

## Com bikes públicas em risco, Santos busca parceiros e estuda cobrança

Ricardo Nogueira/Folhapress



Ciclista transita pela ciclovia na cidade de Santos, litoral sul de São Paulo

**KLAUS RICHMOND**  
COLABORAÇÃO PARA A FOLHA, DE SANTOS

09/08/2017 02h00

[f](#) Compartilhar [t](#) [g+](#) [in](#) [e](#) < 19 [OUVIR O TEXTO](#) [+](#) Mais opções

Quarenta e três quilômetros de ciclovias planas, oito deles cobrindo toda a orla da praia. Apesar do cenário, Santos, no litoral paulista, está com seu sistema de compartilhamento de bikes públicas em risco.

O contrato com a responsável pelo sistema desde 2012, a Serttel, acaba no próximo mês. Agora, a prefeitura espera por um interessado para operar e bancar esse projeto.

Diferentemente de outras cidades, como São Paulo e Rio de Janeiro, Santos nunca conseguiu atrair um patrocinador para a iniciativa.

"O projeto foi viabilizado e nasceu sem patrocínio. É um desejo nosso [ter uma empresa para bancá-lo], mas, se não conseguirmos, vamos encontrar outra forma de manter funcionando", afirma Rogério Vilani, diretor-presidente da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) de Santos.

Hoje quem banca as bicicletas é a própria prefeitura, com custo estimado de pouco mais de R\$ 1 milhão ao ano.

Em dezembro, a prefeitura anunciou um plano de contenção de despesas para amortizar uma dívida calculada em R\$ 120 milhões.

Santos conta com 370 bikes espalhadas por 37 estações. A cidade também tem um programa infantil, esse patrocinado por uma empresa de laticínios e administrado pela concorrente, a Tembici.

A nova licitação tem previsão para este mês, ainda em definição de seu formato. O serviço, atualmente, é gratuito desde que não ultrapasse 45 minutos, mas, para que seja mantido, é estudada a possibilidade de ser cobrada uma mensalidade ou anuidade.

"Seria um impacto muito negativo perder, muitas pessoas voltaram a andar de bicicleta por conta desse programa. Precisamos pensar em boas calçadas, em um bom serviço como esse, mas é um dinheiro nosso, então precisa de um patrocínio", disse Augusto Muniz Campos, professor no curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Católica de Santos e ex-secretário de planejamento urbano de Cubatão (SP).

O projeto viveu incertezas já no início de 2017. Usuários reclamavam de poucas bicicletas, muitas em más condições. A prefeitura fez pregão eletrônico em fevereiro para atrair empresa que pudesse cuidar do programa, mas nenhum dos dois participantes atenderam as exigências.

A ideia era mudar a forma de financiamento da iniciativa. A prefeitura deixaria de pagar para a empresa vencedora, que ficaria liberada para cobrar uma taxa dos usuários e explorar propaganda.

"Houve uma incerteza das partes se haveria continuação no contrato. Por isso, renovamos por mais seis meses com a Serttel e fizeram investimentos na frota", afirma Vilani, da CET. É essa renovação que vence em setembro.

De acordo com informações da Serttel, houve em Santos em 2016 a maior média de viagens diárias entre os programas administrados pela empresa -1.386 viagens diárias.

A empresa cuida de projetos em outras capitais, como Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza e até Buenos Aires. E já administrou programas no Rio e em São Paulo.

## ROTINA

Diferentemente dos outros lugares do país, os santistas aderiram ao sistema principalmente para a rotina de trabalho, e não como lazer. "Sou barbeira, então uso a ciclovia, mas saio de uma ponta da cidade e vou para a outra de bicicleta para trabalhar. Não pode acabar", disse Luiza Mara Carvalho Lourenço, 52, operadora de telemarketing.

"Seria um grande prejuízo ao santista porque virou um meio de transporte para a cidade, um desafio", disse o professor Andrei Cornetta, 37.

Em junho, a Serttel disse à Folha que "há interesse em manter o sistema operando em Santos", mas que a empresa vai "avaliar as condições estabelecidas para uma possível participação". Procurada mais recentemente, não quis se pronunciar.

