

Prefeitura questionada sobre transparência no reajuste

Segundo Executivo, medida é necessária para assegurar o equilíbrio financeiro do sistema

Por Raquel Valli

O novo reajuste no transporte público de Campinas (SP) tem sido alvo de questionamentos em relação à transparência dos dados e ao detalhamento de cada insumo presente na planilha tarifária. A partir desta quinta-feira (1º), o Bilhete Único Comum passa de R\$ 5,70 para R\$ 6,00; o Vale-Transporte, de R\$ 6,20 para R\$ 6,50; o Escolar, de R\$ 2,28 para R\$ 2,40; o Universitário, de R\$ 2,85 para R\$ 3,00; e a Linha Centro, de R\$ 4,13 para R\$ 4,33.

O reajuste médio de 4,24% apresenta um índice próximo à inflação acumulada de 4,46% (IPCA) nos últimos 12 meses.

Segundo a Prefeitura, o reajuste é necessário para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do sistema, compensando a variação de preços em itens essenciais, como combustíveis e custos de mão de obra. Este ano, o subsídio foi de R\$ 236,4 milhões (R\$

218,4 milhões para o transporte coletivo e mais R\$ R\$ 18 milhões para o PAI-Serviço).

“Um verdadeiro absurdo. Além de ser uma das tarifas mais caras do Brasil, o serviço oferecido é extremamente precário. No ano de 2025, foram diversas ocorrências, inclusive de ônibus que pegaram fogo em nossa cidade, colocando em risco a vida dos usuários”, afirma a vereadora Fernanda Souto (PSOL-SP).

A parlamentar apresentou um Projeto de Lei na Câmara para obrigar a Prefeitura a apresentar as planilhas de custo e lucro das empresas do transporte público antes de qualquer decreto de aumento da passagem. De acordo com o texto, os dados têm que ser apresentados em audiência pública aberta à população.

Técnico

O mestre em Planejamento Urbano, Ayrton Camargo e Silva, ex-diretor da Emdec (empresa

municipal responsável pelo trânsito campineiro) também preza pela transparência e questiona os dados que compõem a planilha tarifária - todos os gastos diretamente relacionados com a operação do serviço de ônibus (itens como salários dos funcionários da operação, da manutenção, dos escritórios administrativos, gastos com manutenção de oficinas, de garagem, com pneus, com lubrificantes, com combustível...).

“A pergunta que fica é: será que todos os itens da planilha tarifária aumentaram ao longo deste ano no mesmo percentual? Qual o impacto disso em relação à diferença entre o que as tarifas arrecadaram e o que faltou para custear o serviço? Porque é aí que entra o papel do subsídio: dinheiro que a Prefeitura aporta no sistema para evitar que a tarifa seja mais alta”, afirma o professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas. “A tarifa ajuda a amenizar a

participação do subsídio ou esse aumento tarifário é insuficiente, e o subsídio está sendo cada vez maior? O que está sendo cobrado dos empresários em termos de qualidade? Qual o nível de falhas de viagens não cumpridas? Esse aumento recompõe só os custos ou há alguma margem para cobrar investimentos da melhoria, por exemplo, como a diminuição da idade da frota?”, questiona. Em suma, “qual é o nível de qualidade que se quer para o transporte coletivo de Campinas? Que me parece que está cada vez pior”, declara.

Outro lado

Em resposta aos questionamentos, a Prefeitura enviou ao Correio da manhã o link do Portal da Transparência, disponibilizando “os estudos de composição da tarifa do sistema de transporte público coletivo, elaborados pela Emdec”: http://www.emdec.com.br/transparencia/upload/estudotarifario/estudo_tarifario_2025_01.pdf

estudotarifario/estudo_tarifario_2025_01.pdf

Mas, a última “planilha de cálculo de custo operacional do transporte público coletivo urbano” divulgada é a de dezembro de 2024, relativa a 2025. Ainda de acordo com a autarquia, “as planilhas relativas à tarifa de 2026 devem ser disponibilizadas na segunda-feira (5), ou seja, quatro dias depois que o reajuste começar a operar. Na seção também não conta a de 2024, relativa a de 2025.

Sem alterações

As isenções para públicos específicos, como idosos, pessoas com deficiência, estudantes e universitários, foram mantidas, como apregoa a lei municipal. O valor da segunda integração também continua a R\$ 0,50, sem reajuste. Os créditos que forem comprados até 31 de dezembro poderão ser utilizados normalmente por até um ano.



Reajuste médio de 4,24% apresenta um índice próximo aos 4,46% (IPCA) nos últimos 12 meses

Compromisso a desassentados que haviam sido excluídos de auxílio-moradia

Por Raquel Valli

Um novo Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta (TAC) assegura que moradores impactados pela duplicação da Rodovia Engenheiro Miguel Melhado Campos (SP-324), em Campinas (SP), recebem assistência habitacional.

O acordo foi selado neste mês de dezembro, em pleno recesso judiciário, entre o DER-SP (Departamento de Estradas e Rodagem do Estado de São Paulo), que desapropriou os terrenos, e a Defensoria Pública do Estado de São Paulo, por meio da 9ª Defensoria de Campinas.

Entretanto, o advogado dos moradores receia que o auxílio-moradia, que será dado por seis meses, seja insuficiente para a so-

lução definitiva dos desalojados. Um convênio, que já havia sido firmado em janeiro entre o DER-SP e a CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo) destinava R\$ 20,8 milhões para o reassentamento de cerca de 100 famílias, via cartas de crédito de até R\$ 200 mil.

Excluídas

No entanto, restrições, como débitos públicos, acabaram deixando cerca de 15 famílias de fora do benefício. Por isso, o novo TAC pretende corrigir essa lacuna, estabelecendo inclusão habitacional às famílias excluídas, pagando um auxílio-moradia mensal de R\$ 605 até que a habitação definitiva seja entregue. Além do auxílio-moradia,



Rodovia Engenheiro Miguel Melhado Campos (SP-324)

o DER-SP assumiu a obrigação de operacionalizar a aquisição do imóvel com valor, além de taxas cartoriais, com pagamento direto ao vendedor após análise e validação documental.

Contudo, o advogado Augusto César Silva Santos Gandolfo, representante jurídico dos moradores e da PROESP (Sociedade Protetora da Diversidade das Espécies) se preocupa em relação à

sustentabilidade do auxílio, alertando que o prazo de seis meses pode ser insuficiente para famílias em extrema vulnerabilidade caso uma solução definitiva não seja agilizada. “O auxílio-moradia foi utilizado desde o início da obra (em outubro de 2022) como mecanismo do DER-SP para evitar a via judicial com processos de reintegração de posse. Em contrapartida, às famílias vulneráveis ficaram com ônus de receberem o aluguel-social de R\$ 605,00 por seis meses. Mas, a pergunta que fica é: e depois? Mais uma vez, a urgência é do DER, com os vulneráveis e hipervulneráveis (crianças e idosos) precisando corresponder, sem que tenham podido se manifestar previamente e verbalizar suas necessidades”, pontua.