

Linhares-ES, 10 de Fevereiro de 2026

Ofício No. 042/2026 - VN

Para
Câmara Municipal de Vereadores de Linhares – ES
Att. Vereador Roninho Passos

Assunto: Solicitação de implantação de ponto de embarque e desembarque
Ref: Ofício de Proposições No. 46 – Processo de Referência: 359/2026

Senhor Presidente

1 Ao cumprimentá-lo cordialmente e aos demais membros dessa ínclita Casa de Leis, vimos informar que, infelizmente, de conformidade com a legislação abaixo discriminada, esta concessionária de serviço público essencial não tem a prerrogativa de implantar rota/roteiro de linhas de ônibus, de criar, extinguir ou deslocar pontos de embarque e desembarque de passageiros em nosso progressista Município, *in verbis*:

LEI Nº 3.169, DE 21 DE MARÇO DE 2012

DISPÕE SOBRE O SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO DE LINHARES, ESTABELECE OS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE LOCAL E AS REGRAS GERAIS SOBRE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO.

Art. 12 - A gestão do Sistema Municipal de Transporte e Circulação instituído por esta lei será exercida pelo Poder Executivo do Município de Linhares, que a realizará praticando, dentre outras, as seguintes atividades:

- I – Planejar, organizar e regulamentar os serviços de transporte, circulação e sistema viário local;
- II – Fazer cumprir os regulamentos editados e as cláusulas dos contratos de concessão, bem como coibir o transporte não previsto nesta lei ou no regulamento próprio;
- III – Gerenciar e fiscalizar os serviços de transporte no âmbito municipal;
- IV – Planejar, projetar e implantar terminais, pontos de parada, abrigos, sinalização e outros serviços e equipamentos do sistema de transporte público;



2 Isto posto, com a devida vênia, recomendamos a Vossa Senhoria o encaminhamento do pleito evidenciado no referido ofício ao Executivo Municipal a fim de que a viabilidade técnica para a implantação do referido ponto de embarque e desembarque proposto seja devidamente analisado.

3 Cabe destacar, Nobre Vereador, nesta oportunidade ímpar e por ser de extrema importância, que o sistema de transporte desta concessionária vem apresentando redução sistemática no número total de passageiros transportados. No comparativo entre **2024 e 2025**, registrou-se uma queda de **353.149** passageiros pagantes, ou seja, redução de **6,29%**.

4 Senhor Vereador, uma verdadeira **tragédia** para o transporte público de passageiros foi a chegada do *coronavírus* que causou transtornos de toda ordem na vida das pessoas e em todos os ramos de atividade, contudo, esta empresa concessionária, procurou se adaptar, **na medida do possível**, à nova situação e às imposições próprias de uma crise, desconhecida e extremamente impactante.

5 Dessa forma, com a decretação das medidas de isolamento ou de distanciamento social no auge da pandemia, como também, a posterior opção de grande parcela da população por outros meios de transportes que não ônibus, mormente os aplicativos, motos, bicicletas comuns e elétricas etc. - a partir do ano de 2020 – veio a provocar **uma brusca e espetacular queda na demanda de passageiros**, fazendo com que esta empresa tivesse que adequar o quadro de horários/viagens visando atender, com o menor transtorno possível, a demanda de clientes/usuários e a oferta de lugares.

6 Esta **GRANDE QUEDA** de usuários **PAGANTES** continua a ocorrer até os dias atuais, com uma redução da ordem de **41%** no total de passageiros pagantes transportados, comparativamente com o mesmo período do ano pré pandemia de **2019**.

7 Esclarecemos que no ano pré pandemia de **2019** foram transportados **8.944.020** passageiros pagantes, contudo, no ano de **2025**, comparativamente, ocorreu uma queda vertiginosa de usuários, quando foram transportados apenas **5.261.293** clientes, o que representou uma queda fenomenal de **41 %.(quarenta e hum por cento)**, como afirmado no item anterior.

8 Doutra ponta, há que se ressaltar, também, por oportuno, que em Linhares as **gratuidades** no transporte público por ônibus, previstas em várias leis, beneficiam milhares de usuários anualmente, e tem um histórico ascendente e INCONTROLÁVEL, e, **pior, tais despesas não são contemplados na planilha de custos (fórmula paramétrica) do sistema de transporte público de passageiros.**

9 Neste mesmo diapasão, com a utilização do Cartão Escolar, **o estudante paga apenas metade do valor da tarifa**, conforme Lei Municipal nº 1059, de 29 de novembro de 1984. Desta forma a cada 02 estudantes que utilizam o ônibus, no quesito passageiro/equivalente, **é como se fora transportado um passageiro de graça** Como foram transportados **616.647** estudantes em 2025, significa dizer que ocorreram **308.323** passagens gratuitas.



10 Insta esclarecer que **as referidas leis não indicam a fonte de custeio dos benefícios instituídos e, tampouco, existe subsídio para a cobertura dos custos operacionais** das milhares de passagens gratuitas do sistema municipal de transporte coletivo urbano de passageiros de Linhares, em total desacordo com a Lei Federal No. 9.074/1995, que em seu Artigo 35 reza:

“ A estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente fica condicionada à previsão em Lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico – financeiro do contrato”

11 Isto posto, de janeiro a dezembro de 2025 foram transportados nos coletivos desta empresa em Linhares **971.631** usuários GRATUITAMENTE, além dos estudantes, o que representa uma média de **80.969** giros de catraca a cada 30 dias, sem o pagamento da tarifa e sem a necessária e indispensável **FONTE DE CUSTEIO**,

12 O transporte é “direito social” consagrado pela Constituição Federal e serviço essencial (art. 30, inciso V), cujo objetivo é contribuir na garantia de outro direito constitucional, ou seja, o direito de ir e vir (art. 5º, inciso XV), sendo que, notadamente, o transporte coletivo urbano figura em destaque nesse contexto.

13 Vale ressaltar que, embora a empresa seja concessionária de serviço público por ônibus e constituída na forma de sociedade por quotas, ela é controlada pelo poder público, que determina quantos ônibus precisam circular em cada linha, que bairros e rotas eles vão atender, até que horas vão funcionar, etc. e, ao contrário de quaisquer outros empreendimentos de características privadas, a definição do valor da tarifa se dá pelo PODER PÚBLICO CONCEDENTE.

14 **Em decorrência desse estado de coisas, em várias cidades as empresas tem abandonado as operações, obrigando as Prefeituras, no caso das concessões municipais, a assumirem o serviço em caráter emergencial ou a deixarem as pessoas sem transporte coletivo. Em outras, as empresas têm exigidos aumento da tarifa, que na imensa maioria dos municípios é a única fonte de receita das empresas.**

15 Acreditamos, salvo melhor juízo, que pelo segmento empresarial de transporte de pessoas enfrentar tantos obstáculos, cobranças e dificuldades neste país, que pesquisa publicada pelo IBGE detectou que dentre os **5.570** municípios brasileiros, **1.679**, ou seja, apenas e tão somente **30%** contavam com transporte intramunicipal por ônibus.

16 Esta concessionária de serviço público essencial, Ilustrado Vereador, opera há mais de 50 anos no mercado de transporte coletivo de passageiros, sempre atendendo a população com qualidade na prestação de nossos serviços, inclusive com modernização de nossos ônibus, para atender com a melhor qualidade e eficiência os nossos usuários, com dedicação e zelo, tendo sido a primeira empresa do Estado a implantar a cobrança de tarifa por meio eletrônico (cartão), como também, a primeira a adquirir veículos com elevador para cadeirantes e uma das primeiras a utilizar o monitoramento da frota por **GPS**, o que possibilitou a disponibilização do aplicativo **Cittamobi - Rotas & Horários de ônibus, o qual**



permite que, no ponto de embarque o usuário que aguarda o seu ônibus, fique informado do tempo exato de chegada do veículo no qual embarcará.

17 Por derradeiro, **REQUEREMOS** que o teor do presente expediente, por relevante, seja devidamente encaminhado para o conhecimento dos demais Nobres Vereadores com assento nessa inclita Casa de Leis.

Atenciosamente

**ROSA SHIRLEI
SOELLA
PESCA:79839428772**

Rosa S. Soella Pesca
Diretora Acionista

**ANTONIO LUIZ
COMERIO:4508
5978749**

Antonio Luiz Comério
Diretor Administrativo

Assinado digitalmente por ROSA SHIRLEI SOELLA
PESCA:79839428772
ND: C=BR, O=ICP-Brasil, OU=27473552000173, OU=
=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, OU=
RFB e-CPF A1, OU=(EM BRANCO), OU=presencial,
CN=ROSA SHIRLEI SOELLA PESCA:79839428772
Data: 2026.02.10 17:04:00-03'00'
Foxit PDF Reader Versão: 2023.2.0

Assinado digitalmente por ANTONIO LUIZ
COMERIO:45085978749
ND: C=BR, O=ICP-Brasil, OU=27473552000173,
OU=Secretaria da Receita Federal do Brasil -
RFB, OU=RFB e-CPF A1, OU=(EM BRANCO),
OU=presencial, CN=ANTONIO LUIZ
COMERIO:45085978749
Data: 2026.02.10 17:04:25-03'00'
Foxit PDF Reader Versão: 2023.2.0





ANTONIO LUIZ Comerio <acomerio@gmail.com>

Ônibus sai do centro das decisões e crise do transporte coletivo se aprofunda nas cidades

3 mensagens

Diário do Transporte <donotreply@wordpress.com>
Para: acomerio@gmail.com

29 de janeiro de 2026 às 09:01

[Read on blog](#) or [Reader](#)

Diário do Transporte

Ônibus sai do centro das decisões e crise do transporte coletivo se aprofunda nas cidades

By **diariodotransporte** on 29 de Janeiro de 2026

Autenticar documento em <https://linhares.nopapercloud.com.br/autenticidade>
com o identificador 3300330030003200390039003A005000, Documento assinado digitalmente conforme
art. 4º, II da Lei 11.093/2006

<https://mail.google.com/mail/u/0/?ik=95f8c6a6f5&view=pt&search=all&permmsgid=thread-f:1855652488376999797&simpl=msg-f:18556524883769...>



Especialistas apontam que sistema perdeu peso político em meio a subsídios instáveis e baixa atratividade

ALEXANDRE PELEGI

Os atrasos recorrentes no pagamento de subsídios ao transporte coletivo urbano em diversas cidades brasileiras deixaram de ser um problema administrativo pontual e passaram a funcionar como um sintoma mais profundo de desorganização do setor. Em meio a debates sobre Tarifa Zero, transição energética e renovação de frota, especialistas alertam que o eixo central da política pública segue deslocado: discute-se o tipo de ônibus, mas não se garante por onde ele vai circular, nem como o sistema será financiado de forma previsível.

Para **Luiz Carlos Néspoli, superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)**, os atrasos nos repasses



Autenticar documento em <https://linhares.nopapercloud.com.br/autenticidade> com o identificador 3300330030003200390039003A005000, Documento assinado digitalmente conforme

https://mail.google.com/mail/u/0/?ik=95f8c6a6f5&view=pt&search=all&permuted_thread_id=1855652488376999797&simpl=msg-f:18556524883769...

revelam menos uma crise fiscal e mais uma crise de prioridade política.

"Na medida em que o subsídio está previsto e aprovado no orçamento municipal, não há razão para o não pagamento. O atraso é muito mais resultado do descaso com o transporte público", afirma.

Financiamento: subsídio é estrutural, não exceção

O economista **Antonio Carlos Moraes, professor titular da Faculdade de Economia da PUC-SP**, reforça que o subsídio ao transporte coletivo não é um mecanismo excepcional, mas parte do próprio funcionamento do sistema.

"O subsídio ao transporte coletivo é estrutural. Sem ele, o sistema simplesmente não se sustenta", afirma.

Segundo Moraes, o problema central está na instabilidade e na fragmentação das fontes de custeio.

"O financiamento virou um conjunto de iniciativas desarticuladas, sujeitas a decisões políticas de curto prazo. Isso impede previsibilidade e planejamento."

Néspoli converge ao afirmar que a tarifa, sozinha, não fecha a conta. "Não há receita tarifária suficiente para suportar os custos. As licitações mais recentes já reconhecem isso ao prever subsídios."

Instabilidade corrói planejamento e investimentos



Os efeitos da irregularidade aparecem rapidamente na operação. Néspoli destaca que a insegurança jurídica paralisa decisões de longo prazo.

"O primeiro impacto é a interrupção da renovação da frota. Depois, para fechar a conta, reduz-se a rede, eliminam-se linhas e aumentam-se os intervalos."

Nesse ponto, entra a leitura política de **Claudio de Senna Frederico, vice-presidente da ANTP**, que associa a crise financeira à perda de relevância do transporte coletivo na agenda pública.

"Quando não existe um desejo popular claro e específico em relação ao transporte coletivo, a chamada vontade política não se manifesta."

Segundo Frederico, sem pressão social perceptível, o setor deixa de ser prioridade orçamentária.

"Investimentos e subsídios passam a perder espaço nos orçamentos públicos, tornando os recursos insuficientes até para manter um serviço minimamente aceitável."

Tecnologia avança, mas sistema segue pouco atrativo

A discussão sobre transição energética também entra nesse contexto. Para **Richele Cabral, diretora do SEMOVE**, que representa os sindicatos e as empresas de ônibus em todo o estado do Rio de Janeiro, o foco excessivo na tecnologia tem ocultado um problema mais básico: a atratividade do serviço.



"Trocar a tecnologia isoladamente não resolve. Não adianta ter ônibus elétrico se o sistema não atrair passageiro", afirma.

Segundo ela, o principal fator de decisão do usuário continua sendo o tempo de viagem.

"Estamos discutindo ônibus de última geração que continuam parados no trânsito. Isso não melhora a experiência do passageiro."

Moraes complementa, sob o ponto de vista econômico:

"Sem passageiro, não há escala. E sem escala, o custo por usuário aumenta, pressionando ainda mais o subsídio."

Marco Legal: necessário, mas longe de resolver sozinho

A discussão sobre o Marco Legal do Transporte Coletivo aparece como um ponto de apoio importante, mas insuficiente se não houver mudança de postura do poder público. Para Néspoli, o marco pode organizar regras, responsabilidades e fontes, mas não se impõe automaticamente.

"Leis não se implantam por gravidade. A própria Lei de Mobilidade Urbana já prevê prioridade ao transporte coletivo, mas a prática mostra outra realidade."

Frederico avalia que o Marco Legal pode funcionar como uma espécie de rede de proteção institucional, mas não cria, por si só, um sistema atrativo.



"Ele pode ajudar a estruturar o setor, mas não resolve a ausência de prioridade política nem cria demanda onde ela já foi perdida."

Na visão de Moraes, o marco só terá efeito se vier acompanhado de fontes estáveis de financiamento.

"Sem recursos vinculados e previsíveis, o Marco Legal corre o risco de virar mais uma boa intenção no papel."

Tarifa Zero: alerta para efeitos colaterais

No debate sobre Tarifa Zero, as avaliações convergem no cuidado. Néspoli alerta que a gratuidade amplia a demanda e exige aumento imediato da oferta.

"Se não houver fonte segura e permanente, a qualidade cai rapidamente."

Frederico vê a gratuidade como um sinal de fragilidade política do sistema.

"A Tarifa Zero pode acabar sendo a última trincheira, quando o transporte coletivo só desperta interesse por ser gratuito."

Moraes reforça o alerta do ponto de vista fiscal:

"Gratuidade sem fonte estável apenas desloca o problema no orçamento público. O custo não desaparece."

Um sistema que perdeu centralidade



A partir de ângulos distintos — técnico, econômico, político e operacional — os especialistas descrevem o mesmo quadro: uma crise profunda do transporte coletivo, marcada por instabilidade financeira, ausência de prioridade viária e perda de atratividade.

No conjunto, as análises revelam um transporte coletivo que perdeu centralidade nas decisões públicas. Esse esvaziamento é facilitado por um passageiro que, cansado de esperar por soluções estruturais, já encontrou alternativas individuais para se deslocar.

Com menos usuários, o transporte coletivo perde peso político; com menos peso político, perde investimentos e atenção. O resultado é um ciclo de descaso que se retroalimenta — e que empurra o ônibus, cada vez mais, para fora do centro das decisões estratégicas sobre a cidade.

Alexandre Pelegi, jornalista especializado em transportes

Comment

Diário do Transporte © 2026.

[Unsubscribe](#) or [manage your email subscriptions](#).



Get the Jetpack app

Subscribe, bookmark, and get real-time notifications - all from one app!



Autenticar documento em <https://linhares.nopapercloud.com.br/autenticidade> com o identificador 3300330030003200390039003A005000, Documento assinado digitalmente conforme

PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <https://linhares.nopapercloud.com.br/autenticidade> utilizando o identificador 3300330030003200390039003A005000

Assinado eletronicamente por **CRISTIANO FERREIRA XAVIER** em **11/02/2026 10:23**

Checksum: **193FF2F6148AEAF51E0C1C0B1B1D25735EE681616008647E5CF3C32E5F907F21**



Autenticar documento em <https://linhares.nopapercloud.com.br/autenticidade>
com o identificador 3300330030003200390039003A005000, Documento assinado digitalmente conforme
art. 4º, II da Lei 14.063/2020.