



Publicado em 23/12/2023 - 09:00

Tarifa zero em SP: “Os impactos sociais e econômicos são surpreendentes”, diz especialista do Idec sobre programa

No primeiro dia da medida, o número de passageiros aumentou 35% em relação aos domingos anteriores

Da Redação

No último domingo (17) começou a funcionar na cidade de São Paulo o programa de tarifa zero nos ônibus da capital. A medida vale para as 1175 linhas, da 0h às 23h59, sempre aos domingos.

A ação havia sido anunciada pelo prefeito da capital paulista Ricardo Nunes (MDB) em novembro. O objetivo, segundo o político, é dobrar o número de passageiros e incentivar o uso do transporte público. “A expectativa é aumentar pelo menos 50% e se chegar a dobrar, a quantidade de ônibus ainda fica suficiente. Porque se dobrar de 2 milhões para 4 milhões, teremos 80% do uso e ainda vai ficar 20% ocioso”, disse.

No primeiro dia da medida “Domingão Tarifa Zero”, a prefeitura informou que o número de passageiros aumentou 35% em relação aos domingos anteriores. “Passou de 2,2 milhões para exatamente 2.974.400 milhões de pessoas, marca que ultrapassou inclusive a média registrada antes da pandemia”, diz o balanço divulgado na segunda (18).

Além disso, de acordo com a gestão, o acréscimo de usuários nas regiões periféricas da capital paulista chegou a 38%. Para comportar os passageiros, os usuários do sistema contaram com 4,8 mil coletivos da frota.

Também foi observado um aumento nas linhas que atendem pontos turísticos da capital, como Praça da Sé, Sesc Itaquera, Parque do Ibirapuera e Parque do Carmo”.

Além dos domingos, a medida valerá para os feriados de Natal, Ano Novo e no Aniversário de São Paulo, em 25 de janeiro. A gratuidade, no entanto, não será aplicada nos metrô e trens da CPTM nem aos domingos e nem nas datas comemorativas.

O “Domingão Tarifa Zero” é uma medida importante na visão de Rafael Calabria, coordenador de mobilidade urbana no Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec). Ele entende que moradores de periferia, por exemplo, são os mais beneficiados pelo programa, uma vez que precisam de um deslocamento maior para chegar ao centro. No entanto, entende que se a demanda não for atendida de forma adequada, haverá problemas com a gratuidade.

São Paulo não é a primeira cidade do Brasil a adotar a medida. Hoje, no país, há mais de 80 municípios com a gratuidade. Um dos casos recentes é de São Caetano do Sul, que começou o programa em novembro deste ano e viu o número de passageiros crescer.

No mês da implementação, as linhas de São Caetano transportaram, em média, 45 mil passageiros, ante 19 mil em novembro de 2022.

No entanto, a capital paulista possui um enorme desafio: a grande quantidade de passageiros por dia. São Paulo transporta uma média de nove milhões de pessoas diariamente.

A superlotação e a demora em determinados locais são alguns dos problemas diários em São Paulo. De acordo com Rafael Calabria, se a frota não for revista, a gratuidade pode se tornar uma dor de cabeça para os usuários do serviço.

“Existe o risco do programa ser mal-feito. Se a população ver o intervalo mais longo, a lotação, pode se irritar com o programa e criticá-lo”, afirma o especialista.

Para ele, é necessário que problemas sejam resolvidos para pensar, por exemplo, em uma tarifa zero total, medida que já é um dos desejos do atual prefeito da capital. “O aumento da demanda na rua é bom porque a galera vai passar a usar mais transporte. Só que pelo tamanho de São Paulo é preciso uma gradação, é preciso uma retomada da frota”, aponta.

No entendimento de Rafael Calabria, a participação do Metrô e da CPTM na gratuidade seria fundamental para que o serviço atendesse melhor a população, visto que o transporte consegue carregar mais passageiros e também funciona em diversas regiões da cidade.

“O metrô vai perder passageiros, porque o ônibus vai esvaziar um sistema que é de muita capacidade. Vai lotar mais ainda, então vai precisar de um sistema integrado e um diálogo com o Governo do Estado. Com a tarifa zero, é claro que o cidadão vai migrar para o ônibus. É muito necessário um diálogo com o Metrô e a CPTM”, destaca.

O coordenador de mobilidade urbana explica que percursos paralelos às linhas de metrô, por exemplo, podem ficar mais cheias em dias de gratuidade, visto que fazem o mesmo trajeto e o passageiro terá o custo zero.

Rafael Calabria cita alguns casos: como as linhas que passam pela Radial Leste, como a 4310-10 (E. T. Itaquera - Term. Pq. D. Pedro II), que faz o mesmo caminho da linha 3 Vermelha do metrô. Ele argumenta que o fato da gratuidade pode pesar na escolha do passageiro, mesmo que a viagem seja um pouco mais demorada. Outro exemplo são os ônibus que passam por Santana e seguem em paralelo com a linha 1 Azul.

Apesar da necessidade de diálogo e interação entre os dois serviços, o governador de São Paulo Tarcísio de Freitas (Republicanos), se manifestou contra o projeto.

“Sou contra. Absolutamente contra. Não consigo ver viabilidade em você colocar o sistema que tem 8 milhões e 300 mil passageiros com tarifa zero. Que tem estrutura de custos completamente diferentes. Alguém já apresentou de fato a conta de quanto vai ser o subsídio? É hoje esse valor. Com a catraca livre vai ser mais...”, disse o governador.

Importância social

A medida apresentada pela prefeitura de São Paulo não é apenas importante economicamente. A tarifa zero é, sobretudo, essencial para a questão social da cidade, principalmente entre os mais pobres e para os moradores de extremos, que estão longes do centro e das principais atividades culturais da cidade.

“É surpreendente a quantidade de impacto, às vezes o passageiro nem imagina o que pode gerar. E socialmente, a população vai levar um tempo para perceber todas as possibilidades que ela vai ter”, afirma.

“As possibilidades são enumeráveis, impactos sociais, culturais, ambientais e econômicos. O aumento do transporte em muitas cidades com a tarifa zero mostra que está caindo as faltas nas consultas agendadas, a pessoa tinha uma consulta e chegava no dia sem dinheiro, agora, ela consegue ir”, acrescenta.

Quem paga a conta?

A grande dúvida da população com o programa o é sobre quem vai pagar a conta dos dias com a gratuidade no transporte.

No último dia 6, vereadores da Comissão de Finanças e Orçamento da cidade de São Paulo aprovaram o relatório final para implantar, de forma gradativa, a medida.

Serão R\$ 500 milhões para bancar a tarifa zero que se somam a outros R\$ 5 bilhões de subsídio que a prefeitura já pretende pagar para as concessionárias de ônibus no próximo ano.

Ricardo Nunes disse que não precisará aumentar a frota em um primeiro momento, no entanto, a gestão irá monitorar a demanda para realizar ajustes se for necessário. O prefeito ainda esclarece que a passagem não sofrerá reajuste em 2024.

Apesar do valor aprovado pela Comissão, para o coordenador do Idec, é necessário que a cidade mude a parte de repasse de subsídio às empresas. Atualmente, o pagamento acontece por passageiro, ou seja, quanto mais pessoas circulam, mais será o valor pago às companhias.

A forma de pagamento é uma das principais razões da superlotação do transporte em São Paulo, segundo o especialista.

“Quanto mais passageiro mais rentável, quanto mais lotado mais rentável. O custo da viagem a receita é o passageiro o cara. Então, a má qualidade do serviço, o tempo de espera e a lotação estão vinculados a essa forma de pagar os empresários. Além do custo, tem uma questão de qualidade”, destaca.

De acordo com o especialista, a prefeitura já prevê uma alteração no pagamento, que deve ser feito pela quantidade das viagens dos ônibus, independentemente de quantos passageiros sejam levados. A mudança evita que as empresas reduzam viagens e rodem com coletivos cheios. A atual gestão adia a alteração no modelo desde 2019. A transição não deve acontecer até março de 2025.

Projeto antigo

A tarifa zero em São Paulo não é uma novidade. Em 1991, durante a gestão da prefeita Luiza Erundina (PT), a cidade teve uma experiência em Cidade Tiradentes,

no extremo da zona leste da capital, com cinco linhas de ônibus de graça, para a circulação das pessoas dentro do bairro.

A gratuidade era usada pelos cerca de 200 mil moradores do bairro até o então recém-inaugurado Terminal de Cidade Tiradentes. O projeto continuou até a gestão do prefeito Celso Pitta (PP), sucessor de Paulo Maluf na Prefeitura de São Paulo. Pitta encerrou a medida no bairro em meados dos anos 2000. Após isso, os prefeitos seguintes não colocaram em pauta o debate.

https://cultura.uol.com.br/noticias/63388_tarifa-zero-em-sp-e-surpreendente-os-impactos-sociais-e-economicos-diz-especialista-do-idec-sobre-programa.html

Veículo: Online -> Site -> Site TV Cultura

Seção: Notícias