

Tarifa zero: nº de passageiros de ônibus mais que dobra em São Caetano

São Caetano adotou a tarifa zero nos ônibus no dia 1º de novembro e, desde então, transporta 45 mil por dia útil, ante 19 mil em 2022

William Cardoso



Divulgação/Prefeitura de São Caetano do Sul/Eric Romero

São Paulo — O número de passageiros transportados pelo ônibus municipais de São Caetano do Sul, no ABC paulista, mais que dobrou depois que a prefeitura implantou a tarifa zero na cidade, em 1º de novembro. Antes de a gratuidade entrar em vigor, a administração municipal estimava um aumento de 50%.

Por dia útil, os ônibus de São Caetano têm transportado, em média, 45 mil passageiros, ante 19 mil em novembro de 2022. Vale ressaltar, entretanto, que no fim do ano passado ainda se vivia com mais intensidade os reflexos da pandemia, que reduziu o número de pessoas no transporte público.

Outro detalhe importante é que, antes da tarifa zero, as gratuidades já representavam 40% do volume de passageiros transportados no município, incluindo pessoas acima de 60 anos — 33% passavam pela catraca e 7% desciam pela porta da frente. A tarifa era de R\$ 5 em São Caetano, mais cara do que na capital paulista (R\$ 4,40).

Para dar conta do aumento na demanda por transporte público, a prefeitura ampliou de 49 para 54 o número de ônibus. Segundo a administração municipal, não tem sido detectada superlotação e os coletivos em operação são suficientes no momento.

“Incentivo na veia”

O prefeito José Auricchio Júnior (PSDB) afirma que a tarifa zero ajuda a melhorar a mobilidade urbana.

“Somos uma cidade inserida na região metropolitana. Além da capital, fazemos divisa com Santo André e São Bernardo. Em um futuro próximo, as cidades não suportarão mais a quantidade de carros nas ruas, portanto o estímulo ao transporte coletivo é necessário e urgente. O tarifa zero é esse incentivo na veia”, diz.

Como curiosidade, vale lembrar que São Caetano do Sul é um dos berços da indústria automobilística do Brasil e conta há mais de 90 anos com o complexo industrial da General Motors.

Auricchio diz que há também um componente social na adoção da gratuidade, com mais acesso ao lazer e facilidades para uma pessoa desempregada procurar trabalho. Também diz que sobra mais dinheiro para que os moradores façam compras na cidade, o que representa um incentivo à economia local.

Desafios

O prefeito de São Caetano diz que o aumento no número de passageiros tem várias motivações. Aqueles que passaram a deixar o carro em casa por economia, além de outros que faziam anteriormente os trajetos a pé e que agora andam de ônibus. “E até aqueles da divisa com outras cidades que estão vindo consumir em nossa cidade”, afirma.

Auricchio diz que São Caetano é a maior cidade paulista a adotar a tarifa zero e que foi preciso um forte ajuste fiscal para tirar o projeto do papel. A cidade tem 165 mil habitantes e é densamente povoada, com mais de 10,8 mil pessoas por km².

Questionado se o modelo pode ser aplicado a outras cidades, ele diz que cada município tem seus desafios e particularidades, sejam financeiras ou demográficas.

“As eleições da capital no ano que vem terão esse tema amplamente explorado, não tenho dúvidas. E creio também que a gratuidade no transporte será realidade em diversas outras cidades em um futuro próximo. É algo que a sociedade pressiona e debate há pelo menos uma década”, afirma.

No Brasil

Até o momento, 87 cidades adotaram a gratuidade no transporte público e outras quatro estão em fase de implantação, segundo o coordenador do Programa de Mobilidade do Instituto de Defesa do Consumidor (Idec), Rafael Calábria.

Para Calábria, o elemento “novidade” é algo que causa impacto no aumento do número de passageiros apenas no primeiro ou segundo dia. Após esse período, o crescimento no número de usuários é prova de que existe uma demanda reprimida. “É curioso que isso tende a seguir aumentando por um bom tempo. Depende das características da cidade. Maricá, por exemplo, tem aumentado por anos”, diz.

Calábria diz que a tarifa zero é sempre replicável, mas depende da capacidade financeira do município. “É o caso de São Bernardo do Campo, Guarulhos e Santo André, essas cidades maiores. É totalmente aplicável imediatamente, como São Caetano fez em poucas semanas”, afirma.

Para as cidades menores, seria necessário definição de uma fonte de receitas. Segundo o coordenador do Idec, também é preciso avaliar a qualidade do serviço após a gratuidade.

Calábria afirma, ainda, que a tarifa representa uma barreira econômica e social para pessoas de baixa renda, por isso o primeiro impacto é a chegada de passageiros que não estavam usando o transporte público. Cidades que adotaram a tarifa zero relataram, por exemplo, benefícios como a diminuição das faltas de cidadãos em consultas médicas. “É o acesso de mais pessoas a mais serviços públicos e privados”, diz.

Aumento de arrecadação de impostos também é relatado por cidades dentro e fora do Brasil, segundo o coordenador do Idec.

<https://www.metropoles.com/sao-paulo/tarifa-zero-no-de-passageiros-de-onibus-mais-que-dobra-em-sao-caetano>

Veículo: Online -> Site -> Site Metr p les - Brasília/DF

Seção: Tarifa Zero