

**Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**  
**Ensaio Crítico - Turma 15**  
**Tarifa Zero é possível?**

**Antonio Rosevaldo Ferreira da Silva (\*)**

Escrever sobre Tarifa Zero, é certamente começar com a sombra da desconfiança de sua viabilidade econômica, afinal a viabilidade técnica é perfeitamente plausível. Este texto tem a pretensão e ousadia de servir como reflexão incompleta sobre o tema.

A proposta da Tarifa Zero, que seria a não cobrança para usuários de baixa ou nenhuma renda, embora não seja nova, emergiu das manifestações pela melhoria dos transportes públicos em junho de 2013. Nesse contexto, os gestores públicos ainda se deparam com o problema do crescimento da motorização, que pulverizou todo planejamento urbano que por ventura tenha existido.

Pensando em modalidade urbana como atributo das cidades, diretamente relacionada com o deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, para que se possa garantir ao indivíduo o direito de se deslocar com eficiência pela cidade, um planejamento adequado deve se sustentar em quatro elementos primordiais a serem desenvolvidos e regulados pelo Estado: inclusão social, sustentabilidade ambiental, gestão participativa e a democratização do espaço público. Todavia, nas discussões sobre o tema, quase sempre se sobrepõem apenas o desafogamento das vias urbanas.

Os sistemas de transporte operados no Brasil são definidos, exclusivamente, com base no passageiro transportado, ou seja, dividindo-se os custos da operação pelos pagantes. Num cenário de queda de demanda – tendo como premissa a forma do cálculo tarifário – existe uma tendência de majoração da tarifa para garantir o lucro do empreendimento, cuja conta é paga por quem usa o ônibus por falta de opção. Afinal, como ensina Levitt, não existe almoço grátis.

O transporte público não dever ser utilizado apenas para conduzir a força de trabalho à sua exploração cotidiana, viabilizando a reprodução do capital, mas também para garantir direitos básicos, tais como o direito à cidade, de ter acesso à saúde, educação, ao lazer e até de comprar um pão. Esse processo excludente da catraca e/ou validador joga nas ruas diariamente 39 milhões de brasileiros sem acesso ao transporte, resultado da perversa cobrança pelo direito de ir e vir. Mas, como diz Lucio Gregori, os dominantes não querem que os subalternos sejam iguais.

Em Feira de Santana, segunda maior cidade da Bahia, que conta, atualmente, com 210 ônibus – menor frota das cidades com mais de 500.000 habitantes – segundo as duas empresas concessionárias, o custo para operar o sistema é de cerca de R\$ 6.500.000,00/mês, conforme cálculo embasado pela metodologia Geipot, onde os parâmetros de consumo são elevados, aliado a uma histórica e frágil fiscalização da prefeitura e um serviço extremamente caótico. Segundo a atual gestão do Município, a administração anterior não emitiu uma multa sequer às empresas operadoras, mesmo diante de um quadro no qual 52% dos veículos têm mais de 10 anos de uso, e uma crônica manutenção inadequada, que diariamente ocupa o noticiário local com interrupções de viagens por defeito mecânico e autocombustão. A população local,

bem no espírito da alegria baiana, brinca que aqui durante as manifestações não se precisa atear fogo aos ônibus, pois eles já pegam fogo sozinhos. Acredita-se que o valor do custo mensal do sistema cairia em cerca de 30% em termos reais, se fosse atualizada a metodologia de cálculo da planilha Geipot, visto que, em consequência das manifestações de junho de 2013, a tarifa de R\$2,50 foi reduzida para R\$2,35, após estudos realizados pelo grupo de trabalho formado por técnicos da prefeitura e da Universidade Estadual de Feira de Santana. As concessionárias questionaram judicialmente, mas a justiça manteve a redução tarifária.

Mas por que tarifa zero? Porque a remuneração não seria mais por passageiro transportado e sim por quilômetro rodado. De onde viria a remuneração? Hasselt, cidade Belga pioneira na Tarifa Zero, criou a partir da tributação. Modelo que não se adequaria ao Brasil ante a grande rejeição a um aumento na carga tributária nacional. De modo que o paradigma deve inspirar, mas não ser copiado na sua integralidade, buscando-se novas formas remuneratórias para implantação do sistema.

As empresas brasileiras contribuem mensalmente em forma de vale-transporte por trabalhador do sistema formal. Esse valor é definido tomando-se por base a tarifa calculada por passageiro transportado. O sistema de informações de mobilidade urbana da ANTP, com sua série desde 2005, tem demonstrado que todas as cidades elevaram a tarifa acima da inflação medida no período. O IPEA, em recente estudo, também aponta nessa mesma direção. Então, dinheiro para financiar o transporte já existe, sendo necessário apenas uma legislação específica para redirecioná-lo, sem o aumento do custo social via elevação tributária e de incremento no custo operacional das empresas. À título de exemplo, numa cidade em que 40.000 trabalhadores recolhem R\$ 190,00 individualmente, pelo vale-transporte, seria possível arrecadar R\$ 7.600.000,00 por mês. O que resultaria numa oferta de um sistema com 1.727.272 km/mês. A proposta, portanto, é que o sistema seja misto, ou seja, nem tarifa zero integralmente nem o perverso sistema atual calculado por passageiro transportado.

Qual a diferença entre uma empresa que contrata um ônibus para transportar seus trabalhadores e uma empresa que opera através de contrato de concessão? Em apertada síntese, o preço cobrado por pessoa transportada. No primeiro caso, a contratação é feita por km e, no segundo, por passageiro. Nessa última hipótese, está provado que em épocas de queda na demanda, como ocorre nos dias atuais, o poder público autoriza a majoração do valor cobrado ao usuário, para manter o lucro do operador do sistema.

Grandes empresas, como Petrobrás ou Vale, conseguem contratar por fretamento o transporte diário de milhares de trabalhadores. Ao contrário de Prefeituras que não têm obtido êxito contratando, dentro de uma rota, para transportar seus habitantes. Com a mudança no modelo, as empresas economizariam com fiscalização interna – que é um item hoje preponderante no custo do serviço – e, as Prefeituras otimizariam o pessoal lotado em suas Secretarias de Transporte, e vale salientar que para tanto existe tecnologia disponível e barata no mercado.

Ao longo das décadas, a falta de uma fiscalização eficaz dos Municípios ajudou a aprofundar as relações iníquas entre Poder Público e empresários do setor de transporte, gerando a equação: fiscalização fraca, poder público conivente e taxas de lucro elevadas, a qual resulta em tarifas exorbitantes e serviço de péssima qualidade. O usuário já pagou por demais essa conta e a Tarifa Zero, utópica ou não, é possível de



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

ser implementada, pois segundo Chico Science, um passo a frente e você não está mais no mesmo lugar.

A sociedade, de modo geral, luta por educação pública, gratuita e de qualidade; também por saúde pública, gratuita e de qualidade. Quanto ao transporte, a luta se restringe ao público e de qualidade. Mas onde está o gratuito? Os movimentos sociais faltaram ao ensaio?

Os operadores do regime de concessão reagem negativamente ao regime por fretamento, e é perfeitamente compreensível do ponto de vista empresarial capitalista, que tem no Poder Público um aliado na manutenção nas suas taxas de lucro. Mas esse comportamento carece de elementos do ponto de vista social, objetivo maior de um sistema de transportes e que deve nortear as políticas públicas para o setor. Existem milhões de pessoas excluídas, diariamente, do seu direito de acesso à cidade. A coisa está apenas começando e as manifestações ocorridas em junho e julho de 2013 apontaram que basta uma fagulha pra incendiar a pradaria. É uma mudança, e como ensina Hegel, mudança é a regra da vida.

*(\*) Antônio Rosevaldo Ferreira da Silva é Professor na Uefs- universidade Estadual de Feira de Santana e Economista.*