

A Gratuidade no Transporte Coletivo Urbano por Ônibus: O Caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Andre Dantas

David A. Magalhaes

Renato Ribeiro

Núcleo de Transportes

Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

1. Considerações Gerais

Ao longo dos anos, simultaneamente ao crescimento dos gastos com transporte no orçamento da maioria dos usuários do transporte coletivo foram criados mecanismos de subsídio, descontos e gratuidades. Tais políticas, embora criem melhorias substanciais evidentes para alguns, acabam por transferir para outros o pagamento da “conta”.

Neste Trabalho busca-se refletir e questionar a política das gratuidades. Este mecanismo gera custos adicionais para exatamente aquela parcela da sociedade cativeira do transporte coletivo e com baixa renda, constituída essencialmente pela massa trabalhadora. As gratuidades normalmente são concedidas sem que sejam adotados critérios bem fundamentados para tanto e sem a prévia consulta à comunidade, verificando se a mesma está de acordo com tais concessões.

Para se discutir a gratuidade é necessário caracterizar as diversas classes de beneficiados, o quanto eles representam do total de usuários e quais os reflexos na tarifa gerados por esse benefício. Tais definições permitirão uma melhor compreensão da situação, para que se possa apontar alguns caminhos e parâmetros para a Gratuidade nos transportes coletivos.

A área de estudo escolhida foi a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). A RMBH foi regulamentada em 1974 através da Lei Estadual 6303/74. Composta inicialmente por 20 municípios, foi acrescida de quatro novos municípios pela Constituição do Estado de Minas Gerais, de 21/9/89, no art. 50 das Disposições Transitórias: Esmeraldas, Mateus Leme, Igarapé e Brumadinho.

Belo Horizonte conta hoje com 189 linhas de ônibus, operadas por 54 empresas privadas com uma frota de 2.748 veículos. A demanda, na RMBH, é de aproximadamente 61.000.000 passageiros/mês, transportados em cerca de 845.000

viagens. Percentagem do deslocamento por ônibus: 76% ; cerca de 2.500.000 passageiros/dia.

2. Grupos sociais contemplados com a Gratuidade

Realizou-se uma pesquisa junto aos principais órgãos gerenciadores da RMBH (BHTRANS, DER-MG, SMADU-Contagem e TRANSBETIM), que possibilitou a determinação dos beneficiados pela gratuidade, conforme é mostrado no Quadro 1.

QUADRO 1 - Tipos de Beneficiados e Normas Regulamentadoras da Gratuidade na RMBH

Tipo Beneficiado	Norma Regulamentadora	Forma de Acesso
Motoristas, cobradores, despachantes e fiscais das empresas do sistema	Portaria 009/89 - TRANSMETRO	Porta dianteira com apresentação do crachá
Pessoal Administrativo e de Manutenção das empresas do sistema	Portaria 008/89 - TRANSMETRO	Porta dianteira com apresentação do crachá
Agentes de Inspeção do Ministério do Trabalho	CLT, artigo 630, parágrafo quinto	Porta traseira, assinando cartão de passe
Oficiais de Justiça das Juntas de conciliação e julgamento do TRT, da Justiça Federal e do Foro Judicial de Belo Horizonte	Lei número 4.192/62, Lei número 5.010/66 e Lei número 190/191	Porta traseira, assinando cartão de passe
Carteiros e Mensageiros da Empresa de Correios e Telégrafos	Decisão Judicial STF	Porta traseira, assinando cartão de passe
Ex-Combatentes	Resolução 083 e 089/85 - METROBEL	Porta dianteira sem apresentação de doc.
Idosos	Constituição Federal, Artigo 230 - parágrafo segundo	Porta dianteira
Cegos		Porta dianteira
Excepcional, portador de deficiência física ou mental, surdos, alunos excepcionais em tratamento em clínica especializada e doentes renais crônicos	Portaria 179/81- TRANSMETRO para Doentes Renais. Portaria 181/91 - TRANSMETRO para def. física, metal, auditiva e orgânica	Porta dianteira
Mulheres Grávidas e pessoas obesas	Resolução 016/84 - METROBEL	Porta dianteira pagando passagem

FONTE : BHTRANS - ABRIL/1995

Visando uma melhor descrição dos grupos beneficiados foram realizados estudos junto a cada um dos grupos do Quadro 1. Buscou-se determinar as características, os fatores que levaram ao benefício, os critérios e o controle adotado para cada grupo. Descreve-se, a seguir, os principais resultados das entrevistas:

2.1 Motoristas, Trocadores e Despachantes

Trata-se de uma convenção coletiva, um acordo firmado entre o sindicato dos Rodoviários e o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros. Desde 1990 aos motoristas, trocadores e despachantes têm o direito de entrar pela porta dianteira apresentando o crachá de identificação. São aproximadamente 3500 pessoas que fazem no mínimo 2 viagens por dia.

2.2 Policiais Militares

Embarcam pela porta da frente estando uniformizados, em horário de serviço ou não. Na opinião deles, eles são necessários à segurança da comunidade, portanto têm o direito de ir e vir em coletivos sem pagar. Fazem pelo menos 2 viagens por dia. Não foram fornecidas informações a respeito da regulamentação (inexistente) e número de Policiais Militares.

2.3 Carteiros

Regulamentado através de Decreto-Lei, onde as empresas de transporte coletivo devem dar passe livre aos distribuidores de correspondências e telégraficas, que deverão viajar de pé caso o coletivo esteja lotado. Entretanto, cada município de Minas Gerais tem sua lei municipal regulamentando o caso. Algumas cidades do interior não têm qualquer regulamentação. Em Belo Horizonte são cerca de 700 carteiros que fazem de 2 a 4 viagens por dia, devendo estar uniformizados e em serviço.

2.4 Deficientes

Realizou-se contatos com as associações, sociedades e instituições ligadas aos deficientes. Constatou-se que os deficientes Auditivos, Físicos, Ôrgânicos e Mentais obtêm a Gratuidade diretamente com os órgãos gestores do transporte coletivo, enquanto que os deficientes visuais são auxiliados pela Coordenadoria de Apoio e Assistência a Pessoa Deficiente (Órgão Estadual), que remete os pedidos de Gratuidade aos órgãos gestores do transporte coletivo.

Segundo Coordenadoria de Apoio e Assistência a Pessoa Deficiente, todos os pedidos de Gratuidade são acompanhados de levantamento sócioeconômico do solicitante.

É importante destacar que toda Gratuidade, para os deficientes, implica na concessão ao acompanhante. Segundo as associações, sociedades e demais

instituições ligadas aos deficientes, tal permissão deve-se ao baixo poder aquisitivo das famílias dos portadores de deficiência.

3. Quantificação dos Beneficiados pela Gratuidade

Para estimar a parcela de usuários beneficiados, em relação ao total, utilizou-se dos dados de uma pesquisa de embarque/desembarque realizada através do Projeto “Regularidade do Serviço de Transporte Público: Diagnóstico, Análise e Proposições”, desenvolvido pelo **Núcleo de Transportes da Escola de Engenharia da UFMG**.

A pesquisa foi realizada durante 1 hora do pico da tarde (17:30 às 18:30 horas), com uma amostra de 17 linhas de ônibus, representativas dos principais corredores de transporte coletivo da Região Metropolitana de Belo Horizonte, sendo uma Expressa, cinco Semi-Expressas, nove Diametraís e duas Circulares (ver Quadro 2).

QUADRO 2 - Tipos de serviços e Número das Linhas pesquisadas

Tipo de Serviço	Numero da Linha
Diametral	5001
Diametral	4001
Diametral	2602
Diametral	1802A
Diametral	1702
Diametral	3002
Diametral	3503A
Diametral	5901
Diametral	1502
Expressa	1204
Circular	SC01B
Circular	SC03A
S.Expressa	1144A
S.Expressa.	1151A
S.Expressa	4403A
S.Expressa.	2227A
S.Expressa	5501

São apresentados, a seguir, os resultados da pesquisa. Os dados estão dispostos em função do serviço prestado. É necessário destacar que “Número Não Pagantes” engloba os passageiros de sete tipos beneficiados indicados no Quadro 3 (sobem e descem pela porta dianteira) e aqueles passageiros que sobem e descem pela porta traseira sem o pagamento da passagem, de forma ilegal. Os demais beneficiados, ou seja, aqueles que entram pela porta traseira e descem pela dianteira, mas que não pagam na roleta não estão incluídos nestes resultados. Portanto, estes valores, embora já sejam significativos, não refletem a totalidade dos beneficiados.

QUADRO 3 - Distribuição dos Usuários das Linhas de Ônibus Pesquisadas na RMBH, por Serviço, segundo Pagantes e Não Pagantes.

Serviço	Número Pagantes	Número Não Pagantes	Total
Diametral	7883	1183	9066
Expresso	1894	143	2037
Circular	2488	254	2742
S. Expresso	6551	617	7168
Total	17693	2197	19890

**QUADRO 5:
Percentual de Usuários Não Pagantes das Linhas de Ônibus Pesquisadas na RMBH, por Serviço**

Serviço	% Não Pagantes
Diametral	15,00
Expresso	7,55
Circular	10,21
Semi-Expresso	9,42
Média	10,55

Onde %Não Pagantes= (Número Não Pagantes)/(Número Pagantes)

GRÁFICO 1 - Distribuição dos usuários segundo o Serviço

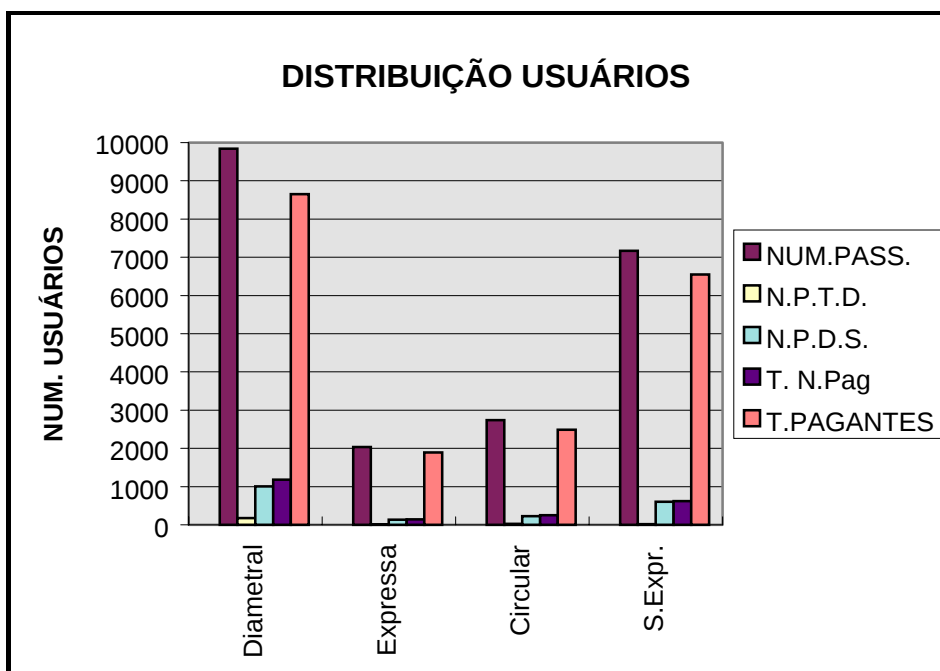


GRÁFICO 2 - Distribuição de usuários em Pagantes e Não Pagantes



4. Reflexos da Gratuidade na Tarifa

Após a determinação dos grupos beneficiados e das suas respectivas quantificações no sistema de transporte coletivo por ônibus da R.M.B.H., realizou-se a verificação dos reflexos desses benefícios na tarifa.

Os dados utilizados na simulação (coeficientes da planilha tarifária da RMBH) foram obtidos junto a BHTRANS, no relatório final do mês de julho de 1994. Manteve-se toda a sistemática de cálculo tarifário utilizado pela Câmara de Compensação Tarifária da RMBH para que os resultados fossem os mais próximos da realidade. Com o objetivo de realizar comparações entre RMBH e o Município de Belo Horizonte também foi simulado o reflexo da gratuidade.

Para a obtenção da Tarifa Equilíbrio, considerou-se a seguinte equação:

$$\text{Tarifa Equilíbrio} = (\text{Custo Total por mês}) / (\text{Demanda Passageiros por mês})$$

QUADRO 6:
Resultados de Simulação dos Reflexos da Gratuidade na Tarifa da RMBH

Sistema	Custo Total (R\$/mês)*	Demanda Pagantes (pass/mês)*	Demanda Total (Pagantes e Não Pagantes (pass/mês)	Tarifa Equilíbrio Pagantes (R\$)	Tarifa Equilíbrio Total (R\$)
R.M.B.H	21.696.368	61.975.991	68.514458	0,35	0,32
Belo Horizonte	12.746.252	41.116.347	45.454121	0,31	0,28

*FONTE : BHTRANS - ABRIL/1995

Através desses Resultados da Simulação (Quadro 6) indica-se uma possível e considerável redução na tarifa. Verifica-se uma diminuição de aproximadamente **10%** em relação à tarifa atual (R\$ **0,35**), que atingiria o valor de R\$ **0,32** e conseqüentemente uma redução de cerca de R\$ **1.900.000,00** do custo global mensal de transporte para a parcela da demanda que atualmente paga a passagem.

5. Conclusões

Pode-se concluir que a situação da Gratuidade é preocupante e carece de ampla discussão junto a toda sociedade, que institui o benefício da Gratuidade, mas transfere os custos adicionais gerados aos usuários cativos do transporte coletivo urbano por ônibus, que são compostos da massa trabalhadora e de baixa renda. Assim a sociedade não assume a responsabilidade pela concessão dos benefícios e impõe a um grupo, de baixo poder aquisitivo, o pagamento do ônus gerado. Deve-se, então, estabelecer claramente se toda a sociedade está disposta a arcar com os custos dos benefícios e se os usuários do transporte coletivo por ônibus estão satisfeitos com a situação atual, principalmente depois da estimativa de que cerca de 10% dos usuários não pagam passagens, como foi constatado no item 3 (Quantificação dos Beneficiados pela Gratuidade) e que a tarifa pode ser reduzida e gerando uma economia mensal de cerca de R\$ 2.000.000,00.

Realizados os questionamentos de quem deve pagar “a conta”, é necessário definir critérios mais claros e justos para os benefícios. Esta necessidade pode ser verificada ao se analisar o sistema de concessão indiscriminada de benefícios, que por muitas vezes atinge a grupos notadamente não merecedores, e a outros que se utilizam do benefício sem que exista qualquer tipo de controle e compensação financeira (vide QUADRO 2).

Finalmente, deve-se realizar uma modernização no sistema de bilhetagem, para que o controle dos benefícios seja mais rigoroso e eficiente, já que atualmente todos os dados referentes a Gratuidade são apenas estimados, provocando os reflexos já citados.

Todos os estudos aqui desenvolvidos têm o objetivo de informar e gerar uma discussão mais ampla e concreta da questão, já que identificam, quantificam e simulam, possibilitando um maior entendimento deste assunto. Não se trata, no entanto, de extinguir a gratuidade, mas estabelecer parâmetros e limites para que realmente se atenda aqueles de direito e se distribua o ônus à toda sociedade.

NUCLETRANS - NÚCLEO DE TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES E
GEOTECNIA
ESCOLA DE ENGENHARIA DA UFMG

André Soares Dantas: Engenheiro Civil - UFMG.

Renato Guimarães Ribeiro: aluno da Ênfase de Transportes do Curso de Engenharia Civil da Escola de Engenharia da UFMG.

David José Ahouagi Váz de Magalhães: Engenheiro Civil, Mestre em transportes - IME, professor da Escola de Engenharia / UFMG e Coordenador do Núcleo de Transportes - NUCLETRANS.