



Fotos Shutterstock

Tarifa fora dos trilhos

Metrôs de Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo estão entre os mais caros do mundo, embora tenham extensões tímidas, insuficientes para atender a cidades tão populosas

Entre 19 grandes cidades do mundo, as tarifas de metrô das capitais brasileiras, especialmente Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, são as que mais pesam no orçamento dos usuários. É o que constata pesquisa do Idec que comparou o preço do bilhete com o salário mínimo local de seis cidades brasileiras e 13 estrangeiras (veja quais são no quadro *Como foi feita a pesquisa*). A fim de medir o impacto do preço do metrô no orçamento de quem o utiliza, a pesquisa analisou não apenas o valor do bilhete unitário, mas também o gasto mensal com esse transporte, considerando 40 viagens (20 dias por mês, ida e volta). O resultado mostra que enquanto em algumas cidades do mundo andar de metrô não consome 2% da renda mínima local, no Brasil os gastos mensais chegam a representar mais de 20% do salário.

Além do preço alto, o país tem um dos piores quadros em relação à extensão da malha metroviária: em Belo Horizonte, o metrô tem ínfimos 28,2 km de trilhos, enquanto o de Londres tem 402 km, por exemplo. Assim, fica claro que os brasileiros pagam caro por um serviço pouco eficiente. O cenário é semelhante ao verificado há três anos, quando o Idec realizou o primeiro levantamento sobre o assunto. “O alto custo do metrô para os consumidores, aliado à tímida expansão e à baixa qualidade do serviço, acaba estimulando o uso de transporte individual e, conseqüentemente, a emissão de gases veiculares que poluem o ar e contribuem para o efeito estufa, além de contribuir para o trânsito já caótico nas grandes cidades”, ressalta Adriana Charoux, pesquisadora do Instituto responsável pelo levantamento.

ORÇAMENTO COMPROMETIDO

Entre todas as cidades avaliadas, Brasília é onde o custo do metrô mais pesa no bolso dos consumidores: usar esse transporte para ir e voltar do trabalho de segunda a sexta-feira, por exemplo, “morde” 22% da renda mensal de quem recebe um salário mínimo. Rio de Janeiro e São Paulo vêm logo em seguida. Nesses locais, o gasto mensal com o metrô representa 20,4% e 19% da renda, respectivamente. Apesar do maior impacto, a tarifa da capital federal não é a mais cara do país – custa R\$ 3, enquanto no Rio de Janeiro o bilhete é R\$ 0,10 mais alto. No entanto, o salário mínimo fluminense também é um pouco maior (R\$ 607) que o mínimo nacional (R\$ 545). Por isso a diferença.

A tarifa de metrô mais barata do país é a de Fortaleza, que custa R\$ 1 desde 2008. Entretanto, vale ressaltar que sua extensão é muito limitada, atenden-

do apenas à população de Maracanaú. Ainda assim, o usuário gasta por mês 7% do salário com o transporte. E isso é bastante, se comparado com o cenário internacional. Em Caracas, por exemplo, a participação do metrô na renda mínima mensal da população não passa de 1,9% (o bilhete custa o equivalente a R\$ 0,41); e, para os nossos *hermanos* de Buenos Aires, fica em 2,3% (o bilhete custa o equivalente a R\$ 0,48). Mas não é só na América Latina: em Paris, os gastos com metrô representam 4,8% do salário mínimo local, e, em Tóquio, 5,66%.

E mesmo em cidades onde o valor do bilhete unitário é bem mais alto que o daqui, o custo desse transporte é relativamente mais barato quando comparado à renda mínima local. A tarifa mais alta entre as pesquisadas é a do metrô de Sidney, na Austrália, que equivale a R\$ 5,94; mas seu custo mensal representa 5,8% em relação ao salário mínimo dos moradores da cidade. A segunda mais cara é a de Londres (R\$ 5,27), seguida pela de Toronto (R\$ 5,18). Nessas capitais, 40 bilhetes unitários correspondem a 7,93% e 7,71%, respectivamente, da renda local. “Nas cidades onde a tarifa é mais alta, o serviço é bem completo: malha extensa, mais estações, menos atrasos, horário de funcionamento amplo [em Nova York e Sidney, por exemplo, o metrô funciona 24 horas] e menos lotação”, observa Adriana Charoux. Veja na tabela à página 24 a comparação entre o custo do serviço e o salário mínimo local.

GENTE DEMAIS, METRÔ DE MENOS

Diariamente, cerca de 3,8 milhões de pessoas utilizam o metrô de São Paulo, segundo dados disponíveis em seu site. O número de usuários é grande, mas não representa nem metade dos habitantes da cidade, que

Enquete

Você deixaria seu carro em casa se a tarifa do metrô fosse mais barata?

Eu gostaria, mas o serviço do metrô não atende a minha região **36,9%**
146 votos

Sim. O principal fator para eu não andar de metrô é o preço alto **33,6%**
133 votos

Não, pois a qualidade do serviço deixa a desejar **29,5%**
117 votos

A enquete ficou disponível no site do Idec de 18 a 31 de outubro

COMO FOI FEITA A PESQUISA

A fim de avaliar o impacto do custo do metrô no orçamento dos usuários, a pesquisa verificou o preço das tarifas unitárias em seis capitais brasileiras — Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo — e em 13 cidades estrangeiras — Bangcoc (Tailândia), Buenos Aires (Argentina), Caracas (Venezuela), Cidade do México (México), Lima (Peru), Londres (Inglaterra), Madri (Espanha), Nova York (EUA), Paris (França), Santiago (Chile), Sidney (Austrália), Tóquio (Japão) e Toronto (Canadá) —, e as comparou com o salário mínimo local. No caso das cidades estrangeiras foram consideradas a renda mínima local divulgada pela pesquisa Minimum Wage per Month, do Euromonitor, publicada em 2011.

Todos os metrôs pesquisados dispõem de preços diferenciados ou de bilhetes mais baratos para quem usa esse meio de transporte diariamente. Mas para facilitar a comparação de preços, consideramos o valor do bilhete unitário adulto.

As tarifas dos bilhetes unitários foram verificadas nos sites dos metrôs em moeda local; depois, os valores foram convertidos em reais. No caso de cidades com valores diferenciados por zonas e horários, considerou-se o menor trajeto fora do horário de pico.

já passam de 11 milhões. De acordo com levantamento do Datafolha de setembro deste ano, esse meio de transporte só é utilizado por 35% dos moradores da capital paulista. Uma das explicações é a baixa extensão da malha metroviária, com apenas 74,3 km de extensão — enquanto a cidade tem mais de 968 mil km² de área urbana. Em contrapartida, em Tóquio, quase todos os 8 milhões de habitantes utilizam o metrô, pois têm à disposição 328,8 km de linhas.

As demais capitais brasileiras têm metrô com extensão ainda mais tímida. O Rio, por exemplo, tem apenas 46,2 km de trilhos subterrâneos para atender a mais de 6 milhões de habitantes, além de milhares de turistas. Santiago tem número semelhante de moradores, mas a malha metroviária mede mais que o dobro (103 km). Pior que as cidades brasileiras, só Lima, que tem míseros 21 km de trilhos subterrâneos e mais de 8 milhões de habitantes. No entanto, há vários bons

O que (não) mudou



Veja a seguir um breve comparativo entre o resultado da pesquisa de 2008 e o da atual:

- Levando em consideração apenas o preço da tarifa unitária (em reais), o bilhete da Cidade do México ainda é o mais barato; **o mais caro passou a ser o de Sidney** (em 2008 era o de Londres).
- O preço dos metrôs de Fortaleza e de Belo Horizonte permanece o mesmo (R\$ 1 e R\$ 1,80, respectivamente).
- As malhas mais extensas continuam sendo as de Londres, Nova York e Tóquio.
- **Algumas malhas metroviárias brasileiras cresceram:** a de Recife, de 29,3 km para 39,5 km, a de São Paulo, de 61,3 km para 74,3 km, e a do Rio de Janeiro, de 42 km para 46,2 km.
- No mesmo período, a malha de **Buenos Aires** passou de 42,9 km para 49,3 km; a da **Cidade do México**, de 176,77 km para 201,1 km; e a de **Tóquio**, de 304,3 km para 328,8 km.

exemplos de cidades populosas com metrôs bem-estruturados. É o caso das já citadas Tóquio e Londres, e da Cidade do México, cujo metrô foi inaugurado um ano depois do de São Paulo, em 1969 e já conta com 201,1 km de linhas para atender a seus mais de 8 milhões de moradores.

Por aqui, o resultado de gente demais e extensão de menos não poderia ser outro senão superlotação. Em 2008, o metrô paulistano foi classificado pelo CoMET — programa internacional de avaliação do setor — como o mais cheio do mundo! Quem utiliza o serviço, principalmente nos horários de pico, certamente concorda com a classificação. Com um serviço caro, restrito a pequena área da cidade e lotado, fica difícil convencer os brasileiros a deixar o carro em casa. ■



SAIBA MAIS

• Matéria “Metrô de luxo”, publicada em maio de 2008 na REVISTA DO IDEC (edição nº 121)

ONDE O BILHETE DO METRÔ CUSTA MAIS CARO

Cidade	Nº de habitantes*	Extensão da linha**	Valor do bilhete unitário**	Renda mensal***	Gasto mensal em relação ao salário mínimo em 2011****	Gasto mensal em relação ao salário mínimo em 2008****
Brasília	2.570.160	42,38 km	R\$ 3,00	R\$ 545,00	22,02%	19,28%
Rio de Janeiro	6.320.446	46,2 km	R\$ 3,10	R\$ 607,00	20,43%	23,25%
São Paulo	11.253.503	74,3 km	R\$ 2,90	R\$ 610,00	19,02%	23,13%
Belo Horizonte	2.375.151	28,2 km	R\$ 1,80	R\$ 545,00	13,21%	17,35%
Bangcoc	6.355.144	79,5 km	R\$ 0,87	R\$ 286,56	12,41%	NP
Santiago	6.045.404	103 km	R\$ 1,78	R\$ 581,94	12,22%	11,69%
Lima	8.445.211	21,48 km	R\$ 0,97	R\$ 350,46	11,09%	NP
Recife	1.537.704	39,5 km	R\$ 1,50	R\$ 545,00	11,01%	11,57%
Madri	3.213.271	283 km	R\$ 3,62	R\$ 1.761,30	8,22%	11,42%
Cidade do México	8.261.679	201,1 km	R\$ 0,40	R\$ 195,30	8,17%	7,02%
Nova York	8.391.881	337 km	R\$ 4,50	R\$ 2.262,06	7,96%	9,71%
Londres	8.278.251	402 km	R\$ 5,27	R\$ 2.658,06	7,93%	20,57%
Toronto	5.741.419	70 km	R\$ 5,18	R\$ 2.689,20	7,71%	8,59%
Fortaleza	2.452.185	43 km	R\$ 1,00	R\$ 545,00	7,34%	9,52%
Sidney	4.504.469	25 km	R\$ 5,94	R\$ 4.090,68	5,80%	NP
Tóquio	8.489.653	328,8 km	R\$ 3,74	R\$ 2.645,28	5,66%	11,78%
Paris	2.125.851	213 km	R\$ 3,86	R\$ 3.203,28	4,82%	4,78%
Buenos Aires	2.776.138	49,3 km	R\$ 0,48	R\$ 800,46	2,37%	3,71%
Caracas	2.104.423	63,52 km	R\$ 0,41	R\$ 848,34	1,95%	NP

*Dados da Organização das Nações Unidas (ONU)

**Informação disponível no site de cada um dos metrôs pesquisados

***No Brasil foi utilizado o salário mínimo, e nas cidades estrangeiras foram considerados os dados da pesquisa Minimum Wage per Month do Euromonitor, publicada em 2011

****Foi considerada a compra de 40 bilhetes unitários por mês (dois por dia)

NP = Não Pesquisado

O buraco é mais embaixo

O problema do metrô nas grandes cidades não se resume ao alto custo das tarifas. Para Ailton Brasiliense Pires, presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o cerne da questão é a falta de planejamento dos municípios. Confira, a seguir, a entrevista com o especialista.



Idec: Por que as tarifas do metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro são as mais caras? Os sistemas mais rentáveis não deveriam ter tarifas mais baixas?

Ailton Brasiliense Pires: É preciso ver, além da receita, a despesa. No caso do metrô de São Paulo há uma demanda muito grande, então é necessário ter uma oferta compatível de estações, alimentação elétrica, material rodante, gente etc. E isso se reflete nas tarifas.

Idec: Apesar da recente ampliação da malha do metrô de São Paulo, a avaliação dos usuários em relação ao serviço caiu, devido a superlotação, lentidão dos trens etc. Como resolver esse problema?

PR: Tanto a capital quanto a região metropolitana carecem de planejamento urbano. Por exemplo, na Zona Leste [de São Paulo] o metrô está completamente lotado, a CPTM completamente lotada, o sistema viário totalmente congestionado. Alguma coisa está errada! Porque tudo isso acontece no sentido bairro-centro, de manhã. No sentido contrário, no mesmo horário, há ociosidade tanto no trem quanto no metrô e nos ônibus. Quer dizer, as pessoas que construíram a capital e a região metropolitana só olharam um lado. Então, se não redistribuirmos o uso do solo, consagraremos o sistema ruim que aí está. O metrô vai continuar lotado — com mais quilômetros, mas lotado; a CPTM vai aumentar a oferta, mas vai permanecer lotada; os ônibus também. Os governos do estado e dos municípios têm de cuidar do planejamento da região metropolitana.

Idec: E qual a solução?

ABP: Tem solução, mas a médio e longo prazo, porque se demorou muito para começar a fazer as coisas certas, então vai demorar para haver resultado. Primeiro, é preciso discutir o Plano Diretor das cidades. E parar de estender as linhas, de encher de moradia lá no inferno só porque o terreno é baratinho.

Outra coisa a ser feita é adensar, trazer mais gente para áreas capacitadas com mais recursos no sistema viário, mais empregos, comércio e serviços. Esses são projetos que não são feitos de um dia para outro, mas precisam ser iniciados já, para daqui a 10, 15 anos, se notar a diferença.

Também é preciso fazer as coisas mais óbvias, como corredores de ônibus, muito mais baratos que metrô. Se São Paulo, que foi tortamente planejada, tem solução, então qualquer cidade tem.