

Primeira manhã de tarifa zero em São Caetano tem aumento de 50%

Janete Ogawa

Frota da Vipe recebeu mais cinco ônibus e não estão descartados novos acréscimos



A primeira manhã de tarifa zero para todos os usuários dos ônibus municipais da Vipe (Viação Padre Eustáquio), de São Caetano teve aumento de 50% na quantidade de passageiros no transporte público.

Foram cerca de 22,5 mil passageiros ante uma média de 15 mil usuários por dia útil, quando ainda era cobrada a tarifa de R\$ 5.

O balanço foi divulgado pela prefeitura.

A gratuidade começou a vigorar na quarta-feira, 1º de novembro de 2023.

A frota da Vipe foi ampliada em cinco veículos em escala, passando de 49 ônibus para 54. Novos acréscimos não estão descartados.

Entre os 645 municípios do Estado de São Paulo, 20 contam com a gratuidade todos os dias da semana e para todos os usuários.

No Estado de São Paulo, São Caetano é a cidade de maior população conceder o passe livre até agora, com 165.655 habitantes, de acordo com o Censo de 2022 do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

Além de São Caetano do Sul, na Grande São Paulo, concede passe livre irrestrito a cidade de Vargem Grande Paulista, que tem cerca de 55 mil moradores.

Outras cidades na Grande São Paulo possuem gratuidades para todos os passageiros em dias específicos, como Ribeirão Pires, nos ônibus municipais da Suzantur, aos domingos e feriados.

Segundo a prefeitura, já foi colocado no Orçamento de 2024, o custeio do Tarifa Zero. Em média, o programa vai custar R\$ 2,9 milhões por mês. Para 2024, a prefeitura separou R\$ 35 milhões, o que equivale a 1,44% do orçamento total para 2024, de R\$ 2,434 bilhões.

A prefeitura ainda diz que o programa será bancado “com recursos já previstos no orçamento municipal, como multas de trânsito, exploração de ações publicitárias envolvendo o sistema de transporte e dotações orçamentárias próprias de fontes relacionadas à mobilidade urbana e à sustentabilidade socioambiental”.

CAPITAL PAULISTA

Já na capital paulista, um sistema que transporta mais de seis milhões de passageiros em 12 mil ônibus por dia, está ainda em andamento o estudo para concluir a viabilidade de um programa de tarifa zero para todos os passageiros.

Como mostrou o Diário do Transporte, no projeto de Orçamento para 2024, o prefeito da capital paulista, Ricardo Nunes, prevê subsídios de R\$ 5,1 bilhões para a operação dos ônibus gerenciados pela SPTrans (São Paulo Transporte), já não considerando tarifa zero para todos os passageiros.

O custo total do sistema de ônibus, entre subsídios e o que é arrecadado nas catracas, neste ano é de cerca de R\$ 10 bilhões e, estimativas da prefeitura, trabalham com um valor entre R\$ 10 bilhões e R\$ 12 bilhões para o ano que vem.

Relembre:

CADUNICO E TARIFA ZERO GRADATIVA:

Vereadores da Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo apresentaram em 15 de junho de 2023, o projeto de lei 340/2023, que cria “Vale Transporte Social” na capital paulista para conceder tarifa zero para a população de baixa renda e aos desempregados.

Seria uma forma, segundo os parlamentares, de instituir gradativamente a tarifa zero em toda a cidade, começando pelas pessoas que têm a maior parte da renda comprometida pelos transportes.

Por ser um projeto municipal, a ideia só engloba os ônibus e trólebus gerenciados

pela SPTrans (São Paulo Transporte), uma vez que trem, metrô e monotrilho são de responsabilidade do Governo do Estado.

Pela proposta, para ter direito ao benefício, os passageiros devem estar inscritos no Cadastro Único de Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico) ou desempregados que estejam na relação do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged).

As pessoas nestas condições vão receber uma cota mensal de 44 viagens. Cada crédito de passagem correspondente ao da tarifa pública vigente no sistema de transporte público coletivo por ônibus da Cidade de São Paulo.

Os recursos para cobrir as gratuidades viriam do Orçamento.

Relembre:

DÚVIDAS SOBRE O TARIFA ZERO NA CIDADE DE SÃO PAULO:

São diversas dúvidas sobre a viabilidade ou não de a cidade de São Paulo ter um programa de tarifa nos ônibus para todos os passageiros, entre as quais:

1 Tarifa zero vai aumentar em quanto a demanda de passageiros dos ônibus?

2 Vai ter de aumentar a frota em quanto?

3 Este aumento de frota vai significar um custo total do sistema maior que os R\$ 12 bilhões de hoje em quanto?

4 Mas não é só a frota: a cidade está preparada para receber (de forma eficiente – destaca-se) mais ônibus? – Terá de reformular linhas? Os terminais e corredores de ônibus atuais são suficientes para uma frota maior?

5 Vai ter migração de passageiros do metrô, trem e ônibus metropolitanos se estes não tiverem tarifa zero? Por exemplo, hoje, como Bilhete Único, o passageiro pode pegar o sistema de trilhos e ônibus de forma integrada. Se os ônibus forem de graça e o metrô/trem não, será que as pessoas não vão preferir usar mais linhas de ônibus, mesmo que demore mais, para não pagar o deslocamento.

6 Antes de pensar em tarifa-zero, não seria melhor tornar o sistema de ônibus mais racional (não confundir com meros cortes de linhas) para não se subsidiar a ineficiência?

7 O debate de tarifa zero não está sendo um “colocar a carroça antes dos bois”, deixando para trás questões mais urgentes, como reorganizar as linhas e os serviços, ampliar a tecnologia de gerenciamento e monitoramento e também aumentar a qualidade e dar mais infraestrutura para os ônibus que não fluem porque ficam presos no trânsito e possuem pouca prioridade no espaço urbano pela quantidade de frota e de pessoas atendidas (que vai aumentar com uma eventual tarifa zero)?

8 São Paulo está trocando ônibus a diesel por ônibus elétricos que custam até três vezes mais e necessitam de uma infraestrutura de recarga e distribuição de

energia que não existe na cidade. Até a consolidação de uma frota elétrica, isso vai representar um custo muito alto para o sistema vai demandar financiamento só para este fim. Quanto seria este custo e será um dinheiro só para financiar a aquisição, implantação de infraestrutura e operação dos ônibus elétricos?

9 O custo dos terminais a mais necessários para uma demanda e frota maiores terão financiamento próprio ou entram na conta do tarifa-zero?

10 Como será o controle de demanda? Haverá uma bilhetagem específica com cotas mensais (como é dos idosos entre 60 anos e 64 anos) para coibir fraudes e uso irresponsável do sistema de ônibus?

Um grupo de especialistas, que defende a viabilidade da gratuidade para todos os passageiros em São Paulo, é categórico em afirmar que o programa “tarifa zero” deve ser concomitante para ônibus e sistema de trilhos para não haver a migração entre diferentes meios de transporte coletivo.

Os especialistas não só defendem a gratuidade total nos trilhos e nos ônibus municipais da capital paulista (SPTrans), mas também em regiões metropolitanas; o que envolveria no caso de São Paulo, 39 prefeituras e o Governo de São Paulo, não somente com metrô, monotrilho e trem, mas ônibus e trólebus (Corredor ABD), gerenciados pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos).

As respostas são assinadas por Lucio Gregori, que foi secretário de transportes na gestão da prefeita da capital paulista Luiza Erundina, além de Mauro Zilbovicius, José Jairo Varoli e Marcia Sandoval Gregori.

<https://www.radioabc.com.br/primeira-manha-de-tarifa-zero-em-sao-caetano-tem-aumento-de-50/>

Veículo: Online -> Site -> Site Rádio ABC AM 1570 - Santo André

Seção: São Caetano