

Atuação do município em prol da modicidade tarifária do transporte: caso de Ribeirão Preto.

Reynaldo Lapate

Analista de Transporte da TRANSERP - Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S.A. - Rua General Câmara 2910, Ribeirão Preto, SP; Tel. 16 - 39349500; Email: rlapate@transporte.pmrp.com.br

RESENHA

O trabalho expõe os resultados das principais medidas e projetos implementados, desde o ano 2000, no transporte coletivo de Ribeirão Preto com o objetivo de mitigar os impactos sobre a tarifa do serviço, diante do agravamento de seus custos e de sua produtividade, culminando com a extinção do posto do cobrador e o fim do pagamento da tarifa em dinheiro a bordo dos ônibus. **PALAVRAS-CHAVE:** modicidade tarifária; fim do dinheiro a bordo; sem cobrador; bilhetagem eletrônica; controle biométrico.

INTRODUÇÃO

O transporte coletivo urbano em Ribeirão Preto vem, há mais de quinze anos, suportando diferentes formas de agravamento de seus custos operacionais e de rebaixamento de seus indicadores de produtividade, que pressionam pela oneração de suas tarifas.

Os serviços, que são prestados por ônibus convencionais e micro-ônibus, têm historicamente, como forma de remuneração, tarifas fixadas com base em valores calculados a partir da estrutura de planilha para ônibus urbanos, preconizada pelo GEIPOT/Ministério dos Transportes em edição de 1996, devidamente ajustada às condições locais, bem como à evolução tecnológica e aos avanços sociais observados ao longo desse período. Isso fez com que os valores tarifários praticados na cidade correspondessem essencialmente ao resultado do rateio de todos os custos de produção dos serviços pela composição equivalente da demanda de seus usuários pagantes.

Assim, numa política tarifária até então desprovida de subsídios do poder público, a exemplo dessa, os reajustes das tarifas do transporte coletivo, necessários para restabelecer seu equilíbrio econômico, refletiam diretamente a evolução dos preços de seus insumos e dos seus índices de produtividade, não estando, pois, limitados aos índices oficiais de inflação, que reproduzem a evolução média ponderada dos preços de um diversificado elenco de produtos e serviços consumidos ou utilizados pela população.

Além disso, os valores tarifários desse transporte estavam intimamente associados aos níveis de qualidade do serviço oferecido pelas empresas operadoras, seja pelas condições de conforto e segurança de seus veículos, seja pela frequência, confiabilidade e abrangência do atendimento.

Apesar dos esforços de gestores e operadores dos serviços, visando a melhoria ou, ao menos, a manutenção da sua qualidade, observou-se, a partir de 1997, de forma generalizada pelo país, e particularmente em Ribeirão Preto, a estagnação e a retração da demanda de passageiros pagantes no transporte coletivo urbano por ônibus, o que pode ser atribuído a diferentes fatores:

- crescente participação dos indivíduos de maior faixa etária no âmbito da população, além da flexibilização dos critérios adotados para elegibilidade de pessoas com necessidades especiais, elevando a participação de usuários com isenção tarifária na demanda pelo transporte coletivo regulamentado;
- ascensão social de segmentos da população, além das facilidades oferecidas pelo mercado para aquisição de veículo próprio, automóvel ou motocicleta, proporcionando

condições econômicas favoráveis para muitos usuários do transporte coletivo migrarem para o transporte individual;

- importantes inovações tecnológicas nos meios de comunicação, propiciando, para expressiva parcela da população, o uso de correspondências eletrônicas, bem como a realização de operações bancárias e de transações comerciais sem despendar da utilização de qualquer meio de transporte;
- concorrência ruínosa do transporte não regulamentado, oferecido através de peruas e vans, disputando, com a mesma tarifa, os passageiros dos ônibus urbanos e subtraindo desta expressiva demanda de usuários pagantes;
- advento do serviço de moto-táxi, que, na comparação com o transporte coletivo, impõe ao usuário maiores tarifas e o expõe a um maior risco de acidentes, oferecendo-lhe, em contrapartida, notória mobilidade e acessibilidade no meio urbano, e tornando-o, pois, especialmente atrativo para abreviar o tempo de viagem em situações de urgência.

Diante da evolução da oferta de transporte coletivo, imposta pela expansão urbana, e da retração da demanda pagante pelo serviço, decorrente dos fatores acima expostos, foram implementados, em Ribeirão Preto, ao longo dos últimos quinze anos, projetos e medidas, que são descritos a seguir, visando promover, na medida do possível, o aumento da mobilidade e da acessibilidade da população através desse sistema de transporte, de maneira a não comprometer o seu equilíbrio econômico, atuando, assim, o Município em prol da modicidade tarifária do serviço.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA

Para atender à crescente dispersão espacial das viagens realizadas pela população na área urbana de Ribeirão Preto, sem introduzir deseconomias na operação do sistema de transporte coletivo, a TRANSERP, gestora do trânsito e do transporte coletivo na cidade, encontrou na integração tarifária a solução capaz de permitir maior racionalização na oferta do serviço e de contribuir para maior equidade do atendimento no meio urbano, por atenuar a discriminação geográfica imposta por uma rede de transporte até então desprovida de benefício tarifário na conexão de linhas.

Em março de 2000, implantou-se a integração tarifária no transporte coletivo da cidade mediante o controle temporal das viagens realizadas por conexão entre duas linhas de ônibus, utilizando-se, inicialmente, bilhetes magnéticos, na versão integrada, programados para devolução e recolhimento pelo validador, respectivamente na primeira e na segunda utilização.

Para aplicação desse modelo de integração, as linhas em operação no Município foram classificadas e agrupadas em função de atenderem a um mesmo setor da cidade ou de apresentarem características de itinerário comuns ou semelhantes entre si, o que resultou na formação de 10 grupos, identificados de A a J, nove deles contendo linhas de configuração radial ou diametral e um único abrangendo todas as linhas de configuração circular ou perimetral.

Com base no agrupamento de linhas assim definido, instituiu-se a integração tarifária, válida para conexão entre duas linhas pertencentes a grupos distintos, desde que efetuada dentro do prazo de 120 minutos a contar do primeiro embarque.

A restrição na combinação de linhas e a limitação do tempo para sua conexão foram medidas adotadas com o objetivo de coibir ou desestimular o uso indevido do benefício da integração, seja para deslocamento de ida e volta com um mesmo crédito de viagem

integrada, seja pelo seu compartilhamento entre usuários distintos, ao qual os bilhetes unitários eram notadamente suscetíveis.

Tais medidas foram consideradas estratégicas tendo em vista a prática de uma justa política tarifária e a garantia do equilíbrio econômico na prestação dos serviços, especialmente no âmbito de um modelo de remuneração não subvencionado pelo poder público.

Disponível nos equipamentos de bilhetagem desde sua instalação, a segunda tecnologia para validação de viagens, empregando cartões eletrônicos, mais versátil e confiável para pagamento de tarifas e para identificação de usuários no transporte coletivo, foi ativada a partir de junho de 2004, sob a denominação de Cartão de Integração do Transporte - CIT, tendo por finalidade substituir tanto os bilhetes magnéticos, quanto as tradicionais carteiras de benefícios tarifários, utilizadas por estudantes, idosos e pessoas com necessidades especiais.

Para todas as categorias de usuários, o cartão, cedido em regime de comodato, passou a ser emitido com personalização eletrônica mediante cadastramento do seu titular, cabendo-lhe, pois, a privativa responsabilidade pela guarda, utilização e conservação do cartão, tornando-o, pois, de uso pessoal e intransferível.

Os cartões destinados às pessoas com direito à redução ou isenção tarifária no transporte coletivo, personalizados com fotografia e nome do titular, viabilizaram, para os não pagantes, o embarque pela porta dianteira do ônibus, a exemplo dos demais passageiros.

Isso não só veio possibilitar o controle da utilização dos benefícios tarifários, evitando que o seu uso indevido, por terceiros, ocasionasse evasão de receita e pressionasse o valor da tarifa, como também veio permitir o registro, no validador, de todos os passageiros transportados, pagantes ou não, constituindo-se em importante fonte de informações para adoção de medidas de racionalização na oferta de transporte.

Enfim, a substituição do bilhete de integração pelo cartão eletrônico viabilizou a personalização do meio pagante, dotando-o também da capacidade de acumulação de créditos, o que veio dificultar e supostamente desestimular o uso indevido do benefício da integração tarifária, praticada mediante compartilhamento de um mesmo crédito de viagem integrada entre dois usuários distintos.

Apesar das vantagens decorrentes da substituição do bilhete magnético pelo cartão eletrônico, observou-se que a nova tecnologia dificultou, mas não conseguiu impedir esse tipo de fraude. Agenciadores, de posse de cartões vale-transporte, contendo créditos acumulados e cedidos com deságio pelos seus titulares, passaram a comercializá-los, com valor abaixo da tarifa vigente, junto a usuários de ônibus nos pontos de maior concentração de linhas na área central da cidade, promovendo falsa integração tarifária, conhecida como "operação janelinha", pelo fato de o cartão, após utilização no validador do ônibus, retornar ao seu agenciador através de uma das janelas do veículo.

Visando coibir tal prática, a TRANSERP delimitou, em 2006, uma área, com pouco mais de 50 quadras, inserida nessa região da cidade, onde se concentrava o uso fraudulento do benefício, estabelecendo-se que, dentro dela, denominada "área restrita", duas utilizações consecutivas do cartão eletrônico, nas categorias Vale-transporte e Cidadão (comum), mesmo que ocorressem em linhas de grupos distintos, dentro do prazo de 120 minutos, seriam consideradas, pelo sistema de bilhetagem eletrônica, como duas viagens independentes, debitando-se, portanto, uma unidade de crédito para cada uma delas.

Tal medida mostrou-se capaz de reprimir, na medida do possível, a falsa integração tarifária, impondo uma redução de 18,5% para 16,0% no índice de participação das viagens integradas em relação ao total das viagens tarifadas, o que fez elevar a demanda de passageiros pagantes no sistema de transporte, condição favorável ao seu equilíbrio econômico, com vistas à contenção de seus níveis tarifários.

Com esse mesmo objetivo, o de inibir a prática da falsa integração, e visando restringir a utilização dos créditos armazenados, no caso de perda ou roubo do cartão, até a efetivação de seu bloqueio, estabeleceu-se, em 2010, a limitação para o uso do cartão vale-transporte em 6 viagens integradas por dia, a qual, em 2013, foi reduzida a 4 viagens integradas por dia, facultando-se a ampliação desse limite mediante solicitação do empregador.

REDUÇÃO DAS ALÍQUOTAS DOS TRIBUTOS MUNICIPAIS

A tarifa técnica do transporte coletivo urbano corresponde ao resultado do rateio do montante de custos do serviço pelo total de passageiros equivalentes, assim considerado o somatório dos passageiros pagantes, ponderados pelas respectivas equivalências tarifárias.

Em Ribeirão Preto, esses custos são afetados pelo Imposto sobre Serviços (ISS), devido à Prefeitura Municipal, bem como pela Taxa de Gerenciamento e Fiscalização (TGF), devida à TRANSERP, na condição de entidade gestora do serviço, tributos esses que incidem diretamente sobre a arrecadação tarifária do sistema de transporte.

A alíquota do ISS, que se manteve em 5% até o ano 2002, foi reduzida para 3%, assim vigorando no biênio 2003/2004, sendo finalmente fixada em 2%, vigente desde 2005.

A alíquota da Taxa de Gerenciamento e Fiscalização, que se manteve em 5% até outubro de 2004, foi então reduzida para 2%, percentual esse até hoje vigente.

Assim a redução das alíquotas, de 5% para 2%, tanto no ISS quanto na TGF, acarretou significativa retração de 10% para 4% na incidência dos tributos municipais sobre a arrecadação tarifária do transporte coletivo, de tal ordem a compensar a elevação dos custos dos seus insumos, evitando, dessa maneira, aplicação de reajuste tarifário no ano de 2004, e contribuindo doravante para a modicidade tarifária.

EXTINÇÃO DO POSTO DO COBRADOR

A TRANSERP, enquanto operadora do transporte coletivo no Município, no período de 1982 e 1999, sempre utilizou bilhetagem automática e jamais contou com a presença do cobrador em sua frota de trólebus e ônibus, diferentemente do praticado nesse mesmo período pelas demais operadoras. Estas, ao assumirem, em 1999, o conjunto de linhas até então operadas pela TRANSERP, mantiveram tripulação singela – apenas o motorista – em todos os veículos alocados nessas linhas.

Assim, no período de 1999 a 2004, 90% dos ônibus urbanos no Município operavam com cobrador, enquanto 10% o faziam sem a presença desse profissional.

Diante da inviabilidade de se estender, para toda a frota, a atuação conjunta da dupla motorista/cobrador sem onerar os valores tarifários, buscou-se um critério mais adequado na alocação dos cobradores, de maneira que a tripulação dos ônibus fosse estabelecida em função dos níveis de demanda observados nas linhas, admitindo-se a ausência do cobrador naquelas com menor volume de passageiros..

Assim, iniciou-se, em 2005, um processo de realocação desses profissionais, que culminou, em 2008, com a plena absorção das suas atribuições pelo motorista, sem que para tanto houvesse a dispensa dos cobradores, que, na sua maioria, foram preparados para assumirem outras funções nas empresas operadoras, especialmente as de motorista e fiscal.

Essa prática fez por estabelecer, para o motorista, um prêmio mensal pela cobrança da tarifa a bordo, correspondente a 17,5% do seu salário-base. Não obstante essa remuneração adicional, obteve-se, pela ausência dos cobradores, a desoneração dos custos dos serviços, avaliada em 9% do seu montante, o que veio em muito contribuir para a desejável modicidade tarifária do serviço de transporte.

Por outro lado, observou-se o agravamento do desempenho operacional do sistema de transporte coletivo na cidade, em parte decorrente do sensível aumento do volume de tráfego em sua malha viária, mas ocasionado principalmente pela ausência do cobrador, que fez concentrar no motorista todas as atribuições pertinentes à operação dos ônibus, a saber: condução do veículo; supervisão do embarque e desembarque de usuários; supervisão da conduta e da distribuição dos passageiros no interior do veículo; fornecimento de informações aos usuários, quando solicitadas; fiscalização do uso dos assentos reservados a idosos, pessoas com necessidades especiais, gestantes e obesos; fiscalização do uso dos cartões eletrônicos com benefícios tarifários (estudantes, idosos, pessoas com necessidades especiais e acompanhantes); cobrança de tarifa em dinheiro, com a devolução de troco em cédulas e moedas; operação da plataforma elevatória, para embarque e desembarque de usuários de cadeira de rodas, além da acomodação do cadeirante no interior do veículo; operação do equipamento de bilhetagem, efetuando registros nos pontos de referência da linha; ativação e desativação do sinal de "área restrita", vinculado à integração tarifária, a cada incursão pelo centro da cidade; comutação dos grupos de linhas, naquelas com itinerário de configuração diametral, realizada a cada incursão pela área central.

Com a evolução tecnológica dos equipamentos de bilhetagem eletrônica (validadores), que passaram a interagir com o sistema de posicionamento global (GPS), essas três últimas funções foram automatizadas em 2010.

Das funções remanescentes, ainda sob responsabilidade do motorista, a cobrança de tarifa em dinheiro era aquela que mais prejudicava o desempenho operacional da frota a serviço do transporte coletivo, exigindo, portanto, uma solução.

FIM DO PAGAMENTO DA TARIFA EM DINHEIRO

Em 2013, os ônibus urbanos em Ribeirão Preto transportaram 56,8 milhões de passageiros, dos quais 77,7% utilizaram cartão eletrônico "sem contato" como meio pagante e/ou de identificação do titular de benefício tarifário, enquanto que 22,3% efetuaram o pagamento da passagem em dinheiro, diretamente ao motorista.

Nesse mesmo período, dentre os 22,1 milhões de passageiros comuns, ou seja, aqueles que não têm direito a qualquer benefício, a exemplo de vale-transporte, redução ou isenção tarifária, 57,2% abstiveram-se de utilizar o cartão eletrônico como meio pagante, apesar das facilidades implantadas, em janeiro de 2013, para estímulo ao uso do cartão Cidadão, recarregável com créditos comuns, especialmente a ampliação de 150 para 250, no número de postos de recarga distribuídos pelas diferentes regiões da cidade.

No primeiro semestre de 2014, esses percentuais mantiveram-se praticamente inalterados e despertaram a necessidade de serem adotadas novas medidas com vistas a se eliminar ou se reduzir drasticamente os efeitos do pagamento da tarifa em dinheiro, diretamente ao motorista.

Assim, considerando a prolongada retenção dos ônibus nos pontos de parada, por conta da devolução do troco aos usuários desprovidos de cartão, o possível prejuízo ao desempenho do motorista na condução do veículo, em consequência do recorrente manuseio de dinheiro no ato da cobrança da passagem, bem como o elevado número de assaltos a ônibus, 16 em média por mês, tendo como chamariz o fluxo de dinheiro no interior dos ônibus, decidiu-se implementar um programa de incentivo à adesão ao uso do cartão Cidadão, com vistas à eliminação do pagamento de tarifa em dinheiro a bordo dos ônibus.

Esse programa, objeto do Decreto Municipal nº 166, de 02 de julho de 2014, teve como principais objetivos:

- preservar a integridade física de motoristas e passageiros mediante redução do risco de assaltos a ônibus e do risco de acidentes no trajeto;

- garantir maior agilidade no embarque dos passageiros, abreviando o tempo de parada no ponto e, por extensão, o tempo de viagem;
- melhorar o desempenho operacional do transporte coletivo e a regularidade do seu atendimento;
- tornar o transporte coletivo mais atrativo à população em geral.

Para tanto, foram implantadas novas facilidades aos usuários dos ônibus urbanos, tais como:

- emissão do cartão Cidadão em todos os postos de recarga;
- cadastro para solicitação do cartão Cidadão através da internet, com remessa para a residência do titular;
- ampliação do horário de expediente nos postos de atendimento situados nos terminais;
- campanha promocional, oferecendo-se ao usuário um crédito de viagem gratuito, válido aos domingos, para cada 10 créditos adquiridos de uma só vez através do cartão Cidadão;
- utilização de saldo negativo de até um crédito de viagem em situações emergenciais, ou seja, quando o saldo disponível no cartão Cidadão for insuficiente para o pagamento da passagem, compensando-se o saldo negativo quando da próxima recarga;
- implantação de nova categoria de cartão recarregável, denominado Expresso, não personalizável e sem direito à integração tarifária, destinado a usuários eventuais;
- instalação de terminais de autoatendimento em 20 locais estratégicos da cidade, a exemplo de Estação Rodoviária, Aeroporto, shopping centers, para recarga automática do cartão Cidadão, bem como para emissão e recarga automáticas do cartão Expresso.

Apesar dessas facilidades, o usuário que não portar cartão eletrônico do transporte no ato do embarque, poderá, em caráter excepcional, pagar a passagem em dinheiro, diretamente ao motorista, no valor de R\$5,00, que corresponde à tarifa única (R\$3,00) acrescida do custo do cartão Expresso, o qual lhe será entregue no ato do pagamento, cartão esse que deverá ser recarregado antes da próxima viagem ou poderá ser reembolsado pelo valor de R\$2,00, mediante sua devolução junto ao posto de atendimento do consórcio operador do sistema de transporte.

Assim idealizado, o referido programa teve sua implantação concluída em 11 de outubro de 2014, e, a partir dessa data, já passou a produzir resultados.

Com efeito, no quadrimestre subsequente a outubro de 2014, a participação dos passageiros pagantes com dinheiro a bordo, em relação ao total de passageiros transportados pelo modal ônibus, sofreu redução de 22,3% para 0,4%, enquanto que, em relação ao total de passageiros comuns, registrou-se diminuição de 57,2% para 1,2%.

Considerando que, nesse quadrimestre, foram transportados 80.253 passageiros pagantes, com uso de dinheiro a bordo, e que essa demanda se distribuiu por toda a frota operante, constituída de 327 ônibus, com fator de utilização de motoristas próximo de 2,0, infere-se que cada um desses profissionais atendeu por dia, em média, apenas 1,0 passageiro desprovido de cartão do transporte, efetuando, assim, muito esporadicamente a cobrança de tarifa em dinheiro.

A implantação do programa de incentivo ao uso do cartão eletrônico do transporte, permitiu, pois, reduzir, de 53 para tão somente 1, a média diária, por motorista, do número de

passageiros pagantes com dinheiro, o que se refletiu diretamente na melhoria das condições de segurança para os condutores e usuários dos ônibus.

Tanto é assim que, dois meses após a implantação do programa, a média mensal de ocorrência de assalto a ônibus urbanos, estabilizada historicamente em 16, já havia diminuído para 3,5, sendo que, nos dois meses subsequentes a esse período, não houve qualquer registro desse tipo de ocorrência.

Pesquisas realizadas nos principais pontos de embarque das linhas de ônibus, situados na área central da cidade, indicaram que, com a implantação do programa, o tempo médio de embarque por passageiro foi reduzido de 10 para 6 segundos, representando, pois, uma redução potencial de 1 a 2 minutos no tempo de parada do ônibus em cada um dos pontos de maior fluxo de embarque.

Isso vem demonstrar que a maciça adesão ao uso do cartão eletrônico como meio pagante da tarifa permite também melhorar o desempenho operacional do transporte coletivo, abreviando o tempo de viagem para o usuário e tornando o serviço mais atrativo para a população em geral.

TARIFAÇÃO DO MODAL ALIMENTADOR

Para atender por transporte coletivo localidades periféricas de baixa ocupação populacional ou de difícil acesso para ônibus convencional, implantou-se, em março de 2001, o serviço complementar, operado por micro-ônibus, isento de tarifa, fazendo conexão com as linhas regulares de ônibus em pontos escolhidos em função das condições de segurança do local, da maior disponibilidade de linhas de ônibus, bem como da maior proximidade com a área objeto de atendimento.

Sob a denominação de LEVA e TRAZ, esse novo serviço tornou-se também atraente facilidade de transporte para o acesso de moradores dessas localidades às atividades de interesse disponíveis na faixa de acessibilidade das rotas dos micro-ônibus, notadamente nas imediações do seu ponto de conexão, situado em bairro vizinho.

Por não ser tarifado, o serviço complementar mostrou-se cada vez mais suscetível a utilizações abusivas ou dissociadas da rede integrada do transporte coletivo municipal, gerando demandas que passaram a precipitar a saturação desse novo modal e comprometer a sua função precípua de ampliar, de forma racional, a capilaridade dessa rede.

Tal situação passou, portanto, a exigir a adoção de um efetivo controle de acesso a esse novo serviço, de maneira a condicionar sua gratuidade ao uso integrado com o modal ônibus.

Para tanto, a frota de 24 micro-ônibus foi dotada de equipamentos de bilhetagem eletrônica, a exemplo daqueles instalados na frota de 334 ônibus, permitindo, a partir de janeiro de 2015, tarifar-se o uso do serviço complementar, agora denominado alimentador, de forma a incorporá-lo à política de integração tarifária praticada no âmbito do transporte coletivo municipal.

Tendo em vista que muitos moradores das localidades atendidas por linhas do modal alimentador continuariam fazendo uso desse serviço complementar sem necessariamente integrá-lo com o serviço convencional prestado pelos ônibus, e considerando que as 24 linhas de micro-ônibus apresentam extensão média de 8,1 quilômetros, equivalente a 35,5% da extensão média das 87 linhas regulares de ônibus (22,8km), foi fixada uma tarifa única reduzida, para utilização exclusiva do modal alimentador, no valor correspondente a um terço da tarifa única básica vigente no sistema de transporte coletivo de Ribeirão Preto.

Assim, a Rede Integrada do Transporte Municipal por Ônibus – RITMO, operacionalizada em fevereiro de 2013, que já contava com 94 linhas, distribuídas, para efeito de integração

tarifária, em 22 grupos, identificados por A a T (77 linhas radiais e 9 diametrais), U (4 linhas circulares) e V (4 linhas perimetrais), passou a incorporar 4 novos grupos, identificados por W, X, Y e Z, constituídos pelas linhas alimentadoras, de maneira tal a viabilizar integração tarifária também entre elas, para aquelas que possuem ponto de conexão em comum.

Dessa forma, o usuário da rede RITMO, pagando tarifa única básica, com cartão eletrônico do transporte, tem direito à integração tarifária nas viagens realizadas mediante combinações de até três linhas, desde que pertençam a grupos distintos e as conexões ocorram dentro do prazo de 120 minutos a contar do primeiro embarque, sendo que se, nessas mesmas condições, utilizar-se exclusivamente das linhas de micro-ônibus estará pagando tarifa única reduzida.

Por conta da cobrança tarifária nas linhas do modal alimentador, registrou-se elevação de 1,8% na demanda média mensal de passageiros pagantes. Considerando-se a paridade de um terço, estabelecida entre as tarifas dos dois modais (micro-ônibus / ônibus), essa elevação representa um acréscimo de 0,6% no número de passageiros equivalentes no sistema de transporte, o qual deverá contribuir para a moderação dos seus futuros valores tarifários.

APLICAÇÃO DE SUBSÍDIO TARIFÁRIO

A primeira iniciativa do Governo Municipal em subsidiar a tarifa do transporte coletivo urbano foi consignada no contexto do edital de concorrência pública, realizada em 2011, para concessão dos serviços pelo período de 20 anos, cujo contrato, celebrado em maio de 2012, possibilitou, em fevereiro de 2013, o início da operação da nova rede de transporte, denominada RITMO, objeto da licitação.

O subsídio, cláusula desse contrato, foi instituído e regulamentado com o objetivo de contemplar com isenção tarifária, a partir do ano letivo de 2013, os alunos do ensino infantil, fundamental e médio, matriculados na rede pública municipal ou estadual de educação, mantendo-se o benefício de redução tarifária de 50% aos alunos de escolas particulares, cursos técnicos, cursos preparatórios para vestibular, bem como de cursos de graduação e pós-graduação em nível superior.

Para a obtenção de qualquer um desses benefícios tarifários, o aluno deve comprovar, por meio de documento hábil, que reside no Município, a uma distância de caminhada não inferior a 1000 metros da unidade escolar onde está matriculado.

Ambas as categorias de benefício têm como meio pagante o cartão eletrônico, personalizado com fotografia e nome do titular, que, no ato do embarque, deve ser apresentado ao motorista de ônibus para, mediante reconhecimento de seu portador, autorizar o uso do cartão para liberação do bloqueio (catraca).

Ao estudante que tem o benefício da redução tarifária, só não é permitido utilizá-lo aos domingos e feriados, enquanto que, para o estudante com isenção tarifária, o uso do benefício só é liberado nos dias letivos, no período do dia compatível com o turno das aulas e na quantidade de utilizações necessárias para a realização das viagens de ida e volta ao estabelecimento escolar, condições estas que visam coibir o uso indevido ou abusivo de um benefício tarifário subsidiado com recursos públicos.

Considerando que para cada viagem realizada por estudante com isenção tarifária, a Prefeitura Municipal remunera o consórcio operador com o valor de uma tarifa básica, esse subsídio não só veio beneficiar aos estudantes que até então pagavam meia tarifa, como também a todos os usuários pagantes, pelo fato de promover a modicidade tarifária na mesma proporção, qual seja, 3,1%, em que elevou, no biênio 2013/2014, o número de passageiros equivalentes no sistema de transporte.

DESONERAÇÃO DO TRANSPORTE ESPECIAL PARA CADEIRANTES

Em Ribeirão Preto, o serviço de transporte especial para usuários de cadeira de rodas foi iniciado em 1995, utilizando-se de 4 vans adaptadas com plataformas elevatórias, época em que a frota de ônibus urbanos ainda não dispunha de qualquer veículo adaptado para tal fim.

Com o decorrer do tempo, esse serviço, isento de tarifa, com atendimento porta a porta e prestado mediante agendamento, foi sendo ampliado e o seu custo passou a ter importância cada vez maior na composição da planilha tarifária do transporte coletivo urbano, atingindo, em 2011, participação de 2,4%, e onerando, nessa mesma proporção, a todos os passageiros pagantes do sistema de transporte.

Tendo em vista que, por força do contrato de concessão do transporte coletivo municipal, celebrado em maio de 2012, tanto a frota de ônibus, quanto a de micro-ônibus, deveriam estar plenamente acessíveis quando do início da operação da rede RITMO, e considerando que, mesmo assim, o transporte especial, oferecido através de vans adaptadas, deveria ser mantido para atender cadeirantes em condições físico-orgânicas absolutamente incompatíveis com a utilização dessa rede, a Prefeitura Municipal decidiu assumir a responsabilidade pelo custeio desse transporte.

Para tanto, contratou, mediante licitação, empresa especializada para a prestação do serviço, desvinculando-o, assim, do sistema de transporte coletivo, para o qual veio, pois, promover importante desoneração.

CONCLUSÕES

Através da integração tarifária foi possível atender, de maneira racional e econômica, à crescente dispersão das viagens no meio urbano. Por sua vez, a redução das alíquotas dos tributos municipais, a extinção do posto do cobrador, bem como a desoneração do transporte especial para cadeirantes, permitiram mitigar os impactos, sobre a tarifa, decorrentes da elevação dos custos dos insumos do serviço de transporte coletivo e do agravamento de seus indicadores de produtividade. Com a tarifação do modal alimentador e a aplicação de subsídio tarifário, beneficiando diretamente aos estudantes da rede pública de ensino e indiretamente a todos os usuários pagantes, promoveu-se a elevação do número de passageiros equivalentes no sistema de transporte, melhorando sua produtividade para efeito de contenção tarifária. Além disso, a eliminação do pagamento da tarifa a bordo dos ônibus fez por melhorar o desempenho operacional do transporte coletivo, ensejando maior racionalização do uso da frota e, conseqüentemente, menores custos de produção dos serviços.

Enfim, cada uma das ações aqui descritas, todas por iniciativa do poder público municipal, vieram contribuir, com maior ou menor relevância, para a modicidade tarifária do transporte coletivo em Ribeirão Preto.

Ainda, com esse mesmo objetivo, a TRANSERP já decidiu pela incorporação da tecnologia de reconhecimento biométrico facial ao sistema de bilhetagem eletrônica, como forma de exercer o efetivo controle do uso dos benefícios tarifários, nos quais se incluem a gratuidade, a meia tarifa, o vale-transporte e a integração tarifária.

Com a utilização desse tipo de identificador biométrico, que não exige contato do usuário e, portanto, não interfere no fluxo de embarque dos passageiros, será possível evitar o uso fraudulento do cartão de transporte, com personalização eletrônica, quando em mãos de quem não é seu titular.

Assim, a iminente implantação dessa tecnologia virá promover em Ribeirão Preto a prática de uma justa política de benefícios no âmbito do transporte coletivo, evitando a evasão de receita e contribuindo decisivamente para a sua modicidade tarifária.