

REGIÃO METROPOLITANA

SALVADOR

Editor-coordenador
Luiz Lasserre
llasserre@grupoparade.com.br

salvador@grupoparade.com.br

DIA DO TRABALHO Veja o que abre e fecha em Salvador no feriado

www.atarde.com.br

TRANSPORTE Redesenho de linhas é visto como solução, mas há impasse na divisão da tarifa de integração com metrô

Empresas de ônibus alegam ter prejuízo de R\$ 12 mi por mês na operação do sistema

ANDERSON SOTERO

As três empresas que operam o sistema de transporte público por ônibus de Salvador alegam ter, desde janeiro deste ano, um déficit mensal de R\$ 12 milhões. Segundo a associação que congrega os três consórcios (Integra), a tarifa de R\$ 3,60 não é suficiente para remunerar o serviço prestado.

Esse déficit é o principal argumento que os empresários do ramo têm levado à prefeitura e ao Ministério Público do Estado (MP-BA) para pedir que o sistema seja revisto e reivindicam redesenho das linhas.

No entanto, o município informa que, embora o projeto esteja pronto, não pode ser implementado até que o impasse com relação ao rateio do valor obtido na integração com o metrô seja resolvido. Ao usar os dois modais, o usuário paga só uma passagem nos casos das linhas já integradas.

A Integra alega que os 39% que são destinados ao ônibus (61% é do metrô) são insuficientes. "A arrecadação não está sendo suficiente para cobrir despesas. Estamos trabalhando no prejuízo. A única fonte de financiamento é a passagem. A prefeitura não oferece subsídio", diz a Assessora técnica da associação das empresas de transporte (o antigo Setps e que hoje se chama Integra), Ângela Levita.

Desequilíbrio

Em 2016, os empresários apontaram, com base em um estudo feito pela consultoria Ernest&Young, que havia desequilíbrio econômico-financeiro no sistema, o que foi constatado pela prefeitura, que também contratou uma consultoria feita pela Deloitte. Como resultado, foi concedida revisão tarifária de R\$ 0,30, de R\$ 3,30 subiu para R\$ 3,60.

Com o déficit, a situação impacta, também, na renovação da frota. Ângela diz que impossibilita cumprir com a exigência de manter a idade média de 3,5 anos. "Sem recurso, o banco não faz financiamento para a compra de veículos novos".

Em março deste ano, a Concessionária Salvador Norte (CSN) teve 20 ônibus apreendidos por determinação judicial decorrente de dívidas com bancos. Segundo Ângela, não há, no momento, nenhuma ameaça de nova apreensão, mas que "tudo é possível".

Ela diz que, diante deste contexto, dificulta manter a modicidade tarifária - expressão utilizada para se referir à necessidade de que o valor da tarifa tem que ser acessível para a população. "Se quer uma tarifa módica para um sistema mais caro, mesmo diante de tantos benefícios. É preciso uma outra fonte de recurso como a criação de um fundo de transporte para subsidiar o sistema", acrescentou.

Apesar do déficit apontado, o faturamento anual do sistema cresceu de R\$ 862,7 milhões, em 2014, para R\$ 914,2 milhões, em 2015. Acréscimo de R\$ 51 milhões. Em 2016, a arrecadação aumentou em R\$ 16,3 milhões. A TARDE chegou a estes números com base no quantitativo de passageiros pagantes, chamados de passageiros equivalentes e publicados no site da Agência de Regulação de Salvador (Arsal), e multiplicou pela tarifa no respectivo ano.

Para Ângela, como a operação por meio de concessão só começou em abril de 2015, não pode ser feita a comparação com 2014. Com relação a 2016, ela afirma que "é uma clara demonstração do déficit que as concessionárias estão enfrentando".

Custos

A TARDE solicitou à Integra que detalhasse, diante da arrecadação, quanto foi destinado aos custos, à outorga e o lucro, mas só foi dado um exemplo. "O maior item de custo que é o pessoal, teve, de maio a dezembro de 2016, um acréscimo de R\$ 33,6 milhões. Apenas nesse item, o dobro do acréscimo na receita", frisa Ângela.

A Taxa Interna de Retorno para as empresas prevista

em contrato, segundo a Integra, é de 7,5%. O número de passageiros equivalentes, no entanto, decresceu na comparação 2014-2015. Caiu de 308,1 milhões para 304,7 milhões. Essa redução das passagens inteiras pagas ocorreu também em 2016.

O problema é que, ao assinar o contrato, empresários esperavam uma média de 28 milhões de passagens inteiras pagas por mês. Em 2016, o máximo foram 24 milhões. O secretário de Mobilidade, Fábio Mota, diz que eles já sabiam em contrato que o risco de queda de demanda era das empresas. Sobre os números de equivalentes, ele afirma que a prefeitura faz uma auditoria na bilhetagem "para verificar se são esses mesmos".

Para a Integra, a principal solução é o redesenho das linhas, como alimentadoras do metrô e uma "correta" divisão da tarifa da integração. A ideia é reduzir trajeto. Um exemplo é a linha Cajazeiras 7-Lapa, que percorre quilômetros em paralelo ao metrô, que pode ir até Pirajá e, de lá, seguir de metrô.

Segundo Mota, empresários apresentaram estudo evidenciando que o rateio da integração deveria ser 60% para o ônibus, mas que não foi aceito pelo Estado. "Se for feito o redesenho com a integração como está, as empresas vão dizer que o rombo vai aumentar".

Novo estudo

Diante do impasse, a Arsal contratará uma consultoria

para verificar "a real" distribuição da tarifa obtida na integração. Mota considera que é necessário, também, "tirar os ônibus metropolitanos da capital".

Ainda de acordo com o secretário municipal da Mobilidade, "eles transportam dois milhões de pessoas dentro de Salvador. Para tirar, depende de o Estado integrar com o metrô".

Estado

Por meio de nota, o governo informa que a integração tem sido "cobrada junto à prefeitura", e que houve "muita resistência por parte da Semob" em implementá-la, "sob o pretexto de que havia um desequilíbrio na operação das empresas, que seria em função de uma pre-

tensa partição equivocada das receitas provenientes das passagens dos usuários do metrô".

O governo ressalta, ainda, que "sempre declarou" que aceitaria discutir um possível desequilíbrio, desde que precedido de três fatores: auditoria independente das receitas e despesas do sistema de ônibus, que a avaliação dos custos fosse baseada na racionalização dos atuais itinerários, e que houvesse a demonstração de que o desequilíbrio ocorre em função da implantação do metrô. Sobre os metropolitanos, o governo avalia ser preciso uma integração que não obrigue o passageiro a pagar duas passagens da região metropolitana para um destino em Salvador.



Fotos Mila Cordeiro / Ag. A TARDE

Estudo feito pela consultoria Ernest&Young em 2016 apontou desequilíbrio econômico-financeiro no sistema



Tempo de espera por ônibus está entre as queixas



Estudante Laís Dórea reclama da estrutura dos veículos

Usuários reclamam de "problemas antigos"

A estudante Grazielle Santos, 18, conta que aguarda 40 minutos na estação da Lapa pelo ônibus que a levará para o trabalho. "Isso até hoje não mudou. Os ônibus demoram muito para chegar e isso acontece com frequência".

Também estudante, Laís Dórea, 19, diz que houve melhora na organização porque as pessoas passaram a entrar pela frente do veículo, mas que, por dentro, os problemas continuam os mesmos. "Só camuflaram por fora. Por dentro continua a mesma coisa, com cadeiras quebradas".

O empreendedor Tiago de Sousa, 24, afirma que esperar os ônibus ficou pior. "Está demorando muito. Parece que reduziram a frota. As condições físicas são as piores possíveis. Agente paga tão caro. Deveria ter pelo menos um ar condicionado", diz.

Outorga

A Integra quer, ainda, que o prazo para pagamento das parcelas da outorga seja

"alongado". O secretário Fábio Mota diz que o caso está em "discussão" e que o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) feito em 2016 e que previa a suspensão do pagamento já venceu. Uma nova reunião ocorreria em 27/04, mas foi adiada.

A TARDE procurou a promotora de justiça do Ministério Público do Estado Rita Tourinho, mas não conseguiu localizá-la.

A assessora técnica da Integra Ângela Levita elenca, seis motivos para redução do número de pagantes: o Domingo é meia, o Bilhete Único, que faz com que a segunda viagem em menos de duas horas seja gratuita, a criação da integração ônibus-metrô, o crescimento do transporte clandestino e a crise econômica que, com o desemprego, repercutiu na compra de vale-transportes, além do início da operação gratuita do metrô em 2014 e que durou até 2016 - a única das seis causas que deixou de influenciar.

Especialista defende auditoria e redesenho

Para analisar o pleito dos concessionários, segundo o professor de Economia dos Transportes da Ufba Ihering Alcorado, é necessária auditoria externa por uma empresa especializada com o objetivo de evidenciar a natureza do desequilíbrio econômico-financeiro.

Ele critica o modelo escolhido pela prefeitura com base no maior valor oferecido pelas empresas. "A prefeitura, ao optar pela outorga onerosa, privilegia reforçar seu caixa, em detrimento de outros critérios, como qualidade do serviço e valor da tarifa. Com o contrato vigente, subtrai-se o valor da outorga do fluxo de caixa das concessionárias e adiciona-se esse valor ao fluxo de caixa da prefeitura".

O problema, acrescenta ele, é que, para assegurar a taxa de retorno do concessionário, resta reduzir a qualidade do serviço ou aumentar o valor da tarifa.

HISTÓRICO DA CONCESSÃO PÚBLICA

29.03.2017 Concessionária Salvador Norte (CSN) teve cerca de 20 ônibus apreendidos por determinação judicial decorrente de dívidas da empresa

02.01.2017 Passagem de ônibus aumentou de R\$ 3,30 para R\$ 3,60, após revisão tarifária feita pela prefeitura. Segundo o município, foi constatado que houve desequilíbrio econômico-financeiro no sistema de transporte de Salvador.

2016 Empresas de ônibus e a prefeitura contrataram consultorias especializadas para analisar o equilíbrio econômico-financeiro do sistema

2015 Inicia a operação do sistema feita pelos três consórcios sob concessão pública

2014 Concessão pública foi firmada entre prefeitura e as três consórcios para os próximos 25 anos