



JURANDIR FERNANDES

foi Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos (SP). Presidiu a Emdec (Campinas), a Emplasa (São Paulo), o Denatran (Brasília) e os Conselhos de Administração do Metrô-SP, CPTM e EMTU-SP. Coordena o Comitê de Mobilidade e Logística do Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo (SEESP). É membro do Conselho Internacional do Centro Paulista de Estudos da Transição Energética (CPTEn/Unicamp) e do Conselho da Frente Parlamentar pelos Centros Urbanos (Brasília). É vice-presidente honorário da UITP (Bruxelas).

TARIFA ZERO EM TEMPOS ELEITORAIS



Recente relatório técnico ("**Tarifa Zero nas Cidades do Brasil**") publicado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) aponta que das 108 cidades brasileiras com tarifa zero, 71% têm menos de 50 mil habitantes e em torno de 10 ônibus operando no transporte público. A mais populosa é Caucaia com 355 mil habitantes e 70 ônibus. A cidade de São Paulo, possui 35 vezes mais habitantes (12,5 milhões) que Caucaia. No entanto sua frota, de 13.289 ônibus (SPTrans), é 190 vezes maior. E mais: Caucaia não tem metrô e trens como São Paulo. Se todos os passageiros de São Paulo dependessem só do modal ônibus, o tamanho da frota seria superior a 300 vezes o de Caucaia.

Esse exemplo confirma o caráter exponencial do número de viagens em função da população. Para os que ignoram isso, São Paulo teria necessidade apenas de uma frota 35 vezes maior que a de Caucaia, de acordo com as populações de ambas as cidades. Esse tipo de ignorância leva a erros grosseiros.

Francisco Christovam, *diretor executivo da NTU*, em seu artigo "*Tarifa Zero: política social ou modismo*" (*Instituto de Engenharia - 03/06/2024*) comenta que "*na maioria das cidades que adotou a tarifa zero, os recursos necessários para bancar essa prática comprometem, no máximo, 3% do orçamento anual do município.*". Um parágrafo abaixo ele explica que "*em cidades com população superior a um milhão de habitantes[...] o comprometimento do orçamento público pode chegar a 5% ou mais. A título de exemplo [...] na cidade de São Paulo, com uma população de cerca de 12,5 milhões de habitantes [...], a eventual adoção da tarifa zero poderá comprometer de 15 a 20% do orçamento municipal, se não houver recursos provenientes de receitas extraordinárias ou com origem em novas fontes de custeio*" (grifo meu).

A

Numa leitura apressada, muitos defendem que a tarifa zero compromete no máximo 3% do orçamento municipal. Esquecem de citar o parágrafo **(grifado)** no mesmo artigo.

Analisando o orçamento da cidade de São Paulo (Portal da Transparência da Prefeitura) vê-se que em 2023 foi de R\$ 95,37 bilhões. No mesmo ano, a receita tarifária arrecadada no transporte coletivo foi de R\$ 4,88 bilhões e a Prefeitura complementou com um subsídio de R\$ 5,55 bilhões. Portanto, o custo total do transporte público foi de R\$ 10,43 bilhões, correspondendo a 11% do orçamento municipal (R\$10,43/R\$95,37).

Coloquemos os valores acima num ambiente de tarifa zero. Novos ônibus deverão ser adquiridos para cobrir o aumento da demanda. Em todas as cidades isso ocorreu. Houve casos em que a demanda mais que quadruplicou! (vide tabela).

Como será o comportamento da demanda na cidade de São Paulo? Os proponentes da tarifa zero analisaram o cenário em que o Estado não adota a tarifa zero no metrô, trens e ônibus metropolitanos? Neste caso, qual a previsão de aumento da demanda com a migração de parte dos passageiros dos sistemas estaduais para os ônibus da capital? Dentre os 108 municípios com tarifa zero, quantos compartilham sistemas estaduais ou federais?

EVOLUÇÃO DA DEMANDA COM A TARIFA ZERO

CIDADE-UF	EVOLUÇÃO DA DEMANDA
Caucaia-CE	371% após dois anos
Luziânia-GO	202% após um mês
Maricá-RJ	144% após quase três anos
Ibirité-MG	106% após quatro meses
São Caetano do Sul-SP	218% após quatro meses
Paranaguá-PR	146% após dois anos
Balneário Camboriú-SC	43% após seis meses
Cianorte-PR	99% após quatro anos
Mariana-MG	145% após dois anos

Fonte: NTU. Cidades de acordo com o porte demográfico, da maior para a menor.

ⓑ



O cenário que comento a seguir, apesar de conservador, comprometerá no mínimo mais de 15% do orçamento da cidade de São Paulo, algo em torno de R\$14 bilhões, considerando-se valores praticados em 2023, dentro do intervalo previsto por Christovam em seu artigo.

Com o crescimento da demanda, o prefeito terá duas alternativas: aumentar a oferta na mesma proporção ou correr o risco de deteriorar o serviço, principalmente nos horários de pico. Mantendo o nível de serviço, para um crescimento de 50% (modesto no caso de São Paulo no cenário em que o Estado não aplica tarifa zero) a frota teria que incorporar 6.500 novos ônibus.

Desse total, quantos seriam elétricos, mantido o compromisso de eletrificação da frota paulistana? A infraestrutura existente (terminais, pátios, garagens, corredores) tem capacidade para receber esses 6.500 ônibus adicionais? A tarifa zero seria implantada e em seguida se adequaria a frota e a infraestrutura para a nova demanda? Ou os proponentes pensam em implantar a tarifa zero aos poucos? Nesse cenário, como pensam operar a integração com os demais bairros, metrô e trens sem tarifa zero?


Os defensores da tarifa zero não discutem a condição metropolitana da cidade de São Paulo e seus 38 municípios satélites com sistemas de transportes locais. Ignoram também a interrelação com os enormes sistemas de transportes gerenciados pelo governo estadual.

A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) tem o maior PIB per capita entre as outras oito do Estado. Qual seria a reação do restante da população caso o governo estadual aporte mais R\$10 bilhões (estimativa conservadora da receita anual do Metrô, CPTM e do sistema de ônibus gerenciado pela EMTU) para que a região metropolitana mais rica tenha transporte totalmente gratuito? Já não bastam os bilionários (e necessários) investimentos nos sistemas sobre trilhos dessa região metropolitana? Já não bastam os subsídios para cobrir todas as gratuidades praticadas nas regiões metropolitanas? Que compensação receberão todos os demais paulistas que pagam os mesmos tributos estaduais?

“A TARIFA ZERO APLICADA NA RMSP - REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO, CONSIDERANDO APENAS A CAPITAL E OS TRÊS SISTEMAS ESTADUAIS, CUSTARÁ NO MÍNIMO R\$25 BILHÕES ANUAIS AOS COFRES PÚBLICOS, POR SINAL EQUIVALENTE AO ESFORÇO DO GOVERNO FEDERAL PARA REPOR O CUSTO DA MANUTENÇÃO DA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO, UMA MEDIDA DE CARÁTER NACIONAL.”

A tarifa zero aplicada na RMSP, **considerando apenas a capital e os três sistemas estaduais**, custará no mínimo R\$25 bilhões anuais aos cofres públicos, por sinal equivalente ao esforço do governo federal para repor o custo da manutenção da desoneração da folha de pagamento, uma medida de caráter nacional.

Os proponentes da tarifa zero ao menos estimaram qual o custo total ao aplicarmos a medida nas mais de 60 regiões metropolitanas do país? Ou a proposta é só para São Paulo? Quais seriam as fontes extraordinárias para cobrir esse rombo? Qual o espaço político e econômico para aumentar a carga de impostos e taxas num cenário fiscal em que sequer se regulamentou a reforma tributária aprovada?

Enfim, nada mais prudente do que evoluir pelos pequenos municípios, como tem ocorrido, à medida que reavaliam a vantagem econômica da contratação por serviço frente a um processo de concessão do serviço. Em muitos casos, a aplicação da tarifa zero tem baixado o custo total e principalmente o custo por passageiro, assim como tem dinamizado as atividades econômicas locais. Resta ainda, na maioria dos casos, dar sustentabilidade a esse novo custo hoje onerando diretamente os orçamentos locais. Quais e como criar esses mecanismos de receitas extras para cobrir a gratuidade total? Eis o bom debate. 

Reduza o consumo de combustível da sua frota com o **Ar-Condicionado Elétrico da Innovaklim**

Eficiência, Confiança e Sustentabilidade em Movimento



GESTÃO DE ENERGIA EFICIENTE:

Oferecemos solução efetiva na redução de energia dedicada à refrigeração.



MODULARIDADE E DURABILIDADE:

Nosso sistema modular facilita reparos rápidos, garantindo que sua frota continue operando sem interrupções.



REDUÇÃO DO DESGASTE DO MOTOR E DE FALHAS:

Além de economizar de 10% a 20% nos custos com diesel, nosso sistema reduz significativamente o desgaste dos componentes mecânicos, incluindo a vida útil das baterias.



Sistema fácil de instalar e simples de manter.

A geração de energia independente do circuito do veículo.



Entre em contato e conheça as soluções que já estão fazendo a diferença no transporte de passageiros e de cargas.

INNOVAKLIM
SYSTEM



(48) 99982-0609
(47) 99951-2038

www.innovaklim.com.br

@innovaklim