

## O que a Região Metropolitana de Curitiba pode aprender com a implementação do tarifa zero em São Caetano do Sul (SP)

*Zerar a tarifa no transporte público significa a ampliação de direitos e maior acesso à cidade*

Jéssica Wludarski e Stefânia Wludarski



*Cerca de 100 municípios já implementaram a tarifa zero, São Caetano do Sul (SP) é um deles - Foto: Paulo Pinto / Agência Brasil*

O debate sobre Tarifa Zero tem ganhado força nos últimos anos. Atualmente, observa-se um pouco mais de 100 municípios que adotaram o Tarifa Zero, mas ainda são iniciativas isoladas, de caráter municipalista, ainda sem critérios claros quanto à viabilização do projeto. Quando se fala em “zerar” a tarifa do transporte

público, significa dizer que se está ampliando direitos, garantindo acesso à cidade e dando liberdade de se deslocar como e quando quiser. Apesar de a tarifa ser gratuita para os passageiros, tais iniciativas são custeadas pelos municípios.

No âmbito da política fiscal, geralmente os municípios estão se equilibrando entre a necessidade de investimento em políticas públicas e o comprometimento do orçamento com despesas obrigatórias, entre elas, as vinculações constitucionais com saúde e educação (algo fundamental para países subdesenvolvidos como o Brasil), e com as despesas de pessoal. O montante que resta - deve ser investido em políticas urbanas, sociais e ambientais, para citar algumas. Nesse contexto de engessamento das contas públicas, como é possível implementar um programa como o Tarifa Zero?

Para responder essa questão, toma-se como exemplo a experiência de São Caetano do Sul, cidade pertencente à Região Metropolitana de São Paulo, que há seis meses, por lei complementar, instituiu o Programa Tarifa Zero para o transporte coletivo local. O Programa inclui a totalidade do transporte público, ou seja, isenta pagamento da tarifa de ônibus para todos os passageiros, sem distinção de usuários, todos dias da semana e em todas as linhas municipais que faziam parte da concessão vigente. A cidade possui aproximadamente 162 mil habitantes e está conurbada com São Paulo, Santo André e São Bernardo do Campo.

No município, o transporte coletivo público possui nove linhas de origem e destino, que abrangem a totalidade do território, mas transportavam apenas 40% da capacidade operativa, com 22 mil usuários por dia. O perfil do usuário era formado por 48% de idosos que não pagavam o valor da passagem, 23% de estudantes que pagavam tarifa reduzida e apenas 29% de usuários comuns que pagavam R\$4,50 pela tarifa.

O custo operacional por passageiro era de R\$9,00 e a prefeitura municipal subsidiava o valor R\$4,50 por passageiro comum, R\$9,00 para os idosos, que eram isentos e R\$6,75 para os estudantes. Além disso, sucessivos desequilíbrios financeiros da concessão exigiam o aporte de mais recursos do tesouro municipal, em especial no período pós-pandemia.

O modelo de contrato proposto foi por frota, ou seja, pela capacidade operacional, independentemente do número de passageiros de cada linha. Buscou-se um limite orçamentário para o incremento da frota de ônibus, caso a demanda aumentasse. Inicialmente havia monitoramento diário da operação, incluindo a qualidade do serviço para o usuário e métricas para a efetivação do pagamento, caso a

concessionária não cumprisse o estabelecido.

Foi realizado um planejamento de renovação da frota, para que trouxesse mais conforto para o usuário, com veículos mais eficientes, menos poluentes, mais confortáveis, dotados de ar-condicionado e wi-fi. O valor total pago pelo projeto foi de R\$ 35 milhões por ano, o que representa 1,93% do orçamento municipal. Para viabilizar o projeto, foi aprovada a Lei Complementar nº 6141/2023 que garante a conversão dos recursos arrecadados com multas de trânsito, deslocando assim os valores que seriam destinados à recapeamento e asfalto para o transporte público.

Três meses após a implantação do Tarifa Zero foi possível constatar uma mudança no uso das linhas, alteração do horário de pico, adequação nos horários e nas linhas mais utilizadas. Nesse modelo de contrato houve a renovação de um terço da frota de ônibus e, recentemente, a aquisição do primeiro ônibus elétrico. O número médio de passageiros diários passou de 22 mil para 72 mil em dia útil, um incremento de 320%. Isso impôs a necessidade de um novo estudo de origem/destino e de perfil do usuário, que já está em andamento.

Em seis meses, pode-se constatar a circulação de 8 milhões de passageiros transportados, ou seja 1,3 milhão por mês. O programa mudou a lógica da concessão implantada no município trazendo mais eficiência e, principalmente, redução de custo. Sim, o Tarifa Zero trouxe economia para a cidade! Com a perda da ociosidade da operação e o incremento do número de usuários em 148 mil, a tarifa por usuário foi reduzida a R\$ 2,00. A diferença é que o Poder Público financia o total da operação ao invés de metade, como no modelo anterior, e atua como indutor de desenvolvimento econômico e social, dando efetividade para a política pública.

Na vertente mobilidade foi estimulado o uso do transporte coletivo e ampliada a circulação de pessoas por toda a cidade, em especial nos centros comerciais. Na vertente ambiental, está havendo uma redução das taxas de emissão de carbono, com a eficiência dos novos veículos da operação e com uma pequena redução de veículos na rua, mas se sabe que ainda há uma transformação cultural a ser feita.

Na vertente social foi criada renda indireta para o cidadão, que não paga o custo da passagem e utiliza essa renda para o consumo de bens e serviços. Vale lembrar que, de acordo com a Pesquisa de Orçamento Familiares (POF), do IBGE, de 2017-2018, pela primeira vez na história, os gastos mensais com transporte ultrapassaram o gasto com alimentação. Um dado cruel que demonstra a insanidade do modelo vigente em outras cidades.

Na vertente econômica, reduziu-se o custo do vale transporte para as empresas localizadas na cidade e se criou um incentivo para a contratação de moradores. Estima-se que aproximadamente R\$ 5 milhões de reais retornaram para a economia da cidade nesses seis meses de programa sob a forma de consumo. Parte desse recurso retorna aos cofres públicos através de impostos, seja no consumo seja na produção de bens e serviços.

Esse foi um esforço realizado pelo município de São Caetano do Sul, que implementou uma pauta local. Salienta-se que esta é uma iniciativa restrita aos limites do município e que as Regiões Metropolitanas possuem deslocamentos pendulares que ultrapassam as fronteiras municipais. Ao se observar a lógica de investimentos em políticas públicas, constata-se que os municípios metropolitanos possuem capacidades financeiras distintas, em um ciclo vicioso no qual a capital se privilegia dos aspectos econômicos e fiscais. Desta constatação surge uma indagação: por que os governos estaduais e federal permanecem inoperantes nessa questão? Por que o Programa Tarifa Zero tem sido uma política apenas municipalista?

O debate sobre o financiamento de políticas públicas não pode estar restrito a visões localistas e aos movimentos partidários. A lógica do pacto federativo onera municípios, reduz a possibilidade de integração para além do limite municipal e produz distorções. Na Região Metropolitana de Curitiba, apenas Rio Branco do Sul e Quatro Barras aderiram ao Tarifa Zero.

E, nestas eleições municipais corre-se o risco de se permanecer sob uma prerrogativa local, o que já é um avanço, mas não assegura à população metropolitana o direito à mobilidade. Atualmente, a companhia de Transporte Metropolitana de Curitiba transporta diariamente uma ordem de 350 mil passageiros em 19 municípios. O que poderia acontecer com a metrópole se houvesse a desoneração desses usuários? Como seria o cotidiano dessas pessoas caso pudessem se deslocar sem pagar por isso? Quais seriam as transformações culturais e econômicas se a Tarifa Zero fosse implementada na escala metropolitana?

Engana-se quem pensa que Tarifa Zero é um programa que se restringe à gratuidade de passagem, pois antes de tudo é um programa que assegura direito à cidade e promoção de cidadania. Algo tão importante para a população, que produz efeitos positivos para a cidade e para o bem-estar, não pode ficar à mercê da vontade política. Atuar em defesa do transporte coletivo gratuito é lutar em prol de cidades mais igualitárias, ecológicas e diversas. Tarifa Zero já! É direito de todos e dever do Estado.

\* Stefânia Wludarski é administradora Pública pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho - UNESP (2008), com especialização em Gerência de Cidades pela Faculdade Armando Álvares Penteado – FAAP (2011), atualmente é Secretária da Fazenda de São Caetano do Sul e integra a Comissão do Programa Tarifa Zero no município.

\* Jéssica Wludarski arquiteta e urbanista pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná (2017), administradora Pública pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho - UNESP (2010), mestre em Geografia na linha de pesquisa Produção do Espaço e Cultura pela Universidade Federal do Paraná (2020), e integra o Núcleo Curitiba do Observatório das Metrôpoles como pesquisadora e Bolsista CNPq EXP-B.

<https://www.brasildefatopr.com.br/2024/07/15/observatorio-das-metropoles-o-que-a-regiao-metropolitana-de-curitiba-pode-aprender-com-a-implementacao-do-tarifa-zero-em-sao-caetano-do-sul-sp>

**Veículo:** Online -> Site -> Site Brasil de Fato - Paraná

**Seção:** Cidades