinado ontem (10) e prevê a utilização de 40 veículos. Na quarta-feira (09), por meio do decreto 8239/2021, o prefeito autorizou aporte financeiro a título de subsídio na tarifa de transporte público. “O valor do subsídio mensal poderá chegar até R\$ 783.519,56, ou o que for menor, conforme apresentação das planilhas mensais e nos termos do estudo de impacto orçamentário realizado pela Prefeitura”, estabelece o artigo 3º.

Segundo o advogado da Ecobus, empresa que até ontem (10) operava o transporte coletivo em São Sebastião, a prefeitura pagou subsídio à Ecobus “por 2 ou 3 meses em 5 anos e não pagou mais”. De acordo com ele, se o mesmo subsídio que poderá ser repassado à nova empresa tivesse sido

subsídio, a Ecobus reclama que a tarifa permaneceu sem reajuste por mais de 5 anos. A empresa afirma que tal situação tornou seu custo operacional economicamente inviável.

Home Notícias ▾ Turismo ▾ Acontece ▾ TV Tamoios ▾ Tipiti Porto Informe Publicitário Editais TamoiosClass Q

Fale Conosco Pelo WhatsApp

Para o vereador Wagner Teixeira (AVANTE), havia sim a necessidade de melhorias no transporte público em São Sebastião, porém há alguns pontos a serem questionados. “A empresa que estava aí, estava prestando um péssimo serviço, isso é fato. A população é quem estava sendo mais prejudicada com tudo isso. Agora, ela estava prestando um péssimo serviço porque a prefeitura não a subsidiava. E o que mais me assusta é que o subsídio foi de R\$ 2,47 por quilômetro rodado em fevereiro de 2021 e em março eles pediram aumento de subsídio para R\$ 5,70. E aí entra uma empresa em uma contratação de emergência que poderá receber R\$ 8,20 por quilômetro rodado como subsídio, o que vai dar um custo de mais ou menos 5 milhões para a população. Então, precisamos saber como o prefeito chegou nesses valores. Não pagava pra outra [Ecobus] e vai pagar pra essa [Sancetur]? Quais são os motivos?”, pergunta Teixeira.

O vereador afirma que em maio deste ano, ou seja, 1 mês antes da contratação emergencial da Sancetur, uma pessoa do ramo dos transportes já havia comunicado que essa empresa assumiria o serviço em São Sebastião. Teixeira divulgou a informação, o que irritou o prefeito, que o chamou de “Mãe Dináh”, fazendo referência a uma conhecida vidente brasileira. “Tudo carta marcada, tudo já estava acertado, era só dar uma canetada para a empresa perder o poder de concessão, no caso dessa liminar que caiu, e a outra empresa chegou no outro dia”, criticou Teixeira. O vereador disse que vai pedir mais informações à prefeitura por meio de requerimentos.

O vereador André Pierobon (MDB) também fez algumas considerações a respeito da contratação emergencial. “Quero deixar claro que a falta de compromisso do prefeito em honrar com o contrato da empresa Ecobus (falta de correção ou subsídio) é o que levou às precariedades do péssimo serviço. Esse Decreto com a empresa Sancetur não menciona os custos de passagem e quantitativo estimado de passageiros. Quanto ao subsídio, não acho certo a empresa iniciar os trabalhos com a participação da Prefeitura. Se é objeto de contrato, quais os motivos que deixaram a empresa antecessora sem receber tal subsídio? Sem falar que o subsídio teve aumento em mais de 50% comparado ao proposto e não ofertado”, disse Pierobon.

O prefeito Felipe Augusto (PSDB) divulgou que, nesse período de transição entre empresas, as viagens serão pagas em dinheiro. Ele também disse que usuários de transporte público que utilizavam o Bus Card, devem retirar um extrato sobre o saldo do cartão de ônibus. Segundo o prefeito, será disponibilizado, a partir da próxima segunda-feira (14), um guichê de atendimento.

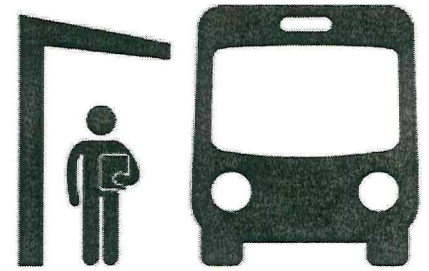
O portal Tamoios News não conseguiu contato com a empresa Sancetur até o fechamento desta matéria.

#Ecobus #Sancetur #São Sebastião #Transporte público





DIÁRIO DO TRANSPORTE



AtlasBox
Uma nova era
da tecnologia
embarcada

MODERNO
E COMPLETO
POR FORA E
POR DENTRO

SABER MAIS

TRANSDATA

Indaiatuba reformula lei que concede subsídio ao transporte coletivo

Publicado em: 28 de abril de 2021



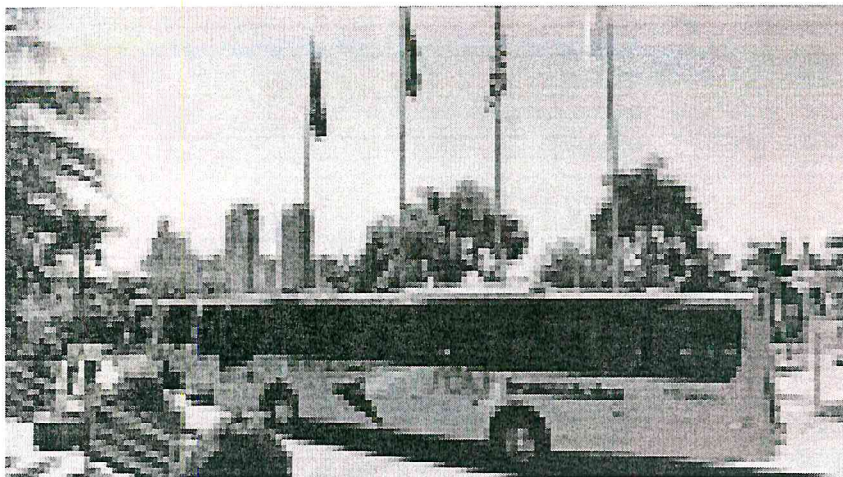
Foto: Michel Eduardo da Silva / Ônibus Brasil

Câmara aprovou mudanças após prefeito alterar forma de cálculo e reduzir valor

ALEXANDRE PELEGI

A Câmara de Indaiatuba, interior de São Paulo, aprovou no dia 05 de abril de 2021 Projeto de Lei do Executivo que define o regime extraordinário de subsídio financeiro ao serviço de transporte coletivo em razão da pandemia de COVID-19.

A lei aprovada é uma readequação de lei já existente, aprovada em abril de 2020. Relembre:



Câmara de Indaiatuba aprova repasse de R\$ 1,58 milhão para empresa de ônibus

Repasse de até R\$ 529,9 mil mensais será feito à Sancetur por três meses

 Diário do Transporte

1

A nova lei altera a anterior com três mudanças importantes.

A prefeitura reduziu o valor estabelecido para o repasse por passageiro, que na lei anterior era de R\$ 4,25 e caiu agora para até R\$ 4,17.

Além disso, mudou a forma de pagamento do subsídio, que antes era calculado por passageiro transportado e passou para passageiro pagante.

Por fim, foi retirado o teto de gastos que na lei anterior estava fixado em R\$ R\$ 529.920,00 mensais. Na nova redação, não há mais limite.

Na justificativa do projeto enviado à Câmara, a prefeitura alega que o ajuste do valor do subsídio financeiro extraordinário destinado ao serviço público de transporte coletivo de passageiros se dá em razão das circunstâncias que vem impondo alterações na relação entre os custos e a remuneração desses serviços, *"tanto pela quantidade de passageiros transportados quanto pela elevação dos preços do óleo diesel, como é de conhecimento geral"*.

A empresa Sancetur opera em caráter emergencial na cidade com o nome fantasia 'SOU Indaiatuba'.

A prefeitura chegou a fazer uma licitação para um contrato fixo do sistema que teve a própria Sancetur como vencedora e sofreu contestações na Justiça.

Em novembro de 2019, a 8ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo chegou a suspender a contratação da Sancetur, mas em 26 de dezembro de 2019, o presidente do STJ (Superior Tribunal de Justiça), ministro João Otávio de Noronha, deferiu um pedido do município, e permitiu a contratação emergencial da empresa que foi vencedora de licitação para prestar o serviço de transporte.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE INDAIATUBA

Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos
Departamento de Técnica Legislativa



PROT-CMI 705/2021
05/04/2021 - 16:44
PL 54/2021

PROJETO DE LEI Nº 12/2021

DIÁRIO DO
TRANSPORTE

Altera a Lei nº 7.343, de 23 de abril de 2020, que dispõe sobre regime extraordinário de subsídio financeiro ao serviço de transporte coletivo em razão da pandemia de COVID-19, e dá outras providências.

NILSON ALCIDES GASPAR, Prefeito do Município de Indaiatuba, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte lei:

Art. 1º - O caput do artigo 3º da Lei nº 7.343, de 23 de abril de 2020, que dispõe sobre regime extraordinário de subsídio financeiro ao serviço de transporte coletivo em razão da pandemia de COVID-19, e dá outras providências, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º - Durante a vigência do regime extraordinário de que trata esta lei, o subsídio financeiro ao transporte coletivo de passageiros corresponderá ao valor de até R\$ 4,17 (quatro reais e dezessete centavos) por passageiro pagante equivalente.

" (NR)

Art. 2º - As despesas decorrentes da aprovação da presente lei complementar serão suportadas por dotações próprias consignadas no orçamento do Município, suplementadas se necessário.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor no primeiro dia do mês subsequente à data de sua publicação.

Prefeitura do Município de Indaiatuba, 05 de abril de 2021,
191º de elevação à categoria de freguesia.

DIÁRIO DO
TRANSPORTE

NILSON ALCIDES GASPAR
PREFEITO



PROT-CMI 705/2021
05/04/2021 - 16:44
PL 54/2021



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE INDAIATUBA



MENSAGEM LEGISLATIVA/DTL PL Nº 12/2021

Indaiatuba, 05 de abril de 2021.

Exmo. Sr. Presidente,

Tenho a honra de encaminhar, por intermédio de V. Exa., a essa Egrégia Câmara Municipal, o incluso Projeto de Lei nº 12/2021, que 'altera a Lei nº 7.343, de 23 de abril de 2020, que dispõe sobre regime extraordinário de subsídio financeiro ao serviço de transporte coletivo em razão da pandemia de COVID-19, e dá outras providências'.

Pelo presente projeto de lei propõe-se a ajuste do valor do subsídio financeiro extraordinário destinado ao serviço público de transporte coletivo de passageiros, em razão das circunstâncias que vem impondo alterações na relação entre os custos e a remuneração desses serviços, tanto pela quantidade de passageiros transportados quanto pela elevação dos preços do óleo diesel, como é de conhecimento geral.

Desse modo, faz-se necessária, em relação aos parâmetros fixados no art. 3º da Lei 7.343/2020, a devida adequação à realidade atual, a fim de assegurar a continuidade desse serviço público essencial e não onerar os respectivos usuários.

Para fins do disposto no art. 127, I do Regimento Interno dessa Câmara Municipal, informo que a norma aludida no projeto se encontra disponível no *link*:

https://sapl.indaiatuba.sp.leg.br/pysc/download_norma_pysc?cod_norma=6619&texto_original=1

Justificando assim a propositura em apreço, submeto-a a necessária apreciação desse Legislativo, solicitando sua aprovação dentro do prazo de 45 dias, nos termos do § 2º do artigo 64 da Constituição Federal e do artigo 46 da Lei Orgânica do Município de Indaiatuba, por tratar-se de matéria de natureza urgente.

Atenciosamente,

DIÁRIO DO
TRANSPORTE 


NILSON ALCIDES GASPAR
PREFEITO

EXMO. SR.
JORGE LUIZ LEPINSKI
D.D. PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE
INDAIATUBA/SP

Fechar Pub

Registre-se



16 °C

busca login contatos assinante



deni zolin

Metade das empresas de ônibus do Brasil pode falir, diz entidade

18 Maio 2020 08:30:00

Colunista Deni Zolin comenta situação dramática da economia e do setor de transportes



x

Deni Zolin
deni.zolin@diariosm.com.br

diversos setores, com quebra-de-cabeça geral e desemprego em massa. Neste mês, quando vencer o prazo dos 60 dias de salários subsidiados pelo governo, é possível que as demissões cresçam muito tanto no comércio quanto no setor de serviços. Em Santa Maria, já há relatos de várias empresas fechando as portas. E no caso do transporte coletivo, há risco também de atrasos e demissões aqui na cidade, enquanto em todo o Brasil, a perspectiva é tenebrosa: o presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Otávio Vieira da Cunha Filho, acredita que metade das empresas de ônibus do Brasil acabarão falindo por não ter mais condições de operar, pois já estavam devendo e ficarão superendividadas devido à queda expressiva do movimento. A informação foi publicada pelo Diário do Transporte.

Santa Maria tem festival gastronômico online até 30 de maio

Segundo o site, Cunha disse que, enquanto há casos de má gestão, existe também o problema de empresas de ônibus que operam em cidades onde o sistema de transporte coletivo enfrenta problemas e já era deficitário. E agora com a pandemia, as empresas estão circulando com 50% a 60% dos veículos, mas transportando só 20% do volume normal de passageiros.

Santa Maria segue com bandeira laranja e restrições ao comércio seguem

Em Santa Maria, ao menos, não há sinais de empresas de transporte à beira da falência, mas a situação preocupa bastante os empresários do setor. Aqui na região, a empresa Vical, de Caçapava do Sul, havia anunciado que fecharia as portas e não faria mais o transporte coletivo na cidade a partir de 5 de junho. Na semana passada, voltou atrás e informou que vai manter as atividades e o serviço.

As ajudas do governo, como financiamentos a empresas, pagamento de parte dos salários e benefício dos R\$ 600 a autônomos, têm contribuído para amenizar a crise na economia. Mas a situação é tão grave que essas medidas acabam sendo insuficientes, pois é quase impossível dar ajudas suficientes para manter empresas e empregos como era antes. Por isso, temos de nos preparar para um agravamento muito grande da recessão econômica e do desemprego daqui para a frente, nos mais variados setores.

Em tempos de pandemia, que tal estudar e praticar a escuta empática?

E no caso específico do transporte coletivo, o governo terá também de fazer algum programa de ajuda. Caso contrário, algumas cidades correrão o risco de ficar sem transporte público.



Tratamento que é BOMBA

O resultado vai te surpreender, aproveite!
Parcelamento em até 12x sem juros. Vem pra loja!

mais sobre:

transporte coletivo

empresas

ônibus

diário

deni zolin

pandemia

2020

“Com esse nível de passageiros que temos hoje, não viramos o ano”

Presidente do SetraBH, Joel Paschoalin, fala sobre preocupação com queda na demanda no transporte, desequilíbrio do caixa e dificuldade de investimentos

PUBLICADO EM 25/05/21 - 03h00

Curtir Cadastre-se para ver do que seus amigos gostam.

Por Izabela Ferreira Alves,
Queila Ariadne, Rafael Rocha e
Tatiana Lagôa



PUBLICIDADE





Experiências extraordinárias para todas as idades.

 **Costa Cruzeiros** - Sponsored

Foto: SETRABH

A conta não fecha. As empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo em BH dizem descumprir as normas de lotação criadas para a Covid-19 em apenas 2% das viagens. Na outra ponta, os usuários reclamam. “O principal problema é o ônibus lotado. Tinham que pôr mais carro”, queixa-se o oficial de manutenção Ismael Dias, 56, após passar duas horas no ônibus para ir do Céu Azul, na Pampulha, ao Sagrada Família, na Região Leste.

Nesta entrevista, o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SetraBH), Joel Paschoalin, fala sobre a preocupação com a queda na demanda, frota insuficiente, desequilíbrio do caixa e dificuldade de investimentos. Ele considera ilegais as multas aplicadas às cessionárias por descumprimento dos novos critérios de lotação, em função da pandemia. O empresário baseia seu argumento no contrato firmado com a PBH em 2008, na Lei de Concessões e na crise de demanda enfrentada pelo setor. Sem a ajuda estruturada do governo ou a volta de pelo menos 70% dos passageiros, Paschoalin acredita que as empresas não viram o ano.

Para cumprir as novas regras definidas do transporte coletivo, de prevenção da Covid-19 em Belo Horizonte, em alguns casos, são necessárias mais viagens. Como há também uma norma referente ao de tempo de espera nos horários de pico e fora deles, só é possível atender ambas as determinações com o empenho de mais carros nas linhas. A iniciativa privada dispõe de frota suficiente?

Joel Paschoalin: Não. Temos a mesma frota de antes da pandemia. O Move, por exemplo, está hoje com 97% da frota empenhada, em dias úteis, horário de pico. Esses carros fazem 109% da quilometragem percorrida antes da pandemia, ou seja, quase 10% a mais. Esse ônibus tem porta dos dois lados, não encontra usado para comprar. Na montadora, é R\$ 1 milhão, não temos a mínima condição de comprar. O decreto, principalmente na questão do Move, é inexecutável, porque a frota está toda a serviço.

Já no ônibus convencional, houve uma perda de frota. Em 2020, eram 2.853 ônibus, e hoje está em cerca de 2.400. Na virada do ano, algumas empresas tiveram que vender parte da frota para financiar suas operações e quitar dívidas, como 13º salário. Foi a forma encontrada para criar caixa, porque crédito em banco não temos mais. Mas, mesmo que tivéssemos o carro, não teríamos condição financeira de parar de pé, com os mais de 12 aumentos sucessivos do diesel e outros custos.

Hoje, a PBH antecipa os créditos dos vales-transporte dos servidores municipais. Há uma tabela, e o recurso é liberado conforme a média de passageiros transportados por viagem na capital. Qual o peso dessa ajuda? O adiantamento dá fôlego, como capital de giro, mas não seria apenas postergar o problema do modelo de precificação da tarifa paga exclusivamente pelo usuário?

Esse valor não é exclusivamente para o transporte coletivo convencional, 10% é para o suplementar, então só R\$ 3,6 milhões são antecipados às empresas que operam os ônibus convencionais, e já estamos devolvendo, todo mês, esse dinheiro, é antecipação. A



Para operar o sistema, precisamos, por mês, de cerca de R\$ 80 milhões. Estamos arrecadando, mensalmente, R\$ 50 milhões, então, por meio desse acordo, acessamos a metade do que falta, antecipadamente, mas teremos que prestar o serviço e vamos ter que devolver o dinheiro. Os R\$ 15 milhões que não fecham no balanço e que a maioria das empresas não está pagando é financiamento da frota, custos fixos da garagem, tributos. Uma empresa ou outra está em outros ramos, mas 70% das empresas vivem do transporte coletivo, este é o nosso negócio. Houve benesses em nível nacional, de prorrogações bancárias, Finame, mas já voltou, e estamos renegociando. Alguns bancos estão prorrogando o decreto federal.

Essa situação, que estamos colocando aqui, é a mesma para a Grande BH, só que na região metropolitana é um pouco pior, porque lá o Estado não está adiantando nada. A verdade é que estamos no respirador. A meu ver, como foi feito em algumas cidades, na pandemia, o setor de transporte tem que ser encarado como uma política de saúde pública. Há municípios usando os repasses da Covid.

Em Belo Horizonte, devido a problemas de fluxo de caixa, há a chance de paralisação do serviço?

Já estamos vendo greves por falta de pagamento de salário, houve uma recentemente. De vez em quando, socorremos em cima da hora. Se a empresa fica muito apertada, ela paga os trabalhadores em três dias. Se o funcionário está irritado, ele não vai. Nosso grande problema é que óleo diesel e a folha de pagamento representam mais de 80% do faturamento atual. O empregado, se você não paga no dia, cruza os braços. A maioria das empresas não tem mais prazo no diesel. Se você não paga a boleta, não carrega amanhã. Para esses dois problemas, só resolve de um jeito, com uma TED na conta. É claro que no Setra temos várias empresas em condições patrimoniais diversas, mas tem umas que estão vendendo o almoço para pagar o jantar e ainda dormem com fome. Em Conselheiro Lafaiete, a população está sem ônibus há quatro meses. O assessor do prefeito me ligou pedindo para encontrar alguém para operar e não vai encontrar. Há licitações no Brasil inteiro com áreas de deserto, ninguém compra. Falando no geral, chegamos a uma fase que estamos anestesiados, o problema não é nosso mais, é da cidade.

Devido às incertezas de retomada da demanda e acúmulo de dívidas, corre o risco de a iniciativa privada solicitar à prefeitura para encampar o serviço?

Mas ela não pega. E é muito mais sério do que isso: não temos como abandonar. Porque temos o acerto milionário dos funcionários e a frota. Temos só duas opções. Ou sobrevivemos e saímos disso, ou quebramos. A empresa vai tentando até que decreta falência, como aconteceu com um colega nosso, um dos operadores mais antigos da capital, há três meses. Túlio Furletti, da Viação Belo Horizonte, família supertradicional, foi vendendo frota para pagar as dívidas, diminuindo até chegar a um ponto que não restou nada. A gente deu um jeito. Um serviço de 20, 30 carros, que conseguimos acomodar. Mas, se hoje quebrar um empresário de 100, 200 carros, os usuários vão ficar sem os ônibus, não conseguimos distribuir e realocar essa demanda. Como vem ocorrendo no Rio de Janeiro, onde já há sete bairro onde não tem mais ônibus.

Antes da pandemia, até 2019, foi possível obter a Taxa Interna de Retorno (TIR), prevista no contrato firmado em 2008, que girava em torno de 9%, anualmente?

Não, porque, independentemente da lucratividade, muitas vezes ficamos sem os reajustes. Nossa tarifa se vale das correções do ano anterior, na forma de vários índices – convenção coletiva de trabalho, óleo diesel da ANP, correção de preço de carro e peça da FGV – que são lançados na planilha para se obter o percentual final. Mas o prefeito não autorizava o reajuste. Em um ano, são 5%, no outro, mais 5%, já são 10%.

Vai virando um abismo, porque isso você não ganha mais. Não entramos nos méritos, não tivemos e não entramos judicialmente, porque é difícil, a Justiça é muito lenta, tentamos argumentar e buscamos, do nosso lado, cortar serviços, custos, viagens, equilibrar. Quando veio a pandemia, estávamos vindo de uns três, quatro anos de uma crise grande, mas estávamos respirando, muito apertado. A TIR do nosso contrato é 8,94% ao ano sobre o que investimos. Hoje está razoável, mas na época da Selic a 14% era horrível, porém isso é uma questão de mercado. Só que hoje está em menos 5%.

Nunca tivemos os 8,94%, porque o contrato foi licitado para 1,6 milhão de passageiros por dia, e isso nunca houve. O edital informava que o sistema teria 1,6 milhão de passageiros. Para fazer um edital, pela Lei 8.666, tem que ter equilíbrio econômico-financeiro, senão ele é ilegal. Esse tem que ter 2.900 carros no sistema e fazer tantas viagens com esse nível de conforto. Esse contrato quebrou, porque a BHTrans não nos deixa usufruir dos nossos direitos no contrato; se eu tenho linha (em que está) caindo demanda, poderia cortar viagem, frota, para chegar nos indicadores de conforto, mas eles não deixam, cortam a AT (Autorização de Tráfego) do meu ônibus e recolhem para a garagem.

É igual quando licita rodovia, e falam que vão passar 100 mil carros no pedágio, e, na verdade, só passam 70 mil. O máximo de passageiros que já atingimos não supera 1,3 milhão. O cálculo da prefeitura teve um erro muito grande, não vou nem falar que foi proposital ou não, porque o transporte é um ser vivo.

Outro dificultador é que o Move foi excelente para a população em termos da qualidade do serviço, mas o número de passageiros o de



R\$ 4,50, mas, na verdade, ela é R\$ 3,20 por passageiro, porque tem meia-tarifa, domingo não paga a segunda, tem tarifa de R\$ 1 e, ainda por cima, as gratuidades, que são um verdadeiro absurdo, uma covardia, porque quem paga é o trabalhador assalariado de baixa renda.

Com relação à região metropolitana de BH, vocês acham que agora, com a chegada de um novo titular à Secretaria de Estado de Infraestrutura, Fernando Marcato, e a nova composição do conselho, a questão está caminhando ou tem chance de andar?

Você já viu abraço de afogado? O metropolitano quebrou antes da gente, há mais de cinco anos, por políticas internas do Estado, que já vem sucateando o transporte metropolitano por uma série de questões: falta de via exclusiva, de política pública. Não tem como integrar dois sistemas falidos, não é assim que se fazem as coisas. Primeiro você tem que colocar o sistema municipal de pé, depois o metropolitano. Porque, quando você integra, reduz a tarifa, dois ônibus de R\$ 1,40 passam a custar R\$ 2,20. Para nós, tarifa baixa com possibilidade de recuperação de passageiros é melhor. Receber os custos com a TIR. Nossa conversa com o Diogo (presidente da BHTrans) está indo bem porque ele está focado na solução. Ele é um técnico top, mas qualquer técnico mediano hoje sabe que roleta não dá mais conta de pagar o sistema.

Ao fazer uma integração, reduz-se a receita. O problema não é técnico, mas quem vai pagar essa arrecadação faltante? É preciso abrir a discussão da matriz tarifária, fazer uma estimativa de receita e ver quanto vai cair. Num sistema que já enfrenta problema de receita, você vai reduzir ainda mais o quanto as empresas recebem? Quem vai pagar por isso, os usuários? Integrar é cortina de fumaça. O Estado está escondendo debaixo da mesa. Não adianta ficar fazendo fiscalização com a Transcon, na qual são cobradas as normas de decretos que nos abrigam a colocar mais carros na rua com menos passageiros dentro, se temos contratos que pregam o contrário e um valor de passagem calculado em cima desses contratos.

Mão de obra está na convenção coletiva, diesel compramos direto na refinaria, ônibus e o pneu compramos direto da multinacional, com ela não tem treta, direito de fábrica. O gasto com pneu é cinco anos, custa tanto o quilômetro, diesel roda tanto o litro, custa tanto o quilômetro, até quem não é da área sabe fazer essa mensuração. O prejuízo está aí. Quer encampar o serviço?

Hoje, em Belo Horizonte, qual ideia vocês acreditam que traria um aporte de receita para o sistema de transporte coletivo capaz de equilibrá-lo, aumentando sua qualidade de forma que mais pessoas passassem a adotá-lo, mas que, principalmente, promovesse uma mudança de mentalidade na população, no que diz respeito ao uso do carro?

Na nossa pesquisa junto aos usuários, sabemos que os passageiros querem tempo de viagem, passar no ponto e o ônibus chegar na hora combinada, e carros com frequência. Eles nem se mostram tão sensíveis assim a preço, à tarifa, se o serviço entregar essas outras qualidades, mas aqui já estamos no limite. E só é possível melhorar a qualidade com faixa exclusiva. Se a pessoa de carro gastar 50 minutos e de ônibus 35 minutos, você começa a mudar o papo. Passamos a ter condição de conquistar esse cliente.

Para isso, teríamos que aportar recurso no Fundo de Transporte, que já existe. Uma fonte de receita seriam as multas decorrentes da não observância da faixa exclusiva. A tecnologia está aí para isso. E o transporte público só vai entregar o serviço se for assim, com a faixa liberada. Daí, com o dinheiro do fundo, a prefeitura teria como investir nas vias públicas. Outra fonte de receita viria do Faixa Azul. E as empresas de transporte por aplicativo também poderiam ser taxadas, porque estão aí surfando nas vias, roubando demanda do transporte público, não pagam impostos, e os motoristas aqui morrem de fome, num trabalho semiescravo.

Os motoristas podem colocar seus veículos na via porque o transporte público existe, então a sociedade em geral também devia contribuir com o Fundo de Transporte. Ou deveria vir do IPTU uma taxa, uma parcela, mínima que fosse, pois assim conseguiríamos melhorar a qualidade e até mesmo a tarifa do transporte coletivo.

Em função de tudo que conversamos, até quando as empresas suportam o atual cenário de sucateamento, qual a sustentabilidade desse modelo de cobrança e oferta do serviço?

Com esse nível de passageiros que temos hoje, não viramos o ano, não conseguimos pagar o 13º salário. Se a prefeitura parar a antecipação de crédito, vamos ter de cortar radicalmente as viagens. Estamos projetando que até o fim do ano já recuperamos entre 70% e 75% dos passageiros. Se não for assim ou se algo não ocorrer, até dezembro as empresas vão começar a quebrar. Lógico, uma empresa mais cedo, outra um pouco depois, porque são independentes, mas até o fim do ano, se não mudar o modelo de cobrança e os passageiros não voltarem, o sistema estrangula. Ou vamos fazer só as viagens em que temos passageiros suficientes para pagar o serviço, vamos fazer só o horário de pico. Fim de semana, de noite acaba tudo.

Como estão os investimentos nas frotas?



Já estamos há mais de um ano sem renovar frota. No mínimo, teríamos que tê-la renovado em 10%, o ideal é 15%, 20%. Nosso serviço é pesado. Esta é a média, para que, em dez anos, você tenha trocado todos os carros. No fim do ano passado, na verdade, vendemos veículos e, este ano, também não vamos conseguir. Isso é muito sério e uma bola de neve. E, se mantivermos esse nível de usuários, vamos ter de vender mais frota no fim do ano para quitar dívidas, estamos canibalizando.

Na verdade, o investimento que fizemos no projeto foram dois. Em 2008, pagamos uma outorga de R\$ 220 milhões para explorar o serviço, há 12 anos; corrigidos hoje, são mais de R\$ 500 milhões. Muitas empresas já tinham garagem. Naquela época, deu uma média de R\$ 90 mil por carro, e cada ônibus custou, em média, R\$ 500 mil. Não estamos tendo, desde março do ano passado, retorno do investimento que fizemos e estamos nos desfazendo do nosso patrimônio para segurar o serviço de pé.

O problema dos decretos é que nos obrigam, numa comparação com um self-service, por exemplo, a continuar fazendo 100 refeições por dia, mas só posso vender 50. Continuamos gastando com o carro na rua, motorista, óleo diesel, batendo lata, e não podemos transportar. Belo Horizonte ainda está dando uma ajuda, que está deixando rodar.

E com relação às multas por descumprimento do decreto que regulamenta o setor de transporte coletivo durante a pandemia?

São ilegais. Temos um contrato, que prevê termos o direito de colocarmos determinado número de passageiros nos ônibus. Isso é unilateral, quebra de contrato. Estão multando a gente no Move, que não tem mais frota para pôr, não temos como virarmos carro. E outra: o modelo do transporte público é este. O sistema troncal prevê que vão ser deixados muitos passageiros de vários pontos para alimentarem uma outra linha, e não há como proibir um passageiro de entrar no ônibus. O ônibus para e abre a porta para um usuário sair, e quem quiser entrar vai entrar. O motorista não consegue conter isso. No mundo inteiro ninguém fez um sistema de horário sério, que esvaziasse as atividades em determinado período, porque assim resolveria, mas ninguém fez.



Enviar Comentário

O TEMPO | Todos os direitos reservados

