

Coluna Mauro Calliari - O nó do ônibus

Por Mauro Calliari

Na semana passada, a Prefeitura de São Paulo aumentou a passagem dos ônibus de 5,00 para R\$ 5,30. Parece normal, afinal, todo ano há aumento de combustível, salários etc, mas sinto que estamos discutindo a questão errada.

Talvez a questão não devesse ser 'quanto posso aumentar o preço dos ônibus sem que as pessoas reclamem muito?', mas sim 'como posso aumentar a atratividade do ônibus?'

O sintoma é claro: o uso do ônibus despencou nos últimos anos. É 1,7 milhão de viagens a menos por dia útil. Relativamente, também caiu, de 23% para menos de 20% sobre o total dos meios de transporte. Quem pode está trocando o ônibus por automóvel, aplicativo ou até moto. Quem não pode está simplesmente deixando de sair de casa.

A cidade perde com a opção pelo transporte individual motorizado. Cada pessoa que troca o ônibus pelo carro está contribuindo para aumentar o congestionamento e para multiplicar por dez a sua emissão de CO².

As pessoas não são irracionais. Pelo contrário, a cada vez que escolhemos o meio de transporte, nosso algoritmo interno calcula variáveis como tempo, conveniência, preço, qualidade e segurança.

Portanto, a decisão de trocar o ônibus por outros meios mais caros expõe mesmo uma doença ligada ao próprio transporte. Não há solução fácil para um problema dessa complexidade, mas é possível pensar numa prescrição com vários remédios combinados:

Comodidade dentro e fora do ônibus

As pessoas querem conforto, assentos limpos, ar condicionado, silêncio, alguma delicadeza na condução, viagens rápidas. Cadeirantes querem elevadores que funcionem.

Tão importante quanto o que acontece dentro do ônibus é o que acontece fora. Ninguém gosta de esperar, ainda mais em pontos de ônibus desconfortáveis e perigosos, especialmente mulheres. A confiabilidade de horário é tão importante quanto a frequência.

A Prefeitura diz que aplica milhares de multas por ano aos concessionários por desrespeitarem horários ou falta de manutenção dos carros, mas isso evidentemente não está funcionando.

Hoje há apenas mil ônibus elétricos, melhores e silenciosos, para uma frota de perto de 13 mil. Daria para acelerar muito essa transição.

Vias exclusivas

Os corredores de ônibus sinalizam a prioridade que a cidade dá para o transporte público. Infelizmente, a atual gestão deixou de lado a meta de novos corredores no ano passado e vai ser preciso recuperar o atraso.

Tarifas e remuneração

As tarifas pagas pelos usuários cobrem hoje apenas 50% de todos os custos do sistema de ônibus. Na prática, a Prefeitura já está subsidiando o transporte, com mais de R\$ 7 bilhões anuais para as concessionárias. Já que é assim, por que não discutir os custos atuais, aumentando o peso do nível de serviço e qualidade nos contratos?

Não dá para fugir da discussão da Tarifa Zero, que já é praticada por mais de 150 municípios brasileiros. Em São Caetano do Sul, com transporte gratuito, o movimento mais que dobrou. Em São Paulo, a tarifa zero aos domingos aumentou em 30% o número de passageiros.

Reorganização de linhas e integrações

Idealmente, o transporte de pequena e média capacidade deve se subordinar ao transporte de massa. Assim, a cada nova estação de metrô, deveria haver uma reorganização das linhas de ônibus. Como isso não tem sido feito, há trajetos redundantes e deficitários. As integrações entre as diversas cidades são erráticas e caras.

Andar a pé ou bicicleta até o ponto mais próximo também deveria ser mais incentivado. Muitas vezes, as pessoas deixam de andar distâncias curtas pelo inconveniente de atravessar uma avenida ou encarar uma passarela escura.

Estrutura metropolitana

Municípios gerem os ônibus, o Governo Estadual gere o Metrô, cada um com seus preços e políticas. Falta uma instância de decisão para a Grande São Paulo, que, na prática é uma região urbana só.

Cultura

Talvez a grande questão do ônibus é que ele é invisível a quem não usa e relegado historicamente a quem não consegue acessar outro meio de transporte.

Não dá para não lembrar de Enrique Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá, para quem a boa cidade não é aquela onde todos têm carro, mas aquela onde mesmo quem tem carro usa o transporte público.

Quem sabe se vereadores, secretários e prefeitos não estariam mais atentos se deixassem seus carros blindados e usassem o transporte coletivo de vez em quando?

<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/mauro-calliari/2026/01/o-no-do-onibus.shtml>

Veículo: Online -> Portal -> Portal Folha de S. Paulo

Coluna: Coluna Mauro Calliari