



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico – Turma 19
Tarifação

Davidson Ramses Rezende (*)

Introdução

Para o usuário do sistema público de transporte via ônibus, o ideal é usar linhas diretas a fim de evitar os desconfortos gerados pelas transferências, seja de tempo, seja de uma nova tarifação, seja de esforço físico. Acontece que esta prática é inviável para as empresas operadoras do sistema, pois muitas linhas seriam sobrepostas, aumentando assim os custos e conseqüentemente a tarifa. Como solução, são adotadas linhas-tronco de maior capacidade e linhas locais que objetivam coletar usuários nos polos de geração de viagem e distribuir estes usuários na outra ponta.

No Brasil é comum que as integrações de viagens ocorram em terminais fechados, ultimamente, porém, na cidade de São Paulo tem-se adotado uma nova forma de integração realizada por bilhetagem eletrônica, que permite que as transferências sejam realizadas em qualquer ponto de parada, sem acréscimo de tarifa, no caso dos ônibus, ou com desconto na segunda tarifa, no caso da combinação de modais (transportes sobre trilhos e ônibus), explicada por Antônio Clóvis Pinto Ferraz pela *“a necessidade de os usuários não pagarem novamente pelo transbordo é questão de justiça sócia: não havendo discriminação geográfica e democratizando o espaço público. Não importa onde o usuário mora, ele tem a possibilidade de ir a quaisquer pontos da cidade”*.

Questionamentos a se considerar sobre tarifação única

Questionamentos baseados no princípio da equidade

Um sistema público de transporte baseado em tarifação única, na qual as transferências entre linhas não são subsidiadas pelo ente público, cria o problema de subsídio cruzado, onde o usuário que utiliza somente uma linha paga por aquele que realiza o transbordo.

Do ponto de vista do empregador, não há razões para este rejeitar a contratação de pessoas que moram longe, pois a tarifa única reduz as despesas com de vale-transporte do empregador caso houvesse tarifação por distância percorrida.

Questionamentos sobre os (des)incentivos gerados pela tarifação única

Na contramão do princípio da equidade, surgem alguns aspectos importantes que devem ser considerados: na tarifação única, alguns usuários percebem um incentivo em morar mais longe das regiões centrais e/ou polos de trabalho pelo fato da distância não representar aumento nas despesas de transporte no orçamento familiar, isto posto, aliado a um custo de moradia menor em regiões afastadas, cria um sistema de grande demanda para grandes distâncias e baixa demanda para pequenas distâncias.

Tal fato é verificado principalmente no transporte sobre trilhos, caracterizado em sua maioria por viagens terminais, de ponto a ponto, ou até pontos de baldeação.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Estação	Média dos dias úteis
Itaquera ³	7%
Artur Alvim	5%
Patriarca	2%
Guilhermina	2%
Vila Matilde	2%
Penha	3%
Carrão	4%
Tatuapé ³	6%
Belém	3%
Bresser-Mooça	3%
Brás ³	7%
Pedro II	2%
Sé ¹	20%
Anhangabaú	6%
República ²	11%
Santa Cecília	3%
Marechal Deodoro	3%
Barra Funda ³	14%
2013	100%
¹ Entradas no s bloqueio s + outras linhas de metrô para a	
² Entradas no s bloqueio s + transferência da Linha 4 - amarela	
³ Entradas no s bloqueio s + transferências da CPTM	

Exemplo: o trem da estação Itaquera, primeira estação na zona leste da linha 3 de São Paulo, sai lotado até a estação Barra Funda, estação final 22 km depois na qual há um terminal de ônibus e da CPTM.

O mesmo ocorre nas estações Sé e República, pontos de baldeação para as linhas 1 – Azul e 4 - Amarela, respectivamente.

Fonte: Relatório Operacional 2003 do Metrô de São Paulo.

O oposto se verifica na linha 2 verde no trecho da Avenida Paulista, na qual os usuários não utilizam o metrô para percorrer uma ou duas estações, pois o valor do modal não compensa o trajeto, estimulando o usuário a migrar para o transporte motorizado privado. Sendo assim, as estações intermediárias perderam sua função.

De forma análoga, se em um dia de final de semana uma família de quatro pessoas decidir sair da região central de São Paulo para o parque do Ibirapuera, gastaria 24 reais para ir e voltar, enquanto o custo para fazer o trajeto de carro seria menor que um quarto e levando-se em conta também a questão da comodidade e do tempo, o benefício percebido do

transporte público é nulo.

Este exemplo é o que na verdade se verifica na prática, pois a CET tem registrado aumento dos congestionamentos e diminuição da velocidade média dos carros nos sábados na cidade de São Paulo.

Questionamentos sobre tarifação por distância percorrida.

Se a tarifa fosse calculada com base na distância percorrida, a situação se inverteria no exemplo do parque do Ibirapuera e o exemplo da Avenida Paulista. Esta forma de tarifação reorganizaria o espaço, trazendo mais famílias para áreas centrais, desestimulando o uso privado de veículos e estimulando a criação de áreas independentes dentro das cidades dispensando grandes deslocamentos de pessoas.

Conforme o Relatório Técnico Nº 2 do IPEA – Tarifação e Financiamento do Transporte Público Urbano - as linhas de ônibus teriam rentabilidade mais uniforme, com um nível de serviço melhor, inclusive nas regiões periféricas, que na maior parte dos casos, por



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

serem menos rentáveis, apresentam um nível de serviço inferior àquelas centrais (mais rentáveis).

Entretanto, esta forma de tarifação, penaliza demais as classes menos favorecidas, principalmente o trabalhador informal que não possui vale-transporte, aumentando muito as distâncias sociais.

Questionamentos sobre gratuidades/subsídios

Através dos sistemas modernos de bilhetagem eletrônica, é viável a aplicação de requisitos mais restritivos. No caso dos estudantes, as gratuidades e/ou subsídios poderiam ser concedidos em um determinado horário a fim de evitar fraudes, no caso dos idosos, limitar o número de viagens diárias.

A nota técnica do IPEA “Tarifação e financiamento do Transporte Público Urbano” ressalta que esses exemplos de gratuidades são mais graves se pensarmos quando usuários de menor renda também pagam pelas gratuidades concedidas a idosos e estudantes de renda alta.

Outra anomalia deste sistema de gratuidades se verifica quando serviços de *office-boy* são contratados somente com empregados idosos para fazer seus serviços (se beneficiando também das filas preferenciais no caso de repartições públicas e bancos, por exemplo). O autor não é contra os idosos, mas deve-se levar em conta que as despesas de transporte que a empresa deveria incorrer são pagos pelos usuários pagantes que acabam contribuindo para o lucro dessas empresas.

Uma sugestão para diminuir fraudes e subsídios cruzados é oferecer descontos para os casos de gratuidades, como é realizado pela *Toronto Transit Commission* – Agência de Transportes de Toronto (Canadá) – oferecendo descontos até 75% dependendo do caso.

Conclusão

Em uma cidade do porte de São Paulo, será que a sociedade se beneficia de um sistema de transporte com tarifação única que beneficia o deslocamento em grandes distâncias em detrimento das pequenas distâncias, alimentando o círculo vicioso de estímulo ao transporte privado?

Este texto acredita que não. A tarifação única para uma cidade do tamanho de São Paulo não é justa para aqueles que fazem viagens curtas, desestimula viagens curtas e estimula o transporte privado. O ideal para o equilíbrio econômico do sistema e um nível de serviço uniforme, seria a tarifação por distância percorrida. Entretanto, o transporte público não é negócio e sim serviço público, possuindo outros fins além do econômico.

Diante desses argumentos este texto sugere, para a cidade de São Paulo, a aplicação de uma tarifação zonal, um meio termo entre distância percorrida e a tarifa única, que é de aplicabilidade simples (o usuário consegue prever quanto irá pagar) e leva em consideração o custo de viajar grandes distâncias.

A *Public Transport Users Association* da Austrália afirma que a maior parte das grandes cidades que operam um sistema de transporte de sucesso utiliza alguma forma de tarifação zonal. São Paulo, que quer se lançar ao mundo como metrópole mundial, deveria seriamente considerar este modelo, a exemplo das cidades de Zurique (Suíça),



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Hannover, Stuttgart, todas as cidades japonesas, os estados de *Queensland, Vitoria e New South Wales* (Austrália) e, no caso dos transportes sobre trilhos, Londres etc.

(*) Davidson Ramses Rezende, trabalha no Metrô.

Bibliografia

ANTP, Curso de Gestão da Mobilidade Urbana, São Paulo: SENAC, 2014.

CARVALHO et al., *Nota Técnica Nº2, Tarifação e Financiamento do Transporte Público Urbano*, Brasília: IPEA, 2013.

CIA. DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO, Diretoria de Operações: Relatório Operacional, 2003.

FERRAZ, A.C.P. & TORRES, I.G.E. Transporte Público Urbano. 1ª Edição. Editora RiMa, São Carlos, 2001.