

TARIFA ZERO NO TRANSPORTE PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL*

20 de fevereiro de 2025.

A primeira coisa é que preciso confessar: também me surpreendi com a decisão anunciada pelo Governador Ibaneis de retirar a cobrança de tarifa no Sistema de Transporte Público Coletivo do DF, aos domingos e feriados, com vigência já a partir de 01/03. A surpresa se deve ao fato de que a Tarifa Zero (TZ), mesmo que já tenha sido objeto de análise por parte da Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob), a princípio não estava na agenda atual de prioridades do GDF, uma vez que outras pautas se apresentavam como mais urgentes, e aí destaco a produção do novo Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU), que deve apontar novas diretrizes para a política de mobilidade, podendo ser um agente de transformações, assim como a implementação do Projeto Zona Verde, que propõe a cobrança pelo uso de estacionamentos em áreas e vias públicas, mas que, infelizmente, não consegue avançar.

A limitação da proposta de Tarifa Zero aos domingos e feriados é uma proposta interessante para a avaliação dos possíveis impactos e dos ajustes que serão necessários, como a identificação da demanda e o dimensionamento necessário da oferta para o novo cenário. Destaca-se que nas datas previstas há ociosidade no sistema de transporte público e o sistema viário não tem a sobrecarga dos dias úteis.

Por outro lado, mesmo reconhecendo que a TZ é um poderoso instrumento de inclusão social para aqueles segmentos mais vulneráveis, que terão garantido o usufruto do direito à cidade, mesmo que limitado a dias específicos, esse instrumento, por si só, não vai contribuir para a qualificação do sistema de transporte público, que precisa de mais vias exclusivas, e também preocupa o fato de que o programa vai exigir o aporte de mais recursos públicos do GDF para o seu financiamento (estima-se em R\$ 30 milhões), sem que a gestão viabilize a geração de recursos por meio de outras fontes, como o próprio Projeto Zona Verde, que produziria dinheiro suficiente para o custeio não só do TZ, mas também para o investimento em infraestrutura para os modais ativos e o transporte público, além de se alinhar com as premissas da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do atual PDTU.

No debate da Tarifa Zero é sempre muito comum ouvir algumas pessoas afirmando, muitas vezes categoricamente, que, com a implantação deste Programa, haverá naturalmente um desestímulo ao uso do automóvel e, por consequência, uma forte atração de pessoas para o sistema de transporte público, uma vez que o abandono da exigência do pagamento de passagem seria um forte estímulo para a migração modal de grupos que fazem seus deslocamentos atuais por meio do transporte individual motorizado.

Essa lógica não se confirma na prática. Se, por um lado, há um contingente grande de pessoas que não acessam o transporte público pelo fato de que a tarifa é uma barreira, por outro, também há um universo considerável daqueles que não o utilizam por causa das enormes vantagens que o automóvel tem e que o colocam em condição de melhor competitividade dentro do sistema viário, como a inexistência de restrições para acesso à qualquer área da cidade, a não cobrança de estacionamento pelo uso de vagas em vias e áreas públicas e a oferta de um sistema viário generoso, com muito mais faixas reservadas para o transporte individual motorizado, além do investimento permanente para a sua ampliação.

Então, é preciso desconstruir alguns mitos. Não é a instituição simples de um Programa de Tarifa Zero que vai promover a migração de usuários de automóveis e motocicletas para o sistema de transporte público, mas sim a implementação de instrumentos de gestão da política de mobilidade urbana, como a cobrança de estacionamento em vias e áreas públicas, assim como proposto no Projeto Zona Verde, além da taxação de aplicativos, a fixação de tarifa de congestionamento como o pedágio urbano e, fundamentalmente, o investimento massivo na implantação de infraestrutura exclusiva para a circulação dos ônibus do transporte coletivo, problema que o sistema de trilhos não tem. É inconcebível termos apenas 150 km de vias exclusivas no DF para o transporte público sobre pneus.

Precisamos aprender com as experiências de outras cidades e, neste caso, destaco duas situações específicas: New York/EUA e Tallinn/Estônia. Em New York iniciou-se, em janeiro, a cobrança de uma tarifa de congestionamento (pedágio urbano) nos horários de picos, com preços variando de US\$ 9 a 21,6 para os veículos que acessam determinada área fixada no distrito de Manhattan. Essa medida vinha produzindo algumas externalidades positivas, quando comparado com o período anterior: houve a redução de 5% no número de veículos acessando a região de Manhattan; o tempo de viagem até diminuiu para outros motoristas e, principalmente, nos dias úteis aumentou o número de passageiros no metrô (7,3%) e no sistema de ônibus expressos (5,8%), segundo dados da autoridade metropolitana de transporte (MTA, sigla em inglês). Soube que o Governo Trump revogou a medida, uma pena.

No caso da capital da Estônia (Tallinn), onde a Tarifa Zero no transporte público é uma realidade desde o ano de 2013, essa experiência já despertava preocupações pelo fato de ter proporcionado uma indesejada migração modal, com usuários deixando a circulação a pé e por bicicleta, mesmo em pequenos trajetos, para o uso do transporte coletivo e, por outro lado, uma proporção muito menor de usuários de automóveis que também optaram pelo mesmo caminho. Ou seja, a lógica deveria ser o fortalecimento de modais ativos e do transporte coletivo, com desestímulo ao uso dos modos individuais motorizados. Esse quadro tem se agravado na cidade, uma vez que, mesmo com a gratuidade universal no transporte público, o sistema tem convivido com a perda de passageiros, ao mesmo tempo em que se observa o aumento do uso do automóvel, mesmo dentro dos grupos de menor renda.

Isso mostra que, enquanto não houver a regulação do uso de veículos e se, ao mesmo tempo, ocorre a degradação e a perda de qualidade do serviço de transporte público, sem investimento em faixas e corredores exclusivos para os ônibus do sistema, programas como o Tarifa Zero terão pouca efetividade para o alcance das premissas da política de mobilidade urbana sustentável. Nesse sentido, considerando que o GDF já estuda a possibilidade da ampliação da gratuidade no transporte público, estendendo a todos os dias, além das questões acima, o governo também deve avaliar com bastante cuidado o fato de que a abrangência do TZ estaria limitada aos limites do território do DF e, por isso, a população dos municípios do Entorno que depende do Serviço de Transporte Interestadual Semiurbano para acessar empregos em Brasília, pagando altas tarifas, poderia estar condenada a não conseguir ou não manter empregabilidade no Distrito Federal, o que promoveria uma grave crise social.

*** Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF.**