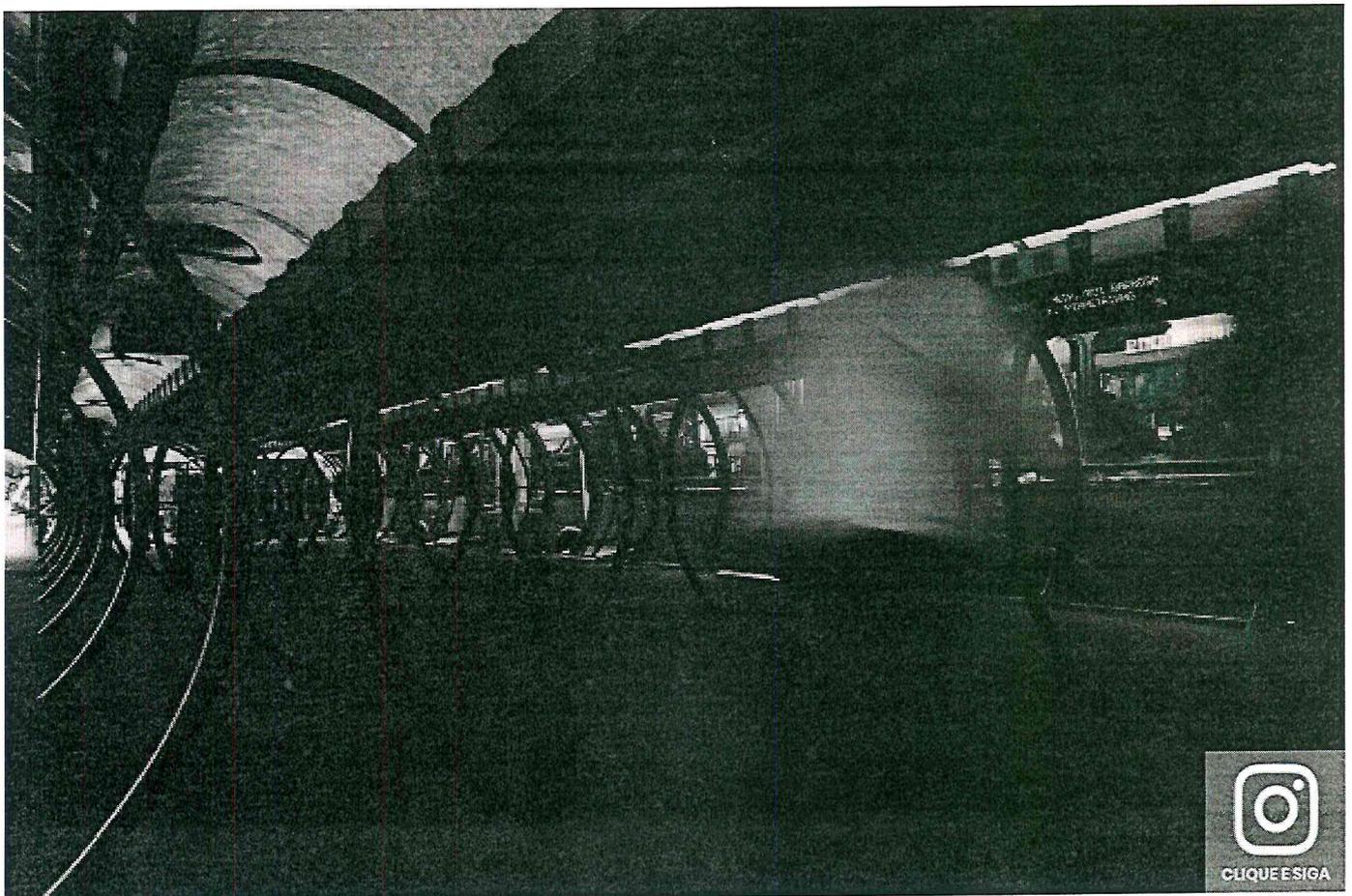


◀ NOTÍCIAS / PARANÁ

CRISE NO BUSÃO

Em Curitiba, pandemia faz transporte coletivo perder 62% dos passageiros



Pandemia e falta de apoio faz pobreza extrema subir (Foto: Franklin de Freitas)



sanitária se instalar em solo curitibano.

Conforme dados repassados ao Bem Paraná pela urbanização de Curitiba (Urbs), até a metade de março do ano passado, antes da Prefeitura de Curitiba e do Governo do Estado do Paraná decretarem situação de calamidade pública por conta da Covid-19, os ônibus que circulam pela capital paranaense transportava, em média, 767 mil passageiros por dia. Depois da pandemia, contudo, esse número caiu para 289 mil passageiros, um tobo de 62,34%.

Na prática, é como se quase 480 mil passageiros (entre isentos, idosos, estudantes, pessoas com deficiência e aqueles que pagam a tarifa cheia) tivessem deixado de utilizar o serviço público em seu dia a dia.

O tobo foi mais sentido no mês de abril, quando apenas 203 mil passageiros utilizaram o transporte coletivo por dia. Nos meses seguintes, chegou-se a esboçar uma reação, com novembro atingindo a média de 355 mil passageiros transportados diariamente. A partir da segunda metade do penúltimo mês do ano passado, contudo, a crise sanitária voltou a ganhar força e a média de passageiros utilizando o serviço por dia voltou a cair - ficou em 328 mil em dezembro e em 305 mil em janeiro, até o dia 18.

Tais resultados certamente preocupam e colocam questionamentos importantes sobre o futuro do sistema. Entretanto, não são números que chegam exatamente a surpreender.

Primeiro porque o número de passageiros que utilizam o serviço vem caindo consecutivamente ao longo da última década, refletindo a chegada de tecnologias disruptivas e o avanço do mercado de transporte privado individual. Em segundo lugar, porque 93% da população considera arriscado utilizar coletivos e trens em tempos de

nos pontos caso o veículo esteja com mais de 50% da lotação.

No próximo mês será decidido o futuro da tarifa

Um dos primeiros desafios do novo mandato de Rafael Greca à frente da Prefeitura de Curitiba será lidar justamente com a questão do transporte público. No dia 1º de fevereiro, por exemplo, é a data-base para o reajuste dos vencimentos pagos aos trabalhadores (motoristas e cobradores de ônibus), item fundamental para a definição do valor da tarifa técnica, uma vez que o item “Pessoal” representa mais de 50% dos custos para a manutenção do sistema, conforme as empresas de ônibus.

Já o dia 26 de fevereiro é a data-base para o reajuste da tarifa técnica na cidade. Pelo lado dos empresários, é de se imaginar que venha a solicitação de um novo reajuste, tendo em vista os prejuízos causados pela pandemia e o possível corte, a partir deste ano, de diversos aportes que o governo estadual vinha fazendo para manter um valor de tarifa mais baixo para os usuários.

A última vez em que o valor cobrado dos passageiros teve reajuste foi em 2019, quando a passagem do usuário passou de R\$ 4,25 para R\$ 4,50. O problema, porém, é que um aumento da tarifa agora viria num momento em que a população estará com o orçamento apertado pelo fim do auxílio emergencial, desemprego recorde e inflação em alta. Em 2013, foi justamente o reajuste de passagens de ônibus que acabou se tornando o estopim para uma onda de protestos pelo país.

Série histórica aponta para tobo recorde no setor

O número de pagantes vem despencando desde 2011, quando teve início o atual contrato do transporte, depois que as empresas foram selecionadas pela licitação aberta na época. Naquele ano foram 246,89 milhões de passagens pagas, 28,4% a mais do que em 2018. Em 2012 já foram 241,24 milhões de usuários, queda de 2% na comparação com o ano anterior. Em 2013 o número caiu para 239,16 milhões (queda de 0,8%); para 227,04 milhões em 2014 (5%); para 211,78 milhões em 2015 (redução de 7%); para 197,06 milhões em 2016 (queda de 6,6%); para 179,6 milhões em 2017 (queda de 8,9%); para 176,7 milhões em 2018 (-1,61%); e para 171,7 milhões em 2019 (-2,85%).

Março*: 766.581
Março**: 280.207
Abril: 203.218
Maio: 243.500
Junho: 264.248
Julho: 249.633
Agosto: 278.985
Setembro: 312.479
Outubro: 348.807
Novembro: 354.468
Dezembro: 327.922
Janeiro: 304.738

* 1º a 14 de março

** 15 a 31 de março

Fonte: Urbs (Urbanização Curitiba)

DESCONTO DE SPECIAL WEEK

Colabore com a produção de um jornalismo local de qualidade, ajude no combate às fake News e tenha acesso ao conteúdo antecipado e exclusivo.

Assine o Bem Paraná por apenas R\$ 1,99 / mês ou R\$ 23,88 / ano (era R\$ ~~29,90~~ /ano).

Duas empresas de ônibus do Rio entram com pedido de recuperação judicial

Desde o início da pandemia duas outras empresas do setor faliram e mais seis também estão em regime de recuperação judicial

Por **Vanessa Costa** - 25 de junho de 2021

publicidade

 **Cotação do dolar mas em linhas de onibus do RJ** ***
Ontem às 09:12

Dolar agora: 4,66 (São francisco x Central)



publicidade

publicidade

As empresas de ônibus **Campo Grande** e **Penha Rio** ingressam com pedido de recuperação judicial no **Tribunal de Justiça do estado do Rio de Janeiro (TJRJ)**. Ao todo, o estado tem, agora, oito empresas na mesma condição, são elas a **Real**, **Expresso Pégaso**, **VG**, **Palmares**, **Paranapuan** e **Pavunense**.

O pedido de recuperação judicial tem como objetivo evitar a falência das empresas, podendo durante o processo, serem realizados acordos com os credores, com a supervisão da Justiça. Desde o início da pandemia duas outras empresas do setor faliram: a **Acari** e **Estrela**.

publicidade

A empresa **Campo Grande** tem uma frota de 200 ônibus que atendem as linhas da Zona Oeste: 369, 370, 388, 392, 393, 396, 397, 759, 772, 786, 789, 819, 826, 846, 847, 848, 858, 870, 923, 2310, LECD29, SE847, SN392, SN397, SN786, SN819, SN846, SN393, SPA397, SPB397, SR393 e SR397. Já a **Penha Rio** possui 50 carros, que cobrem os itinerários na Zona Norte do Rio: 627,630 e 680.

O sindicato que representa os consórcios de ônibus (**RioÔnibus**) afirma que desde o início da pandemia, o número de passageiros pagantes caiu em 50%. Durante a pandemia, 7 mil rodoviários foram demitidos, de um total de 21 mil ao longo dos últimos cinco anos.

De acordo com o sindicato, o congelamento da tarifa há mais de 30 meses e o aumento do combustível em mais de 40%, tem dificultado a manutenção do setor. O sindicato também diz que mesmo com a tarifa no valor de R\$4,05, o valor médio recebido pelas empresas é de R\$2,76, quando consideradas as gratuidades transportadas (idosos, deficiente e estudantes) e o do Bilhete Único Carioca, que permite que o passageiro no intervalo de 2h30, não efetue o pagamento de nova tarifa, que não é custeada pelo município.

ASSINE GRÁTIS O DIÁRIO DO RIO

Assinar



Vanessa Costa

Costa do mar, do Rio, Carioca, da Zona Sul à Oeste, litorânea e pisciana. Como peixe nos meandros da cidade, circulante, aspirante à justiça - advogada, engajada, jornalista aspirante. Do tantã das avenidas, dos blocos de carnaval à força de transformação da política acreditando na informação como salvaguarda de um novo tempo: sonhadora ansiosa por fazer-valer!

publicidade

Órgão Federal diz: transporte coletivo urbano está superado e precisa ser repensado

Cláudia Canelli Publicado em 7 de agosto de 2021 às 18:30

compartilhar no whatsapp | compartilhar no telegram | compartilhar no facebook | compartilhar no linkedin

Modelo adotado em Franca, por exemplo, é inteiramente custeado pelos passageiros que se utilizam do transporte coletivo



Hoje, o modelo econômico adotado por grande parte das prefeituras joga todos os custos para a tarifa cobrada dos passageiros.

A drástica redução no número de usuários de transporte público no Brasil torna necessária e irreversível a discussão de subsídios diretos ao setor.

A afirmação está em um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), órgão do Governo Federal, divulgado pelo **Estadão/Broadcast** e reproduzido por outros portais, como o **Terra**.

Hoje, o modelo econômico adotado por grande parte das prefeituras joga todos os custos para a tarifa cobrada dos passageiros.

Ou seja: o passageiro paga a passagem, a empresa recebe e a Prefeitura apenas administra o sistema.

Rumo ao colapso

Tal fato tende a afastar ainda mais os usuários e criar uma bola de neve rumo ao colapso. O risco é comprometer cada vez mais a qualidade dos serviços

Com Leandro Karnal

Não perca o curso 100% online e gratuito, com certificado PUCRS Online.

PUCRS Online

Saber mais

AS MAIS LIDAS

 **Trabalhadores têm uma bolada para receber de FGTS e PIS 2021. Veja se é o seu caso**

 **Saiu! Confira o calendário de pagamento da 4ª parcela do Auxílio Emergencial!**

 **Tiãozinho inaugura o 1º supermercado de Franca com autoatendimento sustentável**

 **Cidades abastecidas.p**

Cobrança de congestionamento

Pereira afirma que seria possível instalar câmeras nos pontos de entrada e saída das zonas de congestionamento, e sempre que um veículo é detectado no local nos horários de pico, uma cobrança é enviada ao seu proprietário, de forma semelhante como é feito hoje nas multas por velocidade.

Segundo ele, a discussão das taxas de congestionamento são quase inexistentes no Brasil porque o tema ainda é um "tabu" e extremamente impopular.

Algumas cidades, como o Rio, discutem cobrar a taxa de veículos que atuam em plataformas de transporte, mas a política pode se mostrar inadequada por focar apenas em uma parte dos usuários privados.

Outras medidas possíveis seriam a ampliação do uso comercial de espaços, como fachadas de veículos e pontos de ônibus, e integração de estações com empreendimentos imobiliários – cujos aluguéis ajudariam a sustentar a operação do transporte público.

+ ECONOMIA



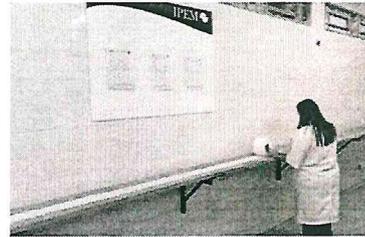
GOLPE

Receita Federal alerta para mais um golpe por meio de carta falsa. Como proceder



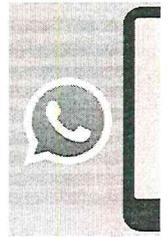
OPORTUNIDADES

Pequenos empresários resgatam lições geradas nas crises provocadas pela pandemia



FORA DO PADRÃO

Estão nos esfolando até nessa hora: IpeM flagra erro na medida de papel higiênico



NOVIDADE BOA?

Prepare o bolso, vão chegar pelo aplicativo



FLEXIVEL

Regras para seguro de veículos serão flexibilizadas e preço pode ficar mais barato



MAIS UMA AREA

Magazine Luiza agora também vende publicidade e quer ser gigante de mídia



AJUDA FINANCEIRA

Nasceu no mês de abril? Tem recurso liberado para você na Caixa. Veja os critérios



HORA DE PRECUP

Se o auxílio não é hora de se preocupar com o que pode ter



SPTrans pede mais R\$ 2 bilhões à Prefeitura de SP para pagar empresas de ônibus; subsídio pode chegar a R\$ 4,2 bi em 2021

A cifra é a maior da história da cidade nesse modelo de concessão. Pandemia derrubou em cerca de 40% o total de passageiros, elevando o investimento municipal para manter o sistema. SPTrans afirma que subsídio é 'instrumento que possibilita manter a tarifa em patamar inclusivo e oferecer gratuidades'.

Por **Rodrigo Rodrigues, G1 SP** — São Paulo

09/06/2021 06h00 · Atualizado há 2 meses

SPTrans pede mais dinheiro à Prefeitura de São Paulo

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE

Nós usamos cookies e outras tecnologias semelhantes para melhorar a sua experiência em nossos serviços, personalizar publicidade e recomendar conteúdo de seu interesse. Ao utilizar nossos serviços, você concorda com tal monitoramento. Informamos ainda que atualizamos nossa [Política de Privacidade](#). Conheça nosso [Portal da Privacidade](#) e veja a nossa nova Política.

PROSSEGUIR

A **SPTrans** solicitou à Prefeitura de São Paulo, em março, mais R\$ 2,02 bilhões para o pagamento de subsídios às empresas de ônibus da capital paulista em 2021.

Em ofício assinado eletronicamente pelo diretor presidente da estatal, Valdemar Gomes de Melo, a SPTrans afirma que os R\$ 2,25 bilhões que foram aprovados no orçamento municipal para o repasse às empresas de ônibus da cidade são insuficientes para cobrir os subsídios deste ano. O valor é R\$ 900 milhões acima do repasse feito às empresas de ônibus no ano passado.

Com o aporte adicional solicitado, as despesas com subsídios para empresas de ônibus devem ultrapassar a marca de R\$ 4,2 bilhões neste ano, segundo as projeções da **SPTrans** que constam nos documentos obtidos pelo **G1**. A cifra é a maior da história da cidade nesse modelo de concessão.

De acordo com a planilha da SPTrans para 2021 usada para pedir o novo aporte de recursos, as receitas oriundas do pagamento de passagem na cidade devem somar o total de R\$ 4,57 bilhões, enquanto as despesas do sistema de transporte chegarão R\$ 8,8 bilhões.

A diferença de R\$ 4,2 bilhões é justamente o valor dos subsídios bancados pela gestão municipal no período (**veja planilha abaixo**).

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

Diretoria de Administração e de Infraestrutura

Rua Boa Vista, nº 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone: (11) 3396-6915 - www.sptrans.com.br

São Paulo, 25 de março de 2021

Ofício D nº 016/2021

Assunto: Suplementação de recurso para o exercício 2021

Ref.: Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus

Nós usamos cookies e outras tecnologias semelhantes para melhorar a sua experiência em nossos serviços, personalizar publicidade e recomendar conteúdo de seu interesse. Ao utilizar nossos serviços, você concorda com tal monitoramento. Informamos ainda que atualizamos nossa [Política de Privacidade](#). Conheça nosso [Portal da Privacidade](#) e veja a nossa nova Política.

PROSSEGUIR

Ao final de 2020, a Secretaria Municipal de Finanças - SF encaminhou proposta à

Câmara Municipal o valor de R\$ 2.250.000.000,00, para dotação de "Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus" – código nº 20.10.26.453.3009.4701-3.3.90.41.00-00 exercício de 2021, sendo que na época informamos através do Ofício DA nº 281/2020 de 22/02/2020 doc. SEI(037190290) – SEI nº 6020.2017/0001779-4, que o valor apresentado nesta referida proposta se mostrava insuficiente para cobertura da remuneração aos operadores, sendo necessário a suplementação de recursos, tendo como parâmetro os valores da Proposta Orçamentária elaborada pela SPTrans para 2021, encaminhada à Secretaria Municipal de Transportes – SMT através do Ofício D nº 007/20 doc. SEI(030783998) – SEI nº 5010.2020/0006094-9.

Porém com a aprovação da Lei Orçamentária Anual (LOA) nº 17.544 de 30/12/2020, foram disponibilizados apenas os recursos orçamentários no valor de R\$ 2.250.000.000,00 apresentado pela Secretaria da Fazenda -SF, na referida dotação.

Considerando os argumentos descritos no Ofício D 006/21 doc. SEI(040859768) SEI nº 5010.2021\0003414-1, como também, o agravamento nas medidas impostas pelo Governo Estadual de São Paulo, com ênfase mais crítica na restrição de circulação para combate à pandemia COVID-19, **fase emergencial**, na Cidade de São Paulo, incluindo a esse cenário, a antecipação de feriados Municipais, e com base nas premissas revisadas apresentadas no Relatório das Projeções de Receitas e Despesas por competência emitida pela DG/SRR doc. SEI(041567705) elaboramos o Orçamento Financeiro – Sistema de Transporte Coletivo Urbano doc. SEI(041567992), onde apresentamos a necessidade adicional de recurso no valor de **R\$2.020.000.000,00, tendo em vista a situação referente ao mês de mar/21 face às medidas adotadas pela Prefeitura na fase emergencial, consideramos apropriação desta suplementação de jul/21 a dez/21, com base o mês de fev/21 realizado, bem como o pedido de reprogramação do doc. SEI(040859768).**

Ofício SPTRANS/D nº 018-21 (041568468) SEI 5010.2021/0003870-8 / pg. 1

Ofício da diretoria da SPTrans para a Secretaria da Fazenda da Prefeitura de SP solicitando mais verbas para subsidiar transporte coletivo da cidade. — Foto: Reprodução/SPTrans

Por causa da pandemia, o fluxo de passageiros no sistema de transporte coletivo por ônibus em São Paulo caiu mais de 40%, passando de 2,6 bilhões de pessoas transportados em 2019 para pouco mais de 1,5 bilhão em 2020, segundo os números que constam no site de prestação de contas da Prefeitura de São Paulo (**leia mais abaixo**).

No ofício enviado à Junta Orçamentário-Financeira da Secretaria da Fazenda, o presidente da SPTrans justifica que o "agravamento nas medidas impostas pelo Governo Estadual de São Paulo, com ênfase mais crítica na restrição de circulação para combate à pandemia Covid-19, fase emergencial, na Cidade de São Paulo e a antecipação de feriados municipais" são os principais motivos da queda de passageiros no sistema municipal de transporte em março, agravando as projeções para o resto do ano.

"O valor da suplementação de recurso para o restante do exercício de 2021, considerando a situação atual é de R\$ 2.020.000.000,00. Salientamos que o atendimento as solicitações expressas nestes documentos definirão a garantia para o funcionamento dos serviços de transporte público com condições adequadas para o atendimento seguro às necessidades de deslocamento da população da cidade de São Paulo", declarou a diretoria da SPTrans (**veja ofício acima**).

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE



Movimentação de ônibus no Terminal Bandeira, no Centro de São Paulo — Foto: Marcelo Brandt/G1

Procurada pela reportagem, a SPTrans disse por meio de nota que “não é possível determinar a variação no custo do sistema e na arrecadação ao longo do ano ou a necessidade de complementar o subsídio”, apesar dos documentos obtidos pelo **G1** com exclusividade.

A empresa também afirmou que o subsídio “é necessário para manter a tarifa em valor que tenha o menor impacto possível para a população, bancar as gratuidades do sistema – idosos, estudantes e pessoas com deficiência, por exemplo –, que representam um investimento social de R\$ 1,8 bilhão por ano”.

“Em termos de tarifa, não fosse o subsídio o valor por viagem de ônibus na capital seria de R\$ 6,52. E é também essencial para a existência da integração gratuita em três ônibus e do desconto na conexão com o sistema sobre trilhos. Ele não é para as empresas, mas sim para o sistema. Além disso, o subsídio no sistema de transporte coletivo municipal é um instrumento de política pública que possibilita manter a tarifa em um patamar inclusivo e oferecer uma série de benefícios ao cidadão como gratuidade a idosos, estudantes e pessoas com deficiência”, afirmou a nota (*leia íntegra abaixo*).

Fluxo de passageiro em queda

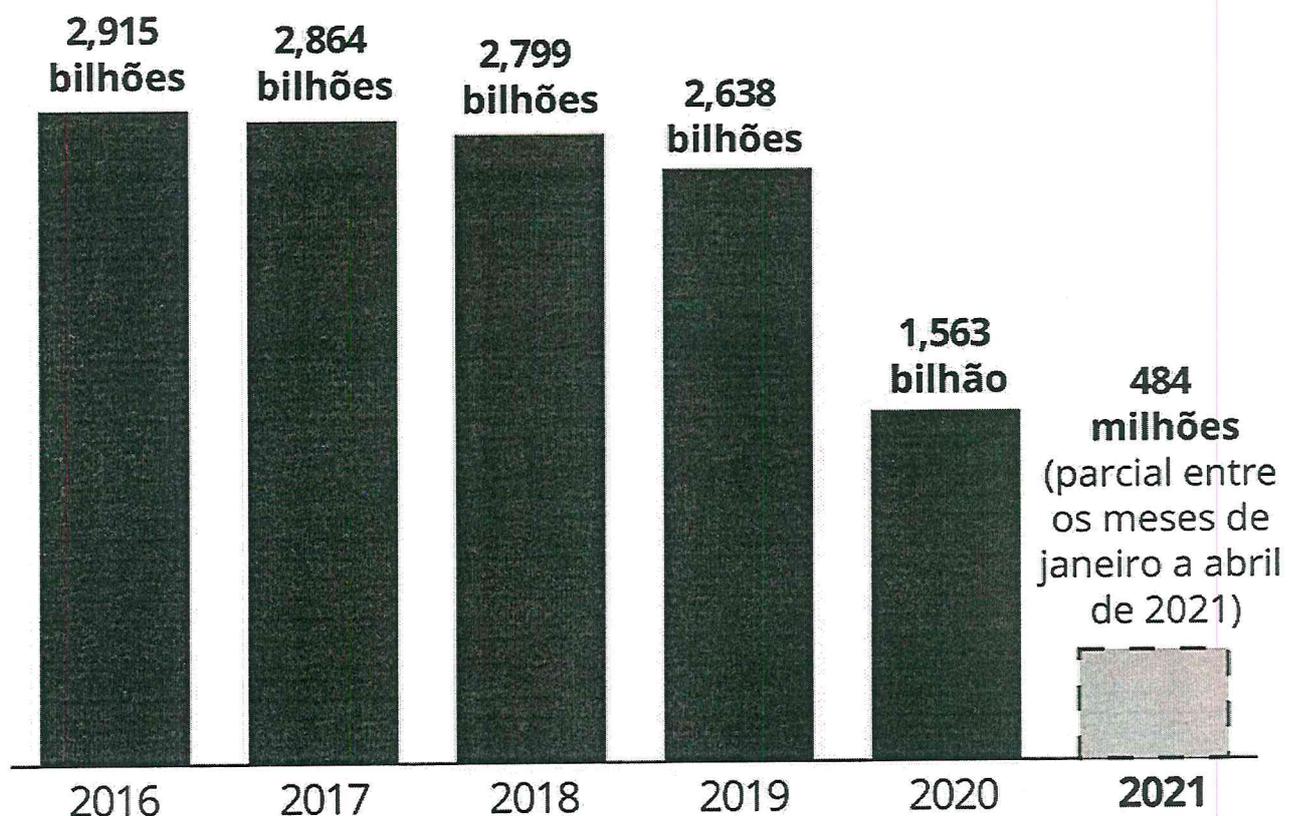
Nós usamos cookies e outras tecnologias semelhantes para melhorar a sua experiência em nossos serviços, personalizar publicidade e recomendar conteúdo de seu interesse. Ao utilizar nossos serviços, você concorda com tal monitoramento. Informamos ainda que atualizamos nossa [Política de Privacidade](#). Conheça nosso [Portal da Privacidade](#) e veja a nossa nova Política.

PROSSEGUIR

O número de passageiros nos ônibus da cidade caiu mais de 40% durante a pandemia (ver gráfico abaixo).

Passageiros transportados em SP

Total de passageiros transportados nos ônibus municipais da capital paulista



Fonte: SPTrans

Infográfico elaborado em: 07/06/2021



Nós usamos cookies e outras tecnologias semelhantes para melhorar a sua experiência em nossos serviços, personalizar publicidade e recomendar conteúdo de seu interesse. Ao utilizar nossos serviços, você concorda com tal monitoramento. Informamos ainda que atualizamos nossa [Política de Privacidade](#). Conheça nosso [Portal da Privacidade](#) e veja a nossa nova Política.

PROSEGUIR

Entre janeiro e abril de 2021, o sistema de transporte por ônibus da capital paulista transportou 484 milhões de passageiros, valor 21% menor do que nos quatro primeiros meses de 2020, e 44% menor do que no ano de 2019, quando ainda não havia pandemia.

Passageiros transportados nos coletivos da cidade de SP entre janeiro e abril (1º trimestre)

- 2021 – 484 milhões
- 2020 – 618 milhões
- 2019 – 864 milhões

A queda de passageiros e a manutenção da frota perto de 90% - para evitar a superlotação e um possível aumento das contaminações no transporte público - elevaram o valor dos subsídios pagos pela Prefeitura às empresas de ônibus.

Em 2019, o subsídio foi de R\$ 3,1 bilhões, mas em 2020 o valor subiu para R\$ 3,3 bilhões, podendo chegar a R\$ 4,2 bilhões neste ano.

Transporte coletivo na cidade de São Paulo

Valor do subsídios pagos pela Prefeitura de São Paulo às empresas de ônibus da capital paulista

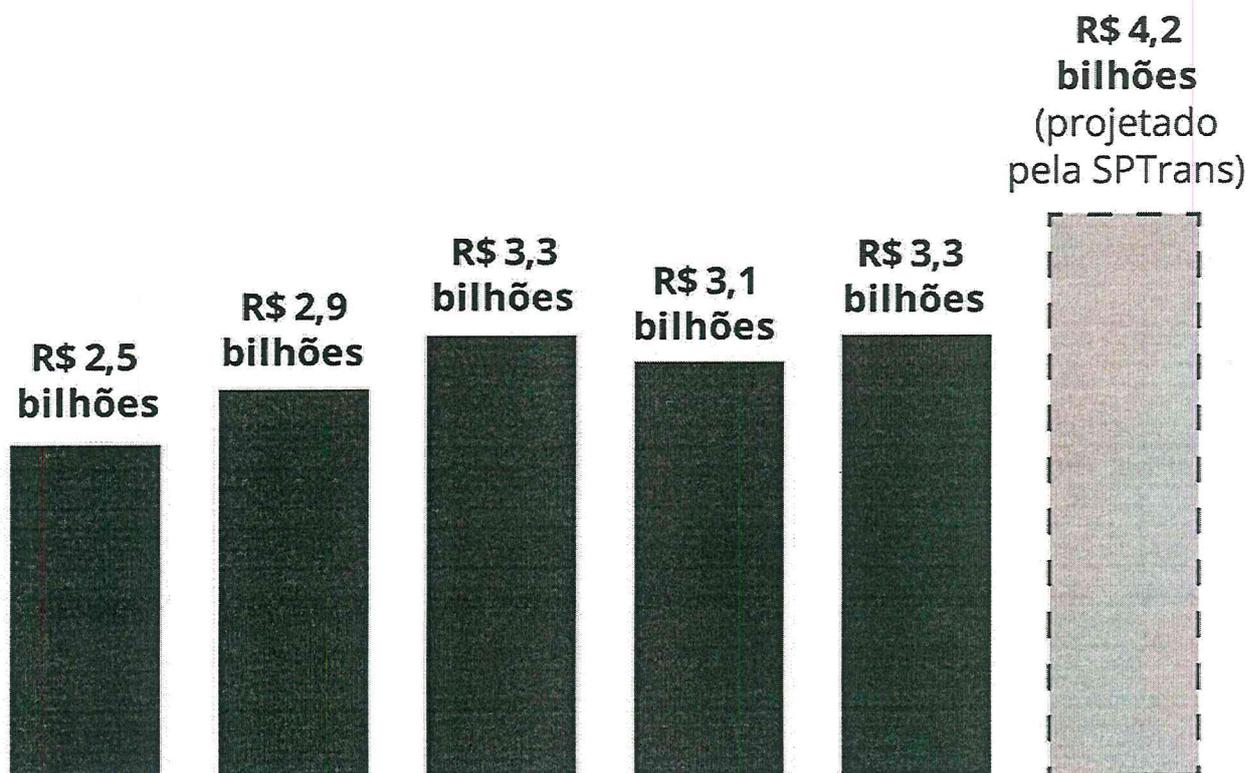


Gráfico sobre o total de subsídios da Prefeitura de SP às empresas de ônibus da capital paulista. — Foto: Arte/G1

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE

Segundo a SPTrans, desde o início da pandemia “a Prefeitura estabeleceu como prioridade da gestão manter a oferta de transporte público acima da demanda de passageiros, em especial nas áreas mais afastadas do Centro” e, “no momento, a frota do sistema de transportes está em 93,41% nos bairros mais afastados do Centro e em 88,28% em toda a cidade”.

“Dessa forma, a subvenção ao sistema é resultado de uma decisão aprovada pela gestão pública para aumentar a proteção dos paulistanos que dependem do sistema ônibus, embora o inquérito sorológico realizado pela Prefeitura mostre que a proporção de pessoas infectadas que saem de casa para trabalhar ou realizar outras atividades essenciais é menor em relação a quem sai para locais e atividades não essenciais, independentemente do meio de transporte ou da forma de deslocamento”, declarou o órgão em nota enviada ao G1.

Apesar do pedido de R\$ 2 bilhões da SPTrans à Junta Orçamentária da Secretaria de Finanças, o colegiado decidiu na reunião de 16 de abril conceder apenas R\$ 220 milhões para o pagamento das cotas do mês de abril.

A Junta pediu mais detalhes à SPTrans sobre os desembolsos da pasta de Transportes para pagar as empresas de ônibus e deve voltar a deliberar sobre o assuntos nas próximas semanas.

QUADRO RESUMO DAS PROJEÇÕES DE RECEITA E DESPESAS DA CONTA SISTEMA - ANO 2021

(valores em R\$ mil)

REGIME DE COMPETÊNCIA	DISCRIMINAÇÃO	Com efeito da pandemia-COVID19					Sem efeito da pandemia - Covid 19					TOTAL JAN A DEZ		
		jan	fev	mar	abr	jun	jul	ago	set	out	nov		dez	
	1. RECEITAS	313.541,0	334.104,7	340.655,5	347.674,2	361.370,8	300.304,9	426.209,0	449.529,7	423.094,9	417.910,9	413.043,9	400.021,7	4.877.561,0
	1.1 RECEITA TARIFÁRIA DE UTILIZAÇÃO	311.430	331.575,7	338.426,5	344.110,1	357.051,5	347.424,0	422.520,3	446.105,2	419.541,1	415.991,5	409.650,3	396.234,1	4.539.221,2
	1.2 OUTRAS RECEITAS	2.111	2.229,0	2.229,0	3.564,1	3.419,3	3.380,9	3.688,7	3.424,5	3.553,8	3.519,3	3.393,6	3.787,6	38.339,8
	2. DESPESAS	878.806,0	609.981,8	719.464,2	643.081,8	766.728,7	748.194,0	758.889,9	839.671,8	793.391,8	786.941,5	772.327,6	771.346,8	8.810.300,0
	2.1 REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES	574.029,0	601.921,3	713.419,1	634.234,6	757.611,1	739.922,7	730.177,9	830.606,9	784.737,6	777.330,8	763.969,1	763.412,0	8.714.482,8
	PROTA OPERANTE	512.844,8	536.403,9	665.345,5	607.449,4	705.830,3	689.734,9	750.177,9	830.606,9	784.737,6	777.330,8	763.069,1	763.412,0	8.409.978,6
	PROTA PARADA	61.184,4	47.918,4	48.074,6	46.805,2	51.780,8	50.187,8	-	-	-	-	-	-	305.514,3
	2.1.1 E - Grupo Estrutural	219.848,9	229.759,3	270.223,2	249.533,3	297.662,2	280.919,9	299.079,0	320.766,2	302.491,2	298.174,9	294.930,4	293.547,1	3.326.035,9
	2.1.1.1 Frota Operante	194.603,3	202.506,1	247.520,4	227.050,3	262.851,6	250.465,8	263.678,3	300.766,2	302.491,2	298.136,9	294.930,4	293.547,1	3.191.907,4
	2.1.1.2 Frota Parada	28.465,2	21.832,3	23.002,8	22.443,0	24.810,7	24.054,1	-	-	-	-	-	-	144.028,1
	2.1.2 AR - Grupo Local de Arrecimação Regional	160.833,0	169.736,2	199.694,1	191.065,0	208.096,9	202.760,9	211.791,9	235.136,1	221.609,6	217.897,7	216.058,2	214.900,7	2.430.661,9
	2.1.2.1 Frota Operante	141.397,3	154.918,6	185.227,4	167.018,1	190.560,0	187.700,2	211.731,9	235.136,1	221.609,6	217.897,7	216.058,2	214.900,7	2.346.044,8
	2.1.2.2 Frota Parada	19.066	14.818	14.467	14.047	15.537	15.061	-	-	-	-	-	-	93.017,0

Nós usamos cookies e outras tecnologias semelhantes para melhorar a sua experiência em nossos serviços, personalizar publicidade e recomendar conteúdo de seu interesse. Ao utilizar nossos serviços, você concorda com tal monitoramento. Informamos ainda que atualizamos nossa [Política de Privacidade](#). Conheça nosso [Portal da Privacidade](#) e veja a nossa nova Política.

PROSSEGUIR

7. SALDO DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA (1% 22681 - 4 - 6)	1.983.042,1	1.700.063,0	1.520.254,2	1.013.834,7	608.416,8	211.119,7	(121.261,1)	(511.402,8)	(811.890,5)	(1.292.600,2)	(1.611.413,8)	(1.902.728,3)
--	-------------	-------------	-------------	-------------	-----------	-----------	-------------	-------------	-------------	---------------	---------------	---------------

Nota: Não inclui serviço Atendimento e despesas de operação dos terminais e das bilheterias dos terminais. Considera reajuste contratual estimado de 11%, a partir de maio/21.

Índice de índices			
Aluguel	20,00%	20%	3,42%
Ipe	4,50%	30%	1,97%
Salário	6,56%	50%	3,24%
			10,63%

Projeção da SPTrans para o funcionamento do sistema público de ônibus da cidade de São Paulo em 2021. — Foto: Reprodução/SPTrans

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE

SMT/DAF/DF

Em atendimento à Informação SMT/DAF/DF doc. SEI! (041752686), desenvolvemos o Cronograma de Desembolso Financeiro – 2021, relativo ao pedido de suplementação de recursos no valor de R\$ 2.020.000.000,00, na dotação orçamentária “Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus – Cód. 20.10.26.453.3009.4701-3.3.90.41.00-00, solicitada através do Ofício D nº 016/21 doc. SEI! (041569468).

CRONOGRAMA DE DESEMBOLSO FINANCEIRO - 2021

Valores em R\$	
MESES	SUPLEMENTAÇÃO
JUL	95.000.000,00
AGO	368.300.000,00
SET	363.000.000,00
OUT	388.000.000,00
NOV	368.000.000,00
DEZ	437.700.000,00
TOTAL	2.020.000.000,00

DA/SF/AOC

Cronograma de desembolsos da SPTrans para pagamento de subsídios do sistema de transporte da cidade de São Paulo. — Foto: Reprodução/SPTrans

Em 1º de junho, o secretário de Governo da Prefeitura de São Paulo, Rubens Rizek Júnior enviou ofício ao presidente da SPTrans determinando imediato contingenciamento de gastos “como forma de reduzir as despesas e aumentar as receitas do Sistema de Transportes Coletivo de Passageiros”.

Rizek determinou a adoção de sete medidas para reduzir o valor dos desembolsos da estatal no sistema de transporte da cidade e aumentar as receitas, conforme segue:

1. Exclusão do índice de reajuste anual do contrato a ser aplicado a partir de junho, de 11% (não haverá reajuste);
2. Manutenção da frota parada sob efeito do Programa Bem e, após seu término, com pagamento de 50% dos salários;

Nós usamos cookies e outras tecnologias semelhantes para melhorar a sua experiência em nossos serviços, personalizar publicidade e recomendar conteúdo de seu interesse. Ao utilizar nossos serviços, você concorda com tal monitoramento. Informamos ainda que atualizamos nossa [Política de Privacidade](#). Conheça nosso [Portal da Privacidade](#) e veja a nossa nova Política.

PROSSEGUIR

5. Redução da reserva técnica para o nível de 6%, frente ao atual índice de 8%;
6. Retomada das multas RESAM às concessionárias; e
7. Realizar convênios com a Secretaria Estadual de Educação e Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico para reembolso do valor gasto pelo município com alunos da rede.

Também por meio de nota, a Secretaria Municipal de Governo informou ao **G1** que essa determinação da Junta Orçamentária-Financeira (JOF) para a presidência da São Paulo Transportes "foi emitida para que os técnicos da SPTrans iniciem estudos técnicos e jurídicos para avaliar se as medidas são viáveis dos pontos de vista operacional, contratual e legal".

"As medidas determinadas pela JOF para os diversos órgãos da gestão municipal têm como base aspectos orçamentários e financeiros, mas a decisão final, tomada após análise e aprovação das empresas, autarquias e secretarias municipais, cabe às áreas competentes", informou a pasta.

"A Prefeitura não mediu esforços, desde o início da pandemia, para manter a oferta de transporte público acima da demanda de passageiros, em especial nas áreas mais afastadas do centro. A elevação do subsídio ao sistema é resultado de uma decisão aprovada pela gestão pública para aumentar a proteção dos paulistanos que dependem do sistema ônibus", completou a nota.

Íntegra da nota da SPTrans

"A Prefeitura de São Paulo, por meio da SPTrans, informa que não há definição sobre o valor final que será aplicado em subsídios em 2021 e reitera que a subvenção é ao sistema de transporte, não para as empresas que são remuneradas conforme as regras públicas previstas no contrato de concessão. O subsídio é necessário para manter a tarifa em valor que tenha o menor impacto possível para a população, bancar as gratuidades do sistema – idosos, estudantes e pessoas com deficiência, por exemplo –, que representam um investimento social de R\$ 1,8 bilhão por ano. Em termos de tarifa, não fosse o subsídio o valor por viagem de ônibus na capital seria de R\$ 6,52.

É também essencial para a existência da integração gratuita em três ônibus e do desconto na conexão com o sistema sobre trilhos. Ele não é para as empresas, mas sim para o sistema. Além disso, o subsídio no sistema de transporte coletivo municipal é um instrumento de política pública que possibilita manter a tarifa em um patamar inclusivo e oferecer uma série de benefícios ao cidadão como gratuidade a idosos, estudantes e pessoas com deficiência. Além disso, desde o início da pandemia, a Prefeitura estabeleceu como prioridade da gestão manter a oferta de transporte público acima da demanda de passageiros, em especial nas áreas mais afastadas do centro. No momento, a frota do sistema de transportes está em 93,41% nos bairros mais afastados do centro e em 88,28% em toda a cidade.

Dessa forma, a subvenção ao sistema é resultado de uma decisão aprovada pela gestão pública para aumentar a proteção dos paulistanos que dependem do sistema ônibus, embora o inquérito sorológico realizado pela Prefeitura mostre que a proporção de pessoas infectadas que saem de casa para trabalhar ou realizar outras atividades essenciais é menor em relação a quem sai para locais e atividades não essenciais, independentemente do meio de transporte ou da forma de deslocamento. Ainda não é possível determinar a variação no custo do sistema e na arrecadação ao longo do ano ou a necessidade de complementar o subsídio, tendo em vista que estamos em período atípico com alto grau de incertezas devido à pandemia, embora a Secretaria Municipal da Saúde já tenha ultrapassado a marca de 5 milhões de pessoas imunizadas".



O Assunto

Anarquia militar em versã

00:00 / 24:07

Podcast produzido por Renata Lo Prete e narrado por Renata Lo Prete. Edição por Renata Lo Prete. Arte por Renata Lo Prete. Imagem de capa por Renata Lo Prete. Música por Renata Lo Prete. Direitos reservados por Renata Lo Prete.

VÍDEOS: Tudo sobre São Paulo e região metropolitana

Nós usamos cookies e outras tecnologias semelhantes para melhorar a sua experiência em nossos serviços, personalizar publicidade e recomendar conteúdo de seu interesse. Ao utilizar nossos serviços, você concorda com tal monitoramento. Informamos ainda que atualizamos nossa [Política de Privacidade](#). Conheça nosso [Portal da Privacidade](#) e veja a nossa nova Política.

PROSSEGUIR

Home → Brasil, Economia → Redução de usuários de ônibus torna subsídio necessário, diz Ipea

BRASIL, ECONOMIA

Redução de usuários de ônibus torna subsídio necessário, diz Ipea

O modelo econômico adotado por grande parte das prefeituras joga todos os custos sobre a tarifa cobrada para os passageiros, o que tende a afastar ainda mais os usuários e criar uma bola de neve rumo ao colapso

Por **Estadão Conteúdo**

Publicado em: 02/08/2021 às 13h22

Alterado em: 02/08/2021 às 13h34

🕒 Tempo de leitura: 6 min



Controle sua privacidade

[AdOpt](#)

MINHAS
OPÇÕES

ACEITO

Nosso site usa cookies para melhorar a navegação. [Política de privacidade](#) - [Termos de uso](#) - [Opções](#)



investir de verdade

Descubra agora

A drástica redução no número de usuários de **transporte público** no Brasil torna necessária e irreversível a discussão de **subsídios** diretos ao setor, indica um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (**Ipea**) antecipado ao Estadão/Broadcast. Hoje, o modelo econômico adotado por grande parte das prefeituras joga todos os custos sobre a tarifa cobrada para os passageiros, o que tende a afastar ainda mais os usuários e criar uma bola de neve rumo ao colapso. O risco é comprometer cada vez mais a qualidade dos serviços prestados à população.

- **A pandemia mexeu com a economia e os negócios no mundo todo. Aprenda a investir com a EXAME Academy**

No momento em que municípios, estados e a própria União enfrentam dificuldades financeiras, a discussão de subsídios é delicada. Um dos autores do estudo, o pesquisador Rafael Pereira, que é especialista em mobilidade urbana, reconhece que muitas vezes o debate em torno do tema é polarizado entre quem torce o nariz para a concessão de incentivos financeiros e quem defende tarifa zero — ou seja, custos integralmente bancados pelo poder público. A solução, porém, fica mais próxima do meio-termo.

"O grande debate não é se tem de ter subsídio ou não, mas qual o nível de subsídio que tem de ser dado. É 10%, 20%, 30%? Esse é o debate, e é um debate político, não técnico", afirma. Em 2013, a alta no valor de tarifas de transporte público foi o estopim para uma série de manifestações que serviram de combustível para a crise política durante o governo Dilma Rousseff (PT).

A encruzilhada para o setor de transporte público não chegou da noite para o dia. Nos últimos 25 anos, assistiu-se a uma redução contínua no número médio de passageiros por dia, embora os custos tenham subido em ritmo até maior do que a inflação. Segundo os dados coletados pelo Ipea, a média diária de usuários de ônibus era de 631.000 em outubro de 1995 e caiu a 343.000 em outubro de 2019. O número considera nove capitais: Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

Por trás dessa queda está o aumento do poder de compra das famílias, na esteira dos ganhos reais de renda e da maior inserção de profissionais no mercado de trabalho. Com mais dinheiro

Controle sua privacidade

[AdOpt](#)

MINHAS
OPÇÕES

ACEITO

ção dos brasileiros do transporte público para o individual dilapidou a base de usuários sobre a qual os custos da operação são divididos, o que por si só tornou a tarifa mais cara. O aumento para compensar a perda de passageiros acaba afastando ainda mais os usuários, criando um círculo vicioso rumo à insustentabilidade financeira. A pandemia "joga querosene e acende o fósforo" ao reduzir ainda mais o número de usuários sem que houvesse queda nos custos, afirma Pereira.

O pesquisador do Ipea diz que a rediscussão do modelo brasileiro iria na mesma direção das políticas já adotadas em outros países. "O Brasil está na contramão do que é feito em cidades dos Estados Unidos, da Europa, da Ásia. Nas grandes cidades de praticamente todos os países desses lugares, o transporte público tem um subsídio direto", diz. Em Praga, o subsídio chega a corresponder a 74% da tarifa. Em Paris, o percentual é menor, de 20%.

"Acho essencial e inevitável que a gente rediscuta no Brasil a quantidade de subsídio que é dada para o transporte público. Hoje a gente subsidia muito pouco", afirma Pereira, para quem a redução no número de usuários é uma tendência irreversível. Ele lembra, porém, que ainda há uma parcela da população que tem no transporte público sua única opção de deslocamento e, portanto, merece uma prestação de serviço adequada.

A concessão de subsídios, porém, precisa ser acompanhada por uma rediscussão de todo o desenho de regulação e licitação, avalia o pesquisador. Segundo ele, é essencial prever contratos mais curtos, fazer licitações diferentes para a operação de veículos e das garagens e permitir uso de veículos menores. Também é importante evitar a reprodução de contratos duvidosos, com favorecimento a famílias que dominam o setor há décadas, como ocorre em alguns municípios. Tudo isso para que a concessão do subsídio seja eficiente e transparente.

Nas últimas semanas, a Frente Nacional dos Prefeitos (FNP) tem se articulado para pedir ao governo federal um socorro para as empresas de transporte público nos municípios. Em 20 de julho, representantes do setor estiveram com o ministro da Economia, Paulo Guedes, e defenderam um aporte de 5 bilhões de reais. A entidade também buscou apoio junto a outros ministros, mas ainda não houve definição.

Investimentos

A migração dos usuários do transporte público para o individual também tem repercussões ambientais e sobre o bem-estar da população em geral. Com custos elevados e sem usuários em número suficiente para bancar a operação, as empresas têm menor capacidade de fazer investimentos e renovar a frota. Ônibus mais velhos na rua apresentam maior risco de problemas, comprometendo a rotina de viagens, além de poluírem mais o meio ambiente.

De outro lado, o maior número de carros e motos em circulação aumenta os congestionamentos e também a emissão de gases poluentes. Por isso, o estudo do Ipea defende um cardápio de

Um exemplo de medida seria a cobrança de taxas de congestionamento, como já ocorre em Singapura, Estocolmo e Londres. Pereira afirma que seria possível instalar câmeras nos pontos de entrada e saída das zonas de congestionamento, e sempre que um veículo é detectado no local nos horários de pico, uma cobrança é enviada ao seu proprietário, de forma semelhante como é feito hoje nas multas por velocidade.

Segundo ele, a discussão das taxas de congestionamento são quase inexistentes no Brasil porque o tema ainda é um "tabu" e extremamente impopular. Algumas cidades, como o Rio, discutem cobrar a taxa de veículos que atuam em plataformas de transporte mas a política pode se mostrar inadequada por focar apenas em uma parte dos usuários privados.

Outras medidas possíveis seriam a ampliação do uso comercial de espaços, como fachadas de veículos e pontos de ônibus, e integração de estações com empreendimentos imobiliários — cujos aluguéis ajudariam a sustentar a operação do transporte público.

- **Fique por dentro das principais notícias do Brasil e do mundo. Assine a EXAME.**

Veja também



Brasil

Dia Mundial da Bicicleta: como elas democratizam o transporte público?

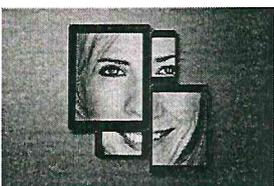
🕒 4 jun 2021 - 16h06



Brasil

Juiz restabelece gratuidade a idosos de 60 a 65 anos no transporte de SP

🕒 12 Maio 2021 - 15h05



APRESENTADO POR SALESFORCE

Experiência do cliente: como o digital potencializa relações

ÔNIBUS URBANOS

Prefeitura planeja mudanças no sistema de transporte em Santa Cruz

Empresa coordenará estudo que pode apontar medidas como a extinção de cobradores para tornar a operação sustentável

2 de julho de 2021 14:04 | Atualizado em 2 de julho de 2021 14:05

Por PEDRO GARCIA

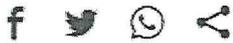
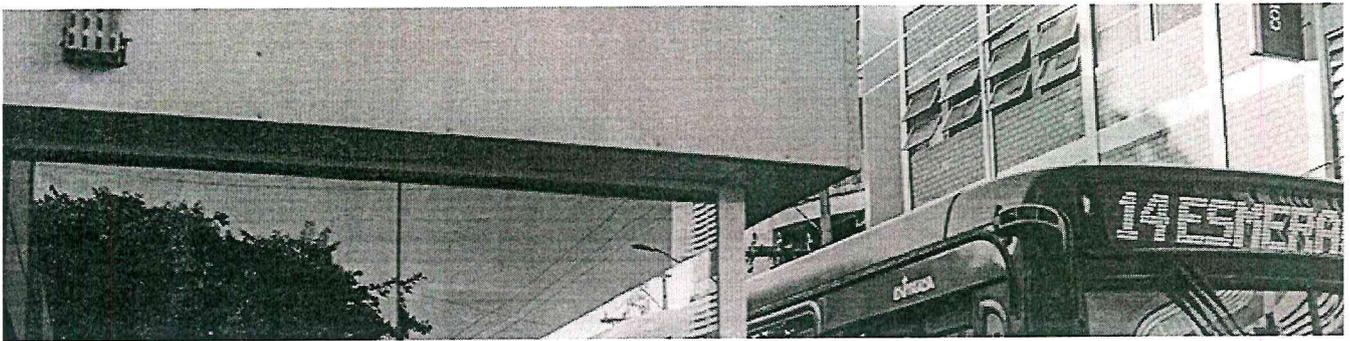


Foto: Alencar da Rosa



Após a Prefeitura de Santa Cruz do Sul instituir um subsídio temporário para congelar a tarifa de ônibus no município sem gerar um colapso no serviço, terá início na próxima semana um estudo técnico para reestruturação de todo o sistema de transporte coletivo urbano. O trabalho deve ser concluído em até cinco meses.

O serviço vem acumulando sucessivos deficits operacionais nos últimos anos por conta da queda vertiginosa no volume de passageiros, o que se agravou com a pandemia. De 4,5 milhões de passageiros por ano que eram registrados em 2015, quando o contrato com o Consórcio TCS foi assinado, a demanda caiu para 2 milhões em 2020. Em maio, por exemplo, o deficit chegou a R\$ 353,6 mil.

Apesar da crise, é consenso de que um novo aumento no preço da passagem, atualmente em R\$ 4,45, só acentuaria o problema. Por conta disso, o governo pretende adequar o serviço à nova realidade e torná-lo sustentável sem a necessidade de reajuste tarifário.



O estudo será coordenado pela Fundação Universidade Empresa de Tecnologia e Ciências (Fundatec), de Porto Alegre. Uma das possibilidades que será avaliada é a eliminação da função de cobrador. Durante uma reunião na Câmara de Vereadores em maio, o secretário municipal de Segurança, Transporte e Mobilidade Urbana, Everton Oltramari, afirmou que a profissão está “em extinção”.

Recentemente, a Prefeitura de Porto Alegre apresentou um plano de reformulação do transporte urbano que prevê a retirada dos cobradores de forma gradual. No caso de Santa Cruz, são 35 profissionais nessa função, conforme o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santa Cruz do Sul e Região (Sindirodoviários). A medida, que teria um grande impacto sobre o custo da operação, seria acompanhada de um programa de reinserção dos trabalhadores no mercado.



LEIA MAIS: Prefeita quer manter tarifa do transporte urbano em R\$ 4,45 por mais seis meses

O estudo também poderá apontar a necessidade de revisão das isenções, o que também está previsto no projeto da Capital. Atualmente, têm direito a isenção pessoas acima de 65 anos e pessoas com deficiência e seus acompanhantes. Segundo dados do Consórcio TCS com base nos cadastros, o percentual de usuários alcançados pelo benefício chegou a 8,5% em junho.

Outras ações que serão discutidas são a redução no número de linhas e horários, a adoção de veículos de menor porte para linhas com baixa demanda e a busca de novas fontes de receita. De acordo com Oltramari, ainda será discutida a possibilidade de implantação da chamada “tarifa inteligente”, que foi defendida pela prefeita Helena Hermany (PP) durante a campanha eleitoral. Pelo modelo, o usuário que pega mais de um ônibus no mesmo sentido não precisaria pagar a tarifa mais de uma vez. A intenção é conter a “fuga” de passageiros para outros modais de transporte, como os aplicativos de carona paga.

A Fundatec foi contratada com dispensa de licitação. O governo irá pagar R\$ 165 mil em cinco parcelas à empresa.

Pouso Alegre quer bancar R\$ 3,6 milhões para evitar aumento da passagem

Proposta faz parte de acordo da prefeitura com a concessionária para garantir a manutenção do valor da tarifa e a circulação das linhas de ônibus

PG Portal Gerais*(https://www.em.com.br/busca?autor=Portal%2AGerais%2A)

16/07/2021 21:22 - atualizado 16/07/2021 21:42

COMPARTILHE

(https://www.facebook.com/sharer.php?u=)

(https://twitter.com/intent/tweet?text=Confira&url=)

▶ OUVIR



Projeto foi protocolado após concessionária do transporte público ameaçar aumentar tarifa e paralisar linhas de ônibus

(foto: Terra do Mandu)

Para evitar o aumento do preço da passagem de ônibus e também a **paralisação do transporte coletivo** (https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/06/29/interna_gerais,1281727/acordo-garante-que-onibus-de-pouso-alegre-continuem-circulando-normalmente.shtml), a Prefeitura de Pouso Alegre quer cobrir o rombo de concessionária com subsídio de R\$ 3,6 milhões. Os vereadores da cidade vão decidir na próxima segunda-feira (19/7) se permitem ou não a concessão do crédito.

CONTINUA APÓS A PUBLICIDADE

O projeto de lei foi protocolado após a **Expressa Planalto**, concessionária do transporte público em **Pouso Alegre**, ameaçar paralisar diversas linhas de ônibus por causa do impacto da pandemia no setor. Na ocasião, a empresa alegou acúmulo de prejuízos em razão da redução no número de passageiros.

“A empresa teve uma redução superior a 50% no número de passageiros e um aumento de 28% nos custos de operação, alavancado pelo aumento no preço do combustível”, informou. Ainda conforme a concessionária, caso o município não apresentasse uma saída, a alternativa (https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/06/21/interna_gerais,1278949/empresa-de-onibus-de-pouso-alegre-vai-suspender-linhas-a-partir-do-dia-1.shtml) para garantir a continuidade do serviço seria aumentar o valor da tarifa de R\$ 3,90 para R\$ 8,25 e, também, reduzir o número de linhas.

Fique sempre bem informado

SIGA O ESTADO DE MINAS NO

Google News

1ER4MFjnfloAuVxytBs7xsssIeon7RGOyDctVzhYzQeKHehr2Q6uDWdQXgX5XKRHOGUnSWbjVP5hE5-
Cl_SzPcZdXSvNHuu_-7AEpwA4gekOhJCjs4CU1ps3M6j7sUD5mZTqJn4YIgMYi9iYnloFbdn7uHPRddZrcJsLXtvwLD12cGez-LRpJzS
iCThEAE%2526fbs_aeid%253D%255Bgw_fbsaeid%255D%2526urlfix%253D1%2526adurl%253Dhttps://news.google.com/put

Leia: [Alegando prejuízo, empresa ameaça parar transporte público em Pouso Alegre](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/05/27/interna_gerais,1271058/alegando-prejuizo-empresa-ameaca-parar-transporte-publico-em-pouso-alegre.shtml)

(https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/05/27/interna_gerais,1271058/alegando-prejuizo-empresa-ameaca-parar-transporte-publico-em-pouso-alegre.shtml)

A Câmara convocou, para a próxima segunda-feira (19/7), uma sessão extraordinária para votação do projeto de lei que prevê o subsídio de R\$ 3,6 milhões para o transporte público. Também consta na pauta um requerimento pedindo que a proposta seja aprovada em única votação.

Acordo entre prefeitura e concessionária

A proposta de subsídio faz parte de um acordo firmado entre a prefeitura e a concessionária para garantir a manutenção do valor da tarifa. No dia 29 de junho, uma equipe técnica da prefeitura se reuniu com representantes da empresa para tratar da continuidade dos serviços no município.

Durante a reunião, ficou decidido que um projeto de lei seria encaminhado à Câmara para a criação de um fundo municipal de transporte para auxílio no custeio da tarifa do usuário. Esse fundo seria usado para dar suporte às políticas públicas relacionadas à melhorias do transporte coletivo.

Prefeitura injetou R\$ 750 mil em 2020

Em março do ano passado, a prefeitura de Pouso Alegre fez o repasse de um subsídio de R\$ 750 mil para a Expresso Planalto como ajuda financeira para evitar um aumento no valor da tarifa, já considerando a redução do número de passageiros após o início da quarentena da população por causa da pandemia do novo coronavírus.

CONTINUA APÓS A PUBLICIDADE

O repasse foi aprovado na Câmara Municipal, após projeto enviado pelo Executivo Municipal.

*(Gabriella Starneck / Especial para o EM)



(<https://tribunademinas.com.br/>)

BUSCAR



Tópicos em alta: *delivery jf* (<https://tribunademinas.com.br/topicos/delivery-jf/>) / *coronavírus* (<https://tribunademinas.com.br/topicos/coronavirus/>) / *vacina* (<https://tribunademinas.com.br/topicos/vacina/>) / *tribuna 40 anos* (<https://tribunademinas.com.br/topicos/tribuna-40-anos/>) / *polícia* (<https://tribunademinas.com.br/topicos/policia/>) / *obituário* (<https://tribunademinas.com.br/topicos/obituario/>)

Câmara de JF aprova subsídio ao ônibus; valor pode chegar a R\$ 22,1 milhões em 2022

Especialistas apontam que proposta da PJF vai ao encontro de modelo utilizado na Europa, porém pouco difundido no Brasil

Siga a Tribuna no Google News(<https://news.google.com/publications/CAAqBwgKMIHONGswmNi2Aw?oc=3&ceid=BR:pt-419>)

Por Renato Salles e Gracielle Nocelli, repórteres
14/07/2021 às 20h48- Atualizada 14/07/2021 às 21h09

13

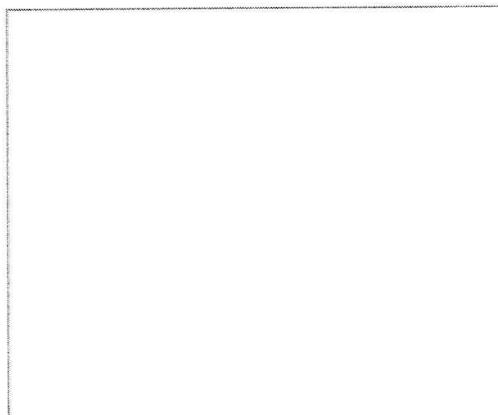


Caso texto seja sancionado, primeira parcela será paga ainda nesta quinta-feira (Foto: Leonardo Costa)
https://portalg3.com/powerjet/pagina1?click_id=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEh.tribunademinas&site_id=1332780&title=Fio+dental+ficou+no+passado+depois+1390-4e96-80ab-d50149ea9288&tblci=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEhJYZM645

Fio dental ficou no passado depois dessa invenção!
Irrigador Dental PowerJet | Patrocinado (<https://popup.taboola.com/pt/?templ>)

Com a realização de duas sessões extraordinárias nesta terça-feira (13), a Câmara Municipal aprovou o projeto de lei que autoriza a Prefeitura de Juiz de Fora a conceder um subsídio financeiro ao sistema de transporte coletivo urbano. Com o aval do Legislativo, a Prefeitura deve repassar às empresas concessionárias um total de R\$ 11,9 milhões nos próximos seis meses. Inicialmente, a principal contrapartida do dispêndio financeiro será a manutenção do valor da tarifa dos ônibus na cidade, nos atuais R\$ 3,75, que vigoram desde o final de 2019. Agora, o Município corre contra o tempo para sancionar o texto, que prevê que o pagamento da primeira parcela do subsídio ocorra ainda nesta quinta-feira, dia 15 de julho, conforme prevê o projeto de lei que é de autoria da PJF.

PUBLICIDADE



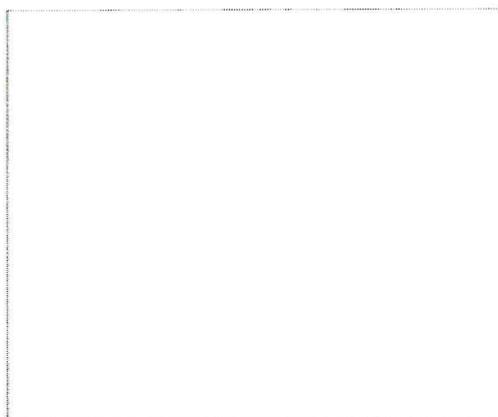
De acordo com a proposição, a subvenção será paga em seis parcelas, sendo as cinco primeiras no valor de R\$ 1,7 milhão e a sexta e última, de R\$ 3,4 milhões. Agora aprovado, além dos R\$ 11,9 milhões, o projeto de lei autoriza, ao Município, a concessão de subvenção econômica ao sistema “sempre que o montante decorrente da arrecadação da tarifa pública praticada for insuficiente para fazer frente ao custeio e aos investimentos em cobertura e melhorias”. Assim, nos próximos anos, o valor do subsídio a ser repassado às concessionárias em esforço para tentar manter as tarifas mais acessíveis deverá contar nas leis orçamentárias do Município. De acordo com documento anexado à proposição, que traz estimativas do impacto orçamentário-financeiro da proposta, a subvenção pode custar aos cofres públicos R\$ 22,1 milhões no exercício financeiro de 2022.

Segundo tal previsão, o pagamento de R\$ 22,1 milhões a título de subvenção pode ser pago em 11 parcelas de R\$ 1,7 milhão e uma de R\$ 3,4 milhões, em modelo similar ao aprovado para este ano. A reportagem questionou a Prefeitura sobre o esboço e se já está batido o martelo sobre a sequência do pagamento do subsídio em 2022. Até a edição deste texto, todavia, o Município ainda não havia se manifestado sobre a continuidade do repasse às concessionárias. As estimativas do impacto orçamentário-financeiro da proposta abrangem o período de dois anos à frente e sinalizam a sequência do pagamento da subvenção municipal também no exercício financeiro de 2023.

(https://portal3.com/powerjet/pagina1?click_id=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEh.tribunademinas&site_id=1332780&title=Fio+dental+ficou+no+passado+depois+1390-4e96-80ab-d50149ea9288&tbci=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEhJYZM645)

Fio dental ficou no passado depois dessa invenção!
Irrigador Dental PowerJet | Patrocinado (<https://popup.taboola.com/pt/?templa>)

PUBLICIDADE

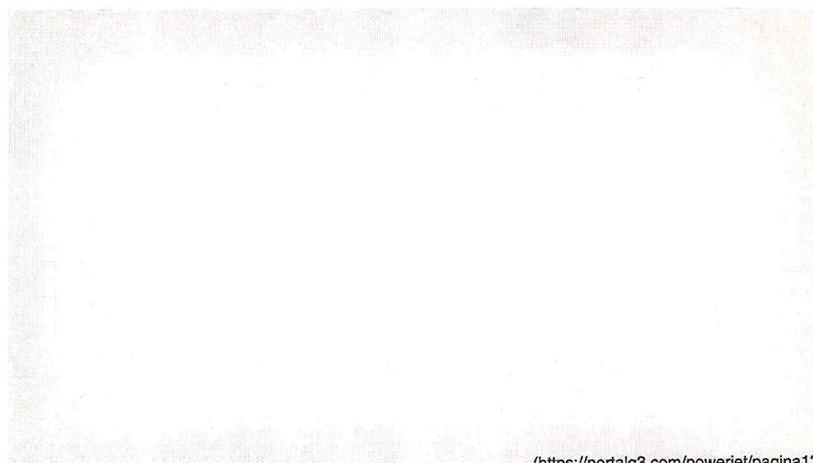


O repasse do subsídio foi definido em mesa de diálogo montada pelo Poder Executivo e que envolveu representantes dos diversos setores envolvidos, como os de empresários, trabalhadores do transporte coletivo e também do Legislativo. O projeto de lei de autoria do Executivo teve tramitação relâmpago na Câmara, após pedido de apreciação em caráter de urgência por parte da Prefeitura. O texto iniciou seu andamento na Casa no último dia 8 e, apenas cinco dias depois, acabou aprovado em Plenário, após receber pareceres nas comissões temáticas do Legislativo. A celeridade poderia ser ainda maior, caso o texto não tivesse sido retirado de pauta por duas vezes, nas reuniões ordinárias da Câmara desta segunda e terça-feira.

PUBLICIDADE



PUBLICIDADE



Recursos do Tesouro

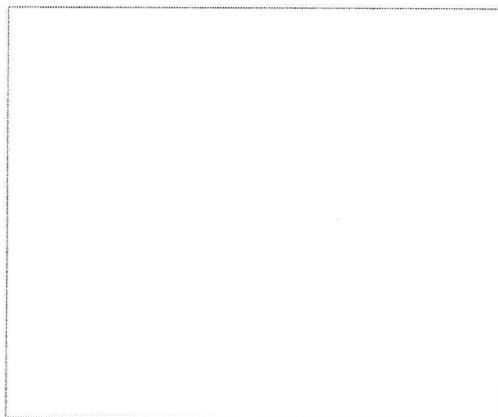
Para o pagamento da subvenção municipal nos próximos seis meses e manter congelado o valor da tarifa em R\$ 3,75, o projeto de lei cria um fundo para garantir "lastro financeiro ao custeio e investimento no serviço de transporte Irrigador, Dental Power Jet | Patrocinado (https://popup.taoola.com/pt/?templa

(https://portalg3.com/powerjet/pagina1?click_id=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEh. tribunademinas&site_id=1332780&title=Fio+dental+ficou+no+passado+depois+1390-4e96-80ab-d50149ea9288&tblci=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEhJYZM645

Fio dental ficou no passado depois dessa invenção.

coletivo urbano, sempre que ultrapassado o valor decorrente da arrecadação da tarifa pública". O fundo será mantido com recursos do Tesouro municipal e outros advindos de anulações de dotações orçamentárias do município, deixando ainda espaço aberto para a busca de novas fontes de receita. Sem as medidas colocadas no projeto de lei, as estimativas são de que o valor da tarifa poderia ser corrigido para R\$ 6,05.

PUBLICIDADE



Especialistas avaliam proposta executada pela PJF

As discussões sobre a viabilidade do sistema de transporte público no Brasil ganharam força após a acentuada queda no número de passageiros durante a pandemia da Covid-19. No país, ainda predomina o modelo em que apenas parte dos usuários (os pagantes) arcam com os custos do serviço. É o caso de Juiz de Fora, em que o valor da tarifa está congelado desde novembro de 2019. Em todo o país, a retração na demanda ocasionou o fechamento de 26 prestadores de serviços e a demissão de 76.757 trabalhadores, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

O cenário trouxe a necessidade de os municípios brasileiros repensarem o sistema, discussão que avançou em Juiz de Fora com a aprovação da concessão do subsídio ao sistema de transporte público. Na avaliação de especialistas em mobilidade urbana ouvidos pela Tribuna, a criação da subvenção é o primeiro passo para solucionar os problemas decorrentes do atual sistema. "Juiz de Fora está dando um passo histórico. Na Europa, muitas cidades já fazem isso e deu certo. Não estamos inventando a roda", avalia o especialista José Ricardo Daibert.

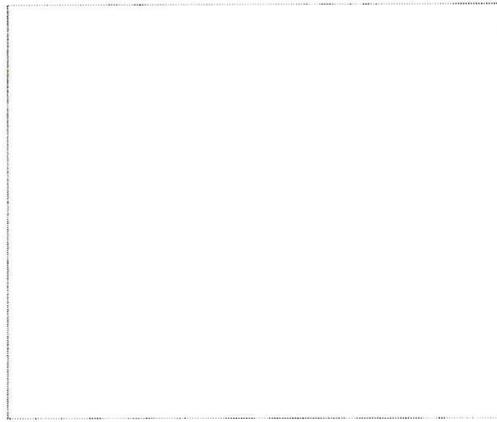
Segundo estudo publicado pela European Metropolitan Transport Authorities (EMTA), em cidades como Barcelona, na Espanha, Berlim e Frankfurt, ambas na Alemanha, os usuários contam com subsídio de até 50% do serviço. Em outras localidades como Praga, na República Tcheca, o percentual é de 80%. No Brasil, a iniciativa ainda é tímida, como destaca o especialista José Luiz Britto Bastos. "São poucas as cidades que subsidiam o transporte público e o percentual não é tão alto", afirma. "Juiz de Fora está um passo à frente com essa proposta." Levantamento feito pela NTU mostra que São Paulo, Florianópolis, Vitória, Campinas, Recife e Maceió integram a lista de municípios que oferecem subsídio aos usuários.

(https://portalg3.com/powerjet/pagina1?click_id=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEh.tribunademinas&site_id=1332780&title=Fio+dental+ficou+no+passado+depois+1390-4e96-80ab-d50149ea9288&tblci=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEhJYZM645)

Fio dental ficou no passado depois dessa invenção!

Impulsor Dental PowerJet | Patrocinado (<https://popup.taboola.com/pt/?templar>)

PUBLICIDADE



Modelo em funcionamento aumenta desigualdade

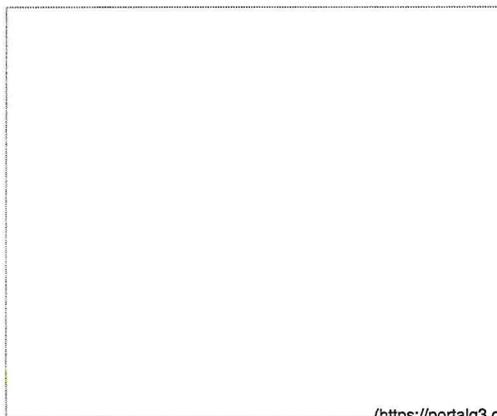
Ainda de acordo com os especialistas, o sistema de transporte que está em funcionamento prejudica, sobretudo, as famílias de baixa renda. “Há uma concentração nas periferias da população mais carente. E o atual modelo não só limita a mobilidade desse público, como promove uma verdadeira exclusão social”, avalia Daibert.

Ele aponta, ainda, outra desigualdade. “É o usuário quem arca com os custos do serviço, as gratuidades e os impostos que serão revertidos em benefícios para toda a população, inclusive a de alta renda. É um subsídio reverso”, pontua. “É uma injustiça crônica que ninguém se atenta para ela, pois a maior parte dos usuários pagantes é de baixa renda.”

Bastos concorda que os custos não podem recair apenas sobre os passageiros. “A solução para um modelo sustentável passa pelo subsídio, pois para ter um transporte público de qualidade é preciso investimento e, para isso, é necessário ter recursos.”

Ambos destacam que, até o momento, o modelo que repassa os custos aos usuários conseguiu sobreviver por conta da superlotação dos veículos. “Com a pandemia e a necessidade de distanciamento social, os ônibus precisaram ser esvaziados e a conta não fecha mais. A situação mostrou o quanto é urgente repensar esse modelo”, ressalta Bastos.

PUBLICIDADE



(https://portal3.com/powerjet/pagina1?click_id=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEh.tribunademinas&site_id=1332780&title=Fio+dental+ficou+no+passado+depois+1390-4e96-80ab-d50149ea9288&tbici=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEhJYZM645)

Fio dental ficou no passado depois dessa invenção!
Irrigador Dental PowerJet | Patrocinado (<https://popup.taboola.com/pt/?templat>)

Em busca de sustentabilidade

Apontado como primeiro passo para a reestruturação do serviço, o subsídio municipal não deve ser a única medida do Poder Público para assegurar a sustentabilidade do transporte coletivo urbano, de acordo com os especialistas. Neste sentido, destacam a importância de pensar alternativas para o financiamento externo e/ou a inclusão definitiva dos custos no orçamento do Município.

MP fez recomendação durante tramitação da proposta

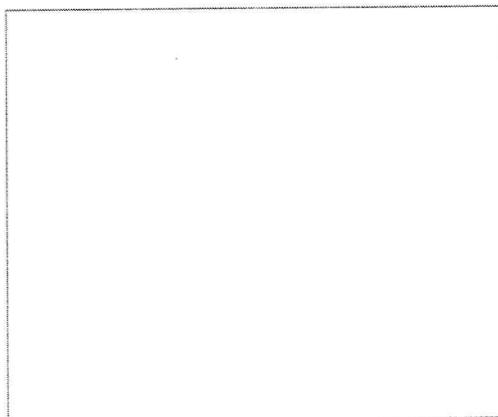
Tão logo o projeto de lei que trata da subvenção iniciou tramitação na Câmara, a 22ª Promotora de Justiça da Comarca de Juiz de Fora do Ministério Público de Minas Gerais (MPMG), responsável pela Curadoria do Patrimônio Público, encaminhou um ofício à prefeita Margarida Salomão (PT) e ao presidente da Câmara, o vereador Juraci Scheffer (PT), em que faz recomendações acerca da proposição. Segundo a Promotoria, “subvenções não podem levar à assunção, pela Administração, dos riscos inerentes aos negócios e ao mercado”.

O conteúdo continua após o anúncio



Dessa forma, o entendimento do MPMG é de que subvenções como a proposta pela PJF “somente podem ser entendidas como forma de restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em decorrência sempre de fatos imprevisíveis ou previsíveis, porém, de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado”. A Promotoria entende ainda que o artifício do subsídio pode ser colocado em prática também em caso de força maior, de caráter “extraordinário e extracontratual”, em situações específicas previstas pela Lei 8.666, de 1993, a chamada Lei das Licitações.

PUBLICIDADE



“Em se tratando da concessão de subsídios a empresa concessionária do serviço de transporte público coletivo urbano deve restar demonstrada, claramente, a proporção entre o valor do repasse e o efetivo encargo extraordinário suportado pela concessionária em razão da pandemia da Covid-19, que também deve atentar-se para as medidas já empreendidas que possam ter provocado a redução de custos para execução do serviço”, afirma a 22ª Promotora. Assim, o MPMG recomendou medidas como a vinculação dos valores pagos a título de subvenção a situações

(https://portal3.com/powerjet/pagina1?click_id=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEh.1390-4e96-80ab-d50149ea9288&tblci=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEhJY.ZM645)

Irrigador Dental PowerJet | Patrocinado (<https://ppup.taboola.com/pt/?templat>)

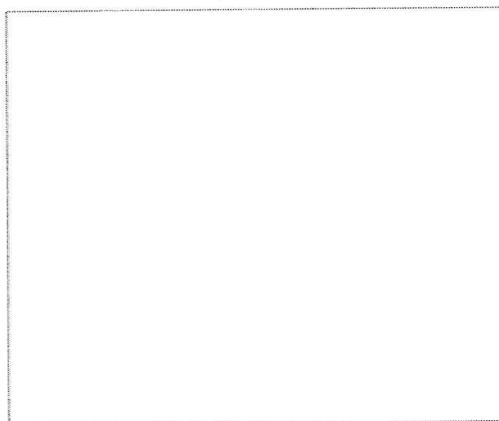
excepcionais e imprevistas, tais como a pandemia da Covid-19". A Promotoria indicou ainda a necessidade de o projeto de lei ser "acompanhado da demonstração contábil-financeira da proporção entre a solução dada e o suposto encargo extraordinário do beneficiário", no caso, as empresas concessionárias.

Sobre as recomendações feitas pelo MP, uma vez mais, a reportagem solicitou um posicionamento da PJF, mas não obteve respostas até a edição deste texto. Já a Câmara comentou a situação, destacando que representação do MPMG participou das discussões no âmbito da Mesa de Diálogo que antecedeu a apresentação do projeto de lei por parte da Prefeitura.

Concessionárias terão isenção do ISS

O projeto de lei aprovado pela Câmara estabelece outros mecanismos para garantir o socorro financeiro ao sistema e cria o Fundo Municipal do Transporte Público (FMTP) e seu comitê gestor. Entre os caminhos apontados está a previsão de que as empresas concessionárias que prestam serviços de transporte coletivo urbano em Juiz de Fora fiquem isentas do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) incidentes sobre o serviço durante todo o contrato de concessão.

PUBLICIDADE



Para justificar a concessão do subsídio, a PJF defende "o direito constitucional da população ao transporte coletivo urbano", "como condição fundamental da cidadania". Assim, segundo a Prefeitura, a subvenção pretende garantir ao sistema "a continuidade, a qualidade da prestação e a modicidade das tarifas públicas".

Como contrapartidas, as empresas deverão apresentar relatório mensal e prestação de contas acerca dos recursos recebidos por meio da subvenção municipal. Da mesma forma, "as concessionárias não poderão promover demissão coletiva dos trabalhadores que prestam o serviço de transporte coletivo urbano e deverão comprovar o pagamento dos salários devidos e dos encargos obrigatórios, bem como a integral remuneração, corrigida anualmente de acordo com convenção coletiva da categoria".

Vereadores avaliam proposta como 'bomba'

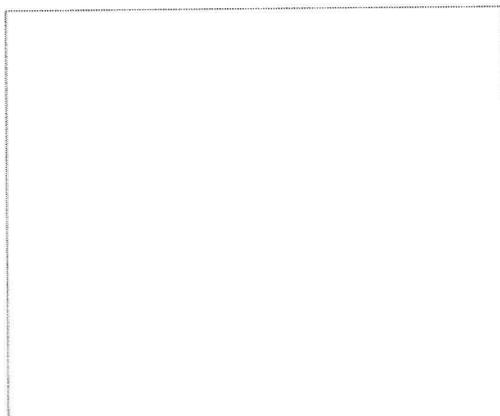
O projeto de lei, no entanto, não foi aprovado de forma unânime pelo plenário e recebeu os votos contrários dos vereadores Maurício Delgado (DEM) e Tallia Sobral (PSOL). Tallia foi taxativa ao afirmar que o atual sistema de transporte coletivo urbano de Juiz de Fora "não atende à necessidade da população", por não oferecer a quantidade

Fio dental ficou no passado depois dessa invenção!

Irrigador Dental PowerJet | Patrocinado (<https://popup.taboola.com/pt/?templat>)

necessária de linhas, conforto ou mesmo um preço acessível. Assim, a parlamentar classificou os valores colocados como incentivo ao sistema como “muito altos” para a atual realidade financeira do Município. “Estamos falando de quase R\$ 12 milhões, sem contar a isenção de imposto”, detalhou.

PUBLICIDADE



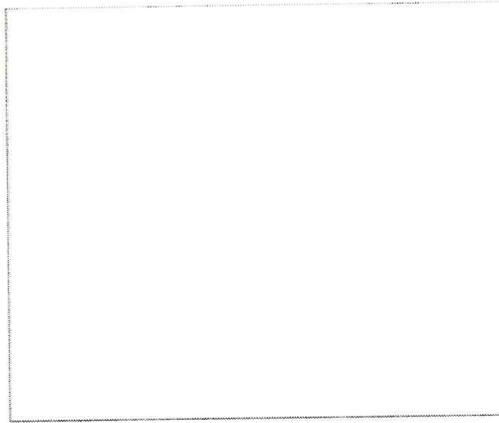
Maurício Delgado seguiu a mesma linha. O vereador apontou que o valor da subvenção municipal a ser concedida até o final do ano somado à isenção de impostos para as empresas concessionárias que operam o sistema poderia somar um total de aproximadamente R\$ 20 milhões. “Acho um valor exorbitante. Principalmente, na situação em que a cidade e o país estão vivendo, de recuperação de suas economias.” Ele ressaltou ainda que seu voto também reforça postura crítica à forma como a Prefeitura construiu a proposição ora aprovada pelo plenário da Câmara.

Mesmo entre aqueles que votaram favoráveis ao projeto de lei, a maioria dos comentários durante a discussão da proposta em plenário foi de críticas, considerando que o pagamento de subsídio seria uma espécie de solução possível, embora não a ideal. Opositor ao Governo da prefeita Margarida Salomão (PT), o vereador Sargento Mello Casal (PTB) considerou o projeto como uma bomba que o Poder Legislativo deveria descascar. Mello fez um discurso voltado para seus eleitores, pontuando que votaria favorável ao texto, por receio de que a não aprovação da matéria resultasse em um aumento da tarifa de ônibus, prejudicando a população. “Infelizmente, estamos entre a cruz e a espada.”

Outro que se manifestou sobre o projeto de lei foi o vereador João Wagner Antoniol (PSC). O parlamentar classificou a aprovação da proposta como de “suma importância”, ante a atual situação do sistema de transporte coletivo urbano de Juiz de Fora. “O sistema de transporte hoje está deficitário. Não só devido à pandemia. Se não aprovarmos, o sistema para”, considerou. Contudo, Antoniol avaliou que a medida deve ser vista como algo paliativo. “Não pode se tornar uma lei que perdure por muito tempo. Temos que colocar limites e começar a pensar em outro sistema de transporte para a cidade. A atual modelagem não atende a ninguém mais. Temos que cobrar do Executivo que faça, até 31 de dezembro, um estudo técnico para remodelar o sistema.”

(https://portalg3.com/powerjet/pagina1?click_id=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEh.tribunademinas&site_id=1332780&title=Fio+dental+ficou+no+passado+depois+1390-4e96-80ab-d50149ea9288&tblci=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEhJYZM645)

Fio dental ficou no passado depois dessa invenção!
Irrigador Dental PowerJet | Patrocinado (<https://popup.taboola.com/pt/?templat>)



Colega de partido da prefeita, a vereadora Laiz Perrut (PT) também considerou que a proposta e a discussão trazida pelo projeto de lei não eram simples. “Não é o melhor dos mundos. Não queríamos estar aqui discutindo sobre isso. Mas infelizmente é necessário. Muitos lugares do mundo têm esse subsídio”, pontuou. Contudo, a petista destacou pontos que avalia como positivos na proposição. “O que está em jogo é a manutenção da passagem e dos postos de trabalhos de motoristas e cobradores. Outro ponto, que acho o principal, é que será criado um comitê gestor para monitorar a bilhetagem. A Prefeitura vai saber de fato quanto entra no sistema.”

Vereadores apresentam emenda e dão prazo para PJF apresentar proposta de remodelação do sistema

Durante a votação em segundo turno da matéria, os vereadores apresentaram quatro emendas ao projeto. A principal delas determina que o Município terá até o próximo dia 31 de dezembro de 2021 para apresentar um plano de remodelação total do transporte coletivo urbano da cidade. O texto pede que o sistema seja adequado à demanda atual dos usuários, “com equilíbrio entre custo e despesa, em busca da melhor tarifa possível, garantindo-se o equilíbrio econômico-financeiro do sistema”.

Outro ponto relevante colocado pelas emendas dos vereadores determina, no texto legal, a garantia do retorno da frota retirada de circulação durante o período da pandemia da Covid-19. Também foi acrescido ao texto original a obrigatoriedade da participação de um representante dos usuários no comitê gestor criado para avaliar o sistema.

Por fim, os parlamentares acrescentaram ao dispositivo a necessidade de aprovação, por parte do Poder Legislativo, caso o Município opte pela concessão de novas subvenções para além da aprovada pelos próximos seis meses. Três das quatro emendas apresentadas foram detalhadas em manifestação do vereador Zé Márcio (Garotinho, PV).

Garotinho representou a Câmara na Mesa de Diálogo formada pela Prefeitura para debater a situação do sistema de transporte coletivo urbano. “Se há uma unanimidade é que esse sistema que aí está não nos atende; não atende à população; não atende ao Poder Público; e não atende às concessionárias”, afirmou o parlamentar, ao apresentar a emenda que determina à Prefeitura prazo para apresentar uma proposta de reconfiguração do atual modelo

tribunademinas&site_id=1332780&title=Fio+dental+ficou+no+passado+depois+de+1390-4e96-80ab-d50149ea9288&tbci=GiBxh9Gm8Y0xBqhWt08NgEhJYZM645

Fio dental ficou no passado depois dessa invenção!

Irrigador Dental PowerJet | Patrocinado (<https://popup.taboola.com/pt/?templat>)

Estudo revela agravamento da crise do transporte público

Prejuízo acumulado de R\$ 14,2 bi e mais crescimento de paralisações e greves nos sistemas de transporte coletivo retratam o declínio contínuo desse serviço após 14 meses de pandemia

Por **Eduardo Silva** - 26/05/2021



Imagem de Free-Photos por Pixabay

O agravamento da situação de crise enfrentada pelos sistemas de transporte público por ônibus no Brasil, nos últimos 14 meses, resultou num prejuízo de R\$ 14,24 bilhões ao setor até o momento, sem que tenha sido adotada qualquer ajuda emergencial federal para o conjunto das empresas.

O monitoramento, realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), traz dados sobre o impacto da pandemia no período de 16 março 2020 a 30 de abril de 2021. Destacam-se a interrupção da prestação dos serviços de 25 operadoras e 1 consórcio operacional e demissões de 76.757 trabalhadores. Observa-se também a insatisfação da população com a redução ou interrupção da oferta de transporte público.

"Esses dados confirmam o cenário de colapso que a NTU vem alertando há alguns meses ao poder público, em vão", desabafa Otávio Cunha, presidente-executivo da NTU. E reforça que esse contexto evidencia ainda mais a necessidade de ação imediata para que os serviços de transporte público por ônibus sejam preservados.

O estudo detalhado com os impactos da pandemia no setor de transporte público destaca também que, nesses 14 meses, 88 sistemas de transporte público por ônibus em todo o país foram atingidos por 238 movimentos grevistas, protestos ou manifestações que ocasionaram a interrupção da oferta de serviços em várias cidades.

Na maioria dos casos, os protestos foram motivados pela falta de caixa nas empresas para o pagamento de salários e benefícios para os colaboradores, devido ao desequilíbrio econômico-financeiro causado pela forte queda na demanda de passageiros.

Quanto à suspensão da prestação do serviço, a pandemia também deixou um grave saldo negativo. No período avaliado, 13 operadoras e 1 consórcio suspenderam as atividades; duas operadoras, 1 consórcio operacional e 1 sistema BRT (do Rio de Janeiro) sofreram intervenção na operação; cinco operadoras encerraram as atividades; e quatro tiveram seus contratos suspensos.

“É muito importante destacar que, lamentavelmente, esse cenário só tende a piorar, enquanto o Poder Público nas três esferas de governo – federal, estadual e municipal – não atentar para as necessidades desse sistema. Há uma necessidade emergencial, de ajuda financeira imediata, e uma necessidade de longo prazo, de reestruturação total da forma de contratação e operação dos serviços, como já foi proposto ao Governo Federal. Essas mudanças são consenso entre todas as entidades do setor, especialistas e organizações da sociedade civil ligadas ao transporte público”, complementa o presidente da NTU.

Ele enfatiza que, se nada for feito, o transporte público, em especial o ônibus coletivo urbano, não se sustentará por muito tempo e não sobreviverá após a pandemia, especialmente se for mantido o atual modelo de remuneração do serviço.

Acesse aqui o estudo na íntegra.

Deixe seu comentário

Eduardo Silva

<https://eduardopaulino.com>

Paulistano, aquariano e prestativo. É apaixonado pelos temas marketing digital, mobilidade urbana, recursos humanos e empreendedorismo. É o criador dos sites Mobilidade Sampa, Mobilidade Curitiba, Mobilidade Rio, Mobilidade Floripa e Mobilidade Porto Alegre. Quer entrar em contato com o Eduardo?

Escreva para eduardo@mobilidadesampa.com.br.



Meios de transporte

Transporte coletivo enfrentou uma de suas maiores crises em 2020

Entenda como o setor foi impactado pela pandemia e o que é preciso fazer para mantê-lo daqui para a frente

3 minutos, 31 segundos de leitura ● 15/01/2021



Foto: Getty Images

Há anos o transporte coletivo passa por uma crise, e a pandemia do coronavírus acelerou essa situação em 2020. Isso impacta diretamente a vida das populações marginalizadas.

Leia mais:

[Ciclistas reclamam de ciclofaixas apagadas e sem sinalização em São Paulo](#)

Um estudo promovido pelo TransitCenter e o Center for Neighborhood Technology mostra que os pobres dependem mais do transporte coletivo por não terem a possibilidade de trabalho remoto e não possuírem automóveis particulares. Soma-se a isso o fato de morarem longe do trabalho e de as cidades não serem pensadas para a mobilidade ativa.

Por isso, o debate sobre a sustentabilidade de ônibus, trens e metrô passa também por questões essenciais, como o direito de ir e vir e o acesso à cidade. Mas quais são as alternativas de sobrevivência que o transporte coletivo tem no momento?

Queda do número de passageiros



Medo de contaminação por covid-19 afastou passageiros do transporte coletivo. (Fonte: Shutterstock)

O atual modelo de transporte público somente é sustentável com uma alta adesão dos passageiros e a presença do Estado. A covid-19 atingiu fortemente o número de pessoas transportadas, que já vinha caindo ao longo dos anos. Em alguns casos, como **Nova York**, o medo da contaminação pela doença chegou a reduzir 90% dos passageiros no auge do surto.

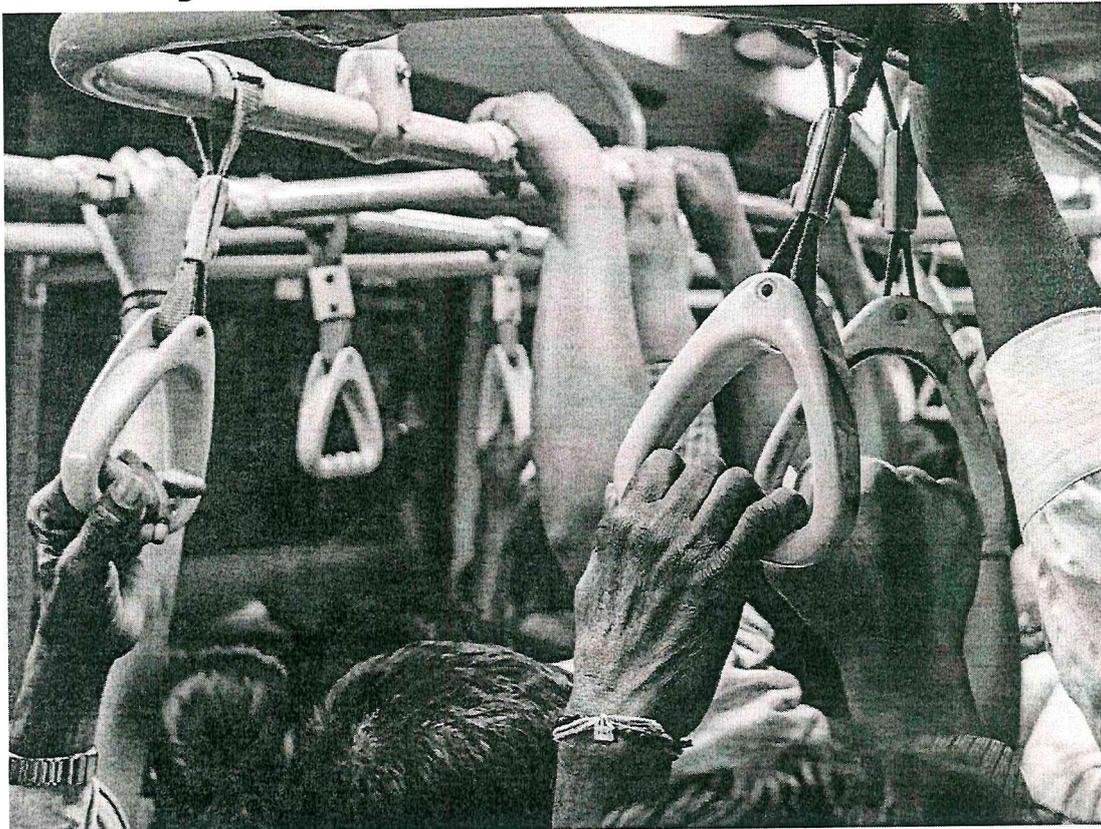
No Brasil, a demanda do transporte público caiu entre 70% e 80% nas principais cidades. Uma pesquisa da Confederação Nacional de Transportes (CNT) aponta que mais de 97% das empresas de ônibus regulares e de ônibus urbanos foram afetadas pela pandemia, e 78% do segmento de metrô e trens foram atingidos de forma negativa pelo vírus.

Pelo menos a curto e médio prazos, a redução do número de passageiros deve persistir. Em especial, por conta da necessidade de afastamento físico para evitar a disseminação do vírus. O efeito psicológico também causa impacto, e o que tem sido visto é o aumento da preferência pelo transporte individual, seja por meio de mobilidade ativa, automóveis particulares ou carros por aplicativo.

Com a queda brusca do faturamento das operadoras de transporte, o aumento do subsídio estatal é a primeira demanda das empresas para continuarem sobrevivendo. Em setembro, o Congresso Nacional aprovou o repasse de R\$ 4 bilhões da União aos municípios com mais de 200 mil habitantes e também aos estados e ao Distrito Federal para garantir o serviço de transporte público coletivo de passageiros em razão da pandemia de covid-19.

O repasse beneficia empresas públicas ou de economia mista de forma proporcional ao número de passageiros em relação ao total transportado sob a gestão do estado ou município correspondente. Em contrapartida, todos os contratos de transporte coletivo devem ser revisados até 31 de dezembro de 2021 a fim de que contemplem alternativas para o reequilíbrio das finanças.

Mudança de paradigma



Modelo de remuneração atual incentiva superlotação e deve ser repensado após pandemia. (Fonte: Shutterstock)

Entretanto, esse “socorro” financeiro é pontual e o sistema de transporte coletivo precisa de soluções a longo prazo. Especialistas apontam problemas estruturais no modelo atual do transporte público que estão além da pandemia e defendem a formação de um sistema de mobilidade urbana.

Um dos principais problemas está na forma de remuneração do serviço baseado no pagamento de tarifa pelos passageiros, que condiciona o lucro das empresas de ônibus à quantidade de passageiros por viagem.

Há quem defenda que as prestadoras deveriam ser remuneradas pelo custo de viagem por quilômetro e não pelo número de passageiros, com recursos financeiros originados de fundos públicos, alimentados por taxas cobradas dos serviços individuais de transporte.