

OFÍCIO Nº 25/2026
GAB/VER.CAIO FERRAZ
Linhares/ES, 28 de janeiro de 2026

À
VIA NORTE LTDA

Assunto: Relato de demanda da população – Transporte coletivo nos bairros Movelar/Planalto.

Prezados Senhores,

Cumprimentando cordialmente, venho por meio deste relatar demanda apresentada por moradores dos bairros Movelar/Planalto, referente a recorrentes problemas no transporte público coletivo que atende a região, os quais vêm causando prejuízos à população usuária do serviço.

Segundo relato recebido, no ultimo mês, especialmente durante o mês de janeiro, houve um agravamento significativo da superlotação dos ônibus que operam na linha. Os veículos têm circulado com capacidade acima do adequado, resultando, inclusive, na impossibilidade de embarque de passageiros em determinados pontos, além de trajetos realizados com usuários em pé, em condições desconfortáveis e com atrasos frequentes.

Ainda conforme informado, os horários atualmente disponibilizados são insuficientes para atender à demanda dos bairros. Foi apontado que há apenas um horário no período da manhã, às 6h18, e outro no período da tarde, às 17h22, sendo que este último frequentemente apresenta atrasos. Tal intervalo compromete o deslocamento de trabalhadores, estudantes e demais moradores que dependem exclusivamente do transporte público.

Diante do exposto, o Gabinete solicita que essa empresa avalie a situação com a devida atenção, verificando a possibilidade de reforço da frota, ampliação de horários ou adoção de outras medidas que visem garantir um atendimento mais eficiente, seguro e compatível com a demanda da população local.

Certos da atenção e do compromisso dessa empresa com a qualidade do serviço prestado, aguardamos retorno e colocamo-nos à disposição para contribuir no que for necessário.

Atenciosamente,

CAIO FERRAZ
RAMOS:13489278798

Assinado de forma digital por CAIO
FERRAZ RAMOS:13489278798
Data: 2026-01-28 10:00:48 -03'00'

CAIO FERRAZ
Vereador

Impulsionando Linhares



+55 27 99932-0456



@caioferrazr



caioferraz@camaralinhares.es.gov.br



Autenticar documento em <https://linhares.nopapercloud.com.br/autenticidade>
com o identificador 3300330030003000310034003A005000, Documento assinado digitalmente conforme
art. 4º, II da Lei 14.063/2020



Av. José Tesch, 1021, Centro, Linhares, ES, 29900-220

Linhares-ES, 31 de Janeiro de 2026

Ofício Nº 035/2025 – VN

Ao
Ilustríssimo Senhor Vereador Caio Ferraz
Câmara Municipal de Linhares – ES

Assunto: Superlotação de ônibus

Ref: Ofício No. 25/2026

Senhor Vereador

1 Em atenção ao expediente referenciado, informamos que o Setor Operacional da Via Norte encontra-se em processo de avaliação técnica e operacional quanto à viabilidade econômica e financeira da proposição apresentada.

2 Cabe destacar, ainda, 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%**.

3 Nobre 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.

4 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.



4 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**.

5 Como pode ser devidamente verificado nos gráficos anexados, 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 um por cento)**, como afirmado no item anterior.

5.1 Especificamente na linha em evidência, cotejando-se o número de passageiros transportados em janeiro de **2025** com janeiro de **2026**, verifica-se uma queda brutal de **9.323** passageiros, ou seja, uma redução impressionante de **19,54%** de usuários.

6 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.

7 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.**

8 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”

9 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**,

10 O transporte coletivo de passageiros é, por definição constitucional, essencial e estratégico e, também, é o serviço público que viabiliza os demais serviços de utilidade pública, que tornam viável o funcionamento das cidades e o



dia a dia das pessoas. Sem o transporte, a maioria dos cidadãos não chega ao local de trabalho, para garantir os recursos de que necessita para viver; não se desloca a té a escola, para adquirir conhecimento e formação; não acessa o médico ou o hospital, para tratar as suas doenças; e não chega até as lojas ou ao supermercado, para comprar comida e outros produtos necessários à sua sobrevivência. Sem o transporte, as pessoas entram em isolamento laboral, social e vivencial, de forma que sem condições de poder exercer o seu direito de ir e vir e de contribuir para que a economia do País também não entre em colapso.

11 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.

12 Isto posto, necessário se faz que, com a urgência que se verifica, venha esta empresa a requerer, oportunamente, ao poder público concedente, o **REEQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO**, devidamente previsto no Edital de Licitação e no Contrato de Concessão.

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 Isto posto, por via da consequência da brutal queda persistente de passageiros, é de extrema importância observar que no cálculo do número de veículos disponibilizados para as diversas linhas, há que se verificar que estão computados também os lugares em pé, porém, é respeitada a capacidade normal do veículo, com espaço para circulação. Embora a oferta de veículos esteja dimensionada para uma lotação normal, o grande volume de passageiros nos “horários de pico”, no início e final das jornadas de trabalho, combinado com o congestionamento de trânsito produzido por um aumento extraordinário do volume de carros, bicicletas e pedestres nas ruas nesse período, provoca um desencontro inevitável entre a oferta e a demanda, e também pequenas oscilações na operação dos horários no curso da viagem.



17 Nesses períodos, tanto o horário fixo para a chegada ao serviço quanto o desejo de retornar o mais rápido à sua casa levam o usuário a não aguardar o próximo veículo, causando as superlotações.

18 **A eventual superlotação em alguns poucos horários**, é um problema mais estrutural do que meramente técnico e atinge até os mais desenvolvidos meios de transporte coletivo, como sistemas rodoviários e metroviários de grandes cidades como São Paulo, Londres, Nova York e Tóquio.

19 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.

20 Assim sendo, em que pese toda a situação crítica antes relatada, estamos determinando ao Setor de Monitoramento da empresa para verificar diuturnamente as linhas que ocasionalmente venham a apresentar superlotação em algum horário, no propósito de que – se necessário – haja um reforço na oferta de viagens, para melhor conforto dos usuários, como vem ocorrendo rotineiramente nesta empresa ao longo do tempo de prestação deste serviço público essencial, o qual é da mais alta relevância para o desenvolvimento das cidades.

21 Por derradeiro informamos que sempre estamos dispostos a ouvir a população/usuários em suas demandas, vez que, em nosso site www.vjd.com.br, disponibilizamos o campo Ouvidoria, que pode ser acessado através do e-mail ouvidoria@vjd.com.br ou pelos telefones **0800.707.1593** e **(27) 2103-1550**.

22 Por oportuno apresentamos nossas cordiais saudações.

**ROSA SHIRLEI
SOELLA
PESCA:79839428772**

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: 2026.02.05 11:07:00-03'00'
Foxit PDF Reader Versão: 2023.2.0

Rosa S. Soella Pesca
Diretora Acionista
**ANTONIO LUIZ
COMERIO:45085
978749**

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: 2026.02.05 11:07:22-03'00'
Foxit PDF Reader Versão: 2023.2.0

Antonio Luiz Comério
Diretor Administrativo





COMPARATIVO DE PASSAGEIROS TRANSF

COMPARATIVO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

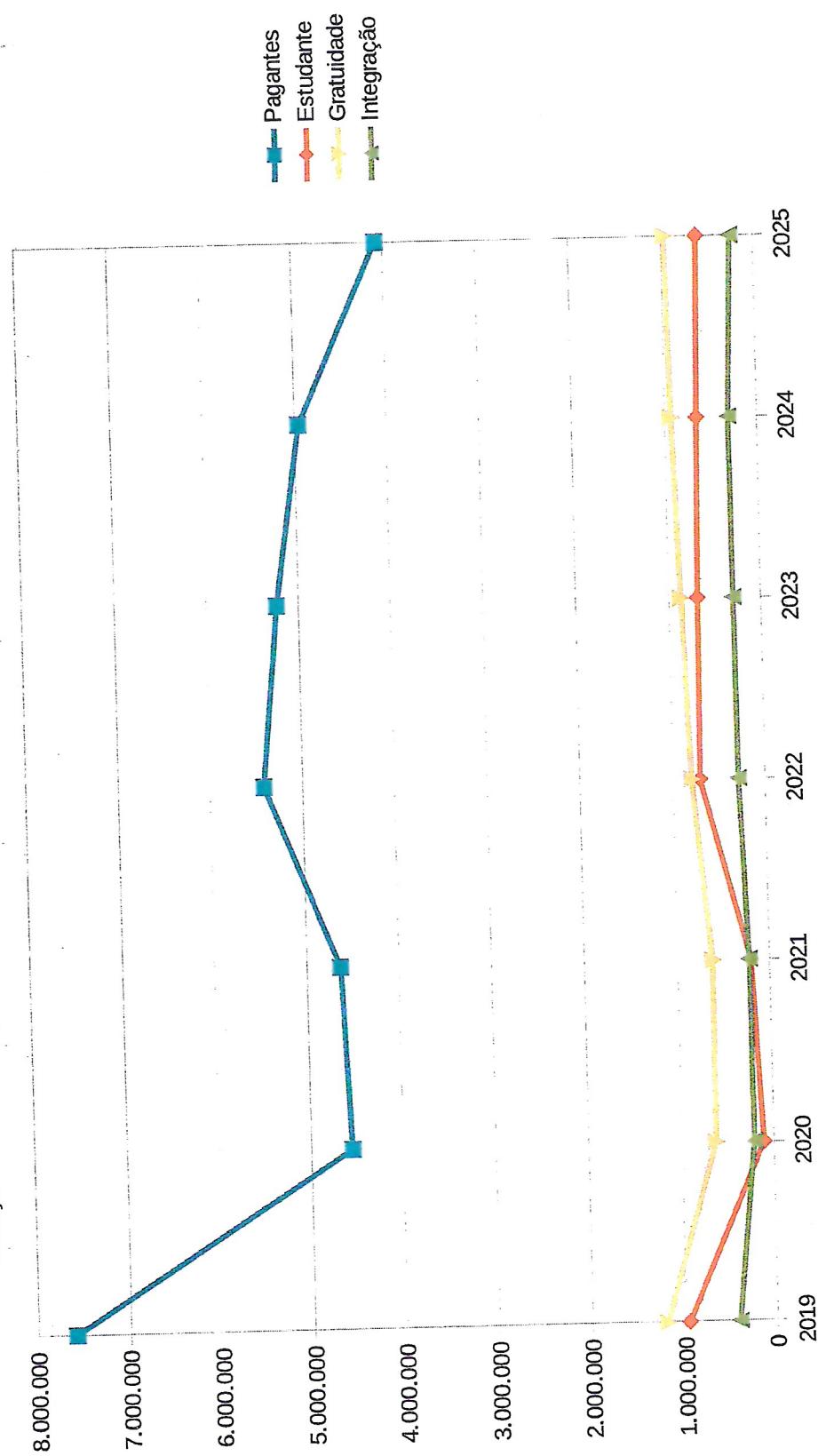
ANO	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO
2026	38401						
2025	47724						
Diferença	9323	0	0	0	0	0	0
% Comparativo	19,54%						

OBS. 9.323 PASSAGEIROS A MENOS



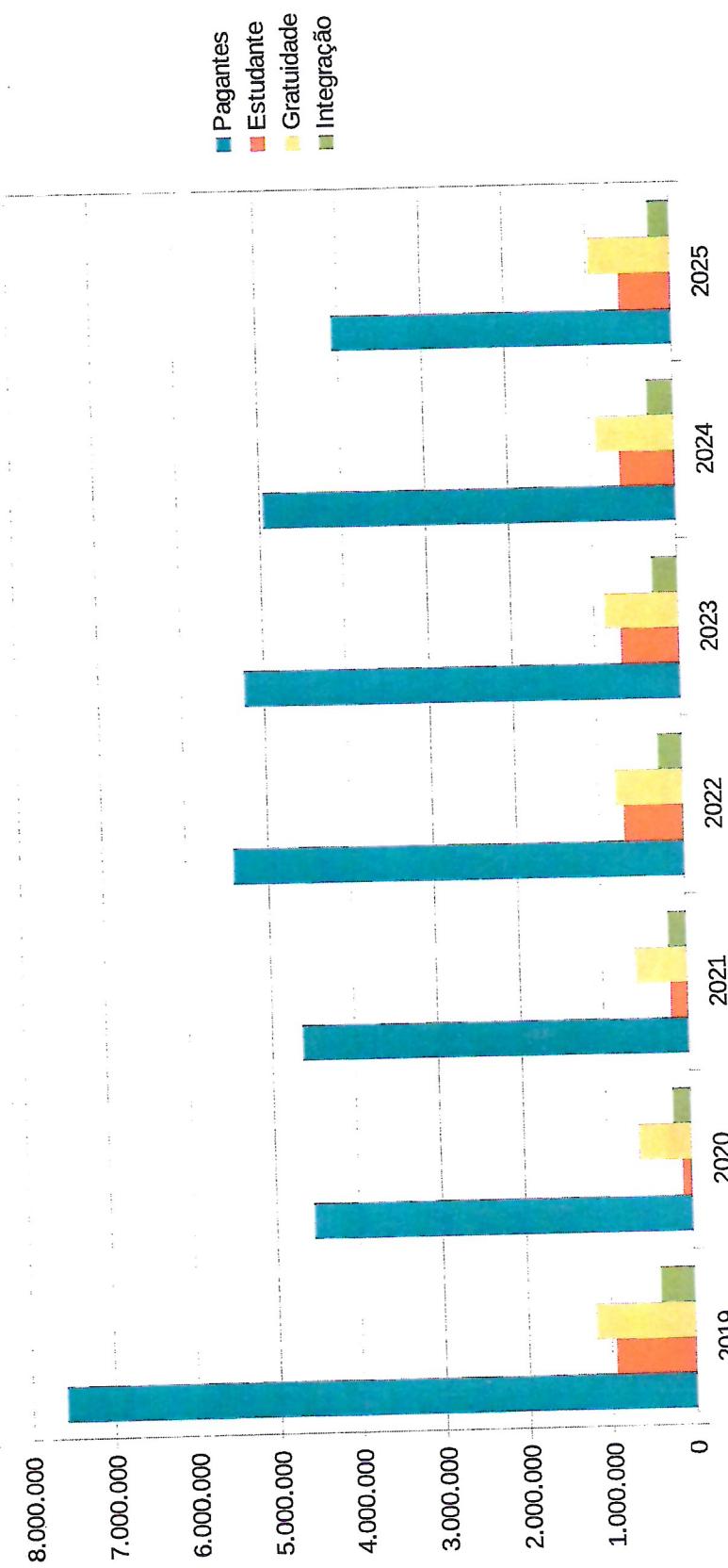
Evolução do Perfil de Passageiros no Sistema de Transporte Público

Variação Anual por Tipo de Usuário: Pagantes, Estudante, Gratuidade e Interações (2019–2025)

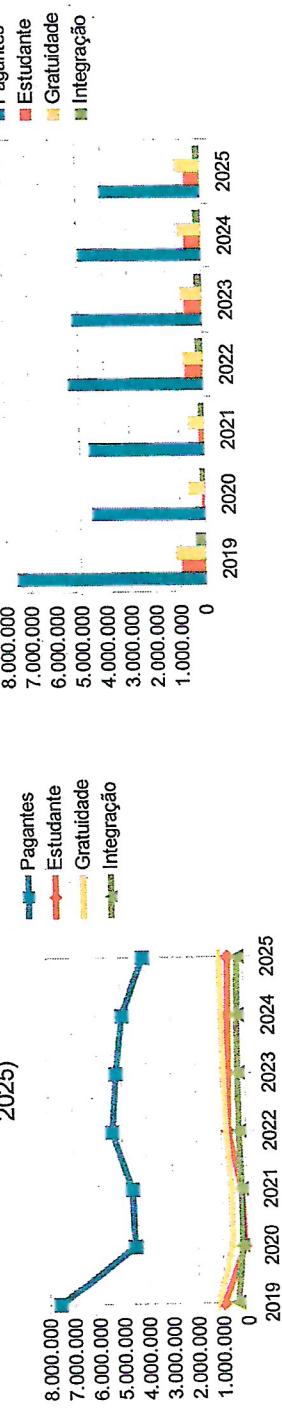


Evolução do Perfil de Passageiros no Sistema de Transporte Público

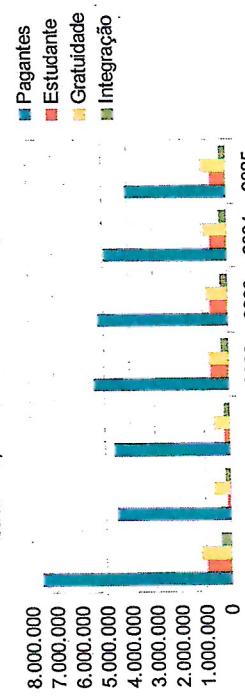
Variação Anual por Tipo de Usuário: Pagantes, Estudante, Gratuidade e Integração



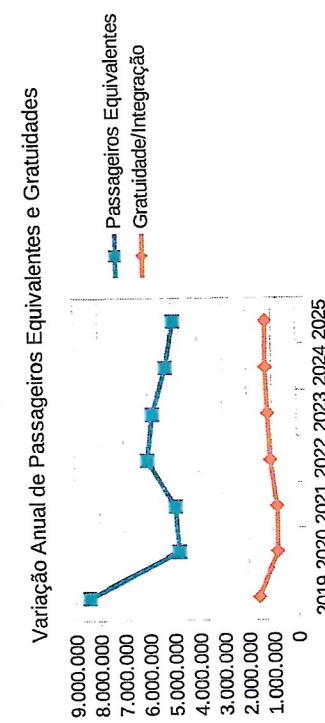
Evolução do Perfil de Passageiros no Sistema de Transporte Público Variação Anual por Tipo de Usuário: Pagantes, Estudante, Gratuidade e Integração (2019–2025)



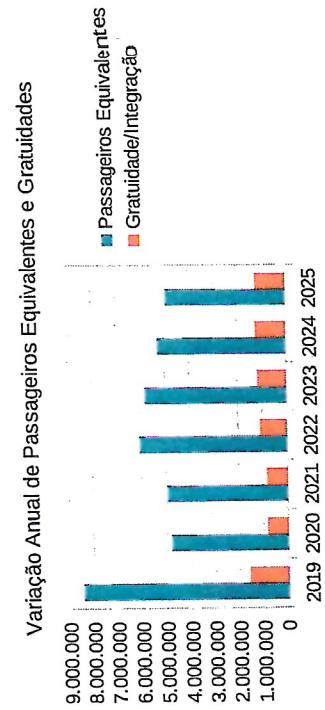
Evolução do Perfil de Passageiros no Sistema de Transporte Público Variação Anual por Tipo de Usuário: Pagantes, Estudante, Gratuidade e Integração (2019–2025)



Evolução do Perfil de Passageiros no Sistema de Transporte Público Variação Anual de Passageiros Equivalentes e Gratuidades



Evolução do Perfil de Passageiros no Sistema de Transporte Público Variação Anual de Passageiros Equivalentes Equivaleentes e Gratuidades





ANTONIO LUIZ Comerio <acomero@gmail.com>

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

Diário do Transporte <donotreply@wordpress.com>
Para: acomero@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 3300330030003000310034003A005000, Documento assinado digitalmente conforme
art. 4º II da Lei 14.063/2020 msg-140632020652488376999797&simpl=msg-f:18556524883769...
<https://mail.google.com/mail/u/0/?ik=95f8c6a6f5&view=pt&search=art.4º%20II%20da%20Lei%2014.063/2020&permmsgid=msg-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 3300330030003000310034003A005000, Documento assinado digitalmente conforme
art. 1º, II da Lei 14.062/2020 652488376999797&simpl=msg-f:18556524883769...
<https://mail.google.com/mail/u/0/?ik=95f8c6a6f5&view=pt&search=art.1º,II%20da%20Lei%2014.062/2020&permmsgid=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 3300330030003000310034003A005000, Documento assinado digitalmente conforme
art. 4º, II da Lei 14.062/2020 652488376999797&simpl=msg-f:18556524883769...

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 3300330030003000310034003A005000

Assinado eletronicamente por **CRISTIANO FERREIRA XAVIER** em **06/02/2026 12:09**

Checksum: **AE6C06303CAD133ACBC0EBCB77C87F5901A593A6BB3B3031EA123A1E15E487E8**



Autenticar documento em <https://linhares.nopapercloud.com.br/autenticidade>
com o identificador 3300330030003000310034003A005000, Documento assinado digitalmente conforme
art. 4º, II da Lei 14.063/2020.