



Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais

ISSN: 1517-4115

revista@anpur.org.br

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

Fix, Mariana; Espíndola Ribeiro, Giovani; Doca Prado, André
Mobilidade urbana e direito à cidade: uma entrevista com Lúcio Gregori sobre
transporte coletivo e Tarifa Zero

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 17, núm. 3, septiembre-
diciembre, 2015, pp. 175-191

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951514011>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

MOBILIDADE URBANA E DIREITO À CIDADE:

UMA ENTREVISTA COM LÚCIO GREGORI SOBRE
TRANSPORTE COLETIVO E TARIFA ZERO

URBAN MOBILITY AND THE RIGHT TO THE CITY:

AN INTERVIEW WITH LÚCIO GREGORI ON (FREE) PUBLIC TRANSPORT

MARIANA FIX
GIOVANI ESPÍNDOLA RIBEIRO
ANDRÉ DOCA PRADO

Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP, Brasil

RESUMO: Neste artigo, apresentamos e discutimos uma entrevista realizada, em 2015, com Lúcio Gregori, proponente da Tarifa Zero em São Paulo. Buscamos compreender o surgimento da proposta, nos anos 1990, e seus desdobramentos. Para tanto, são analisadas algumas das manifestações de apoio e resistência à aprovação da proposta, assim como sua formulação técnica, os jogos de interesses nela envolvidos e as modalidades de financiamento que a viabilizariam. São examinadas, igualmente, as características do “negócio” do transporte e das empresas que atuam em tal setor. Situamos a proposta da Tarifa Zero no debate sobre mobilidade urbana, relacionando-a com a luta pelo Direito à Cidade. Além disso, discutimos a hegemonia do transporte individual privado e algumas de suas consequências.

PALAVRAS-CHAVE: mobilidade urbana; tarifa zero; direito à cidade; ônibus; transporte coletivo.

As manifestações de Junho de 2013 contra a elevação da tarifa de ônibus, iniciadas pelo Movimento Passe Livre (MPL), puseram o transporte público e sua regulação na pauta do debate sobre cidades e políticas urbano-regionais. Ainda que momentaneamente, a crise de (i)mobilidade, que afeta as grandes metrópoles e inúmeras cidades brasileiras, ganhou espaço na agenda política e nas universidades.

Entrevistamos Lúcio Gregori para conhecer melhor sua experiência como gestor público, especialmente no período em que esteve à frente da Secretaria Municipal de Transportes (1989-1992), quando propôs a Tarifa Zero para os ônibus da cidade de São Paulo¹. Buscamos compreender o surgimento dessa proposta e seus desdobramentos, as reações de apoio a ela e as resistências à sua aprovação, sua formulação técnica e os jogos de interesses nela envolvidos, bem como as modalidades de financiamento que a viabilizariam e as características do transporte como negócio e das empresas que atuam no setor.

Além de compartilhar o olhar de quem já esteve em cargos executivos relacionados a políticas de mobilidade, Gregori nos apresentou suas propostas, principalmente aquelas que se referem à remuneração e regulação das empresas de ônibus. Sua crítica é, ao mesmo tempo, radical, no sentido de buscar a raiz dos problemas, e prática, ao propor soluções.

¹ A entrevista foi realizada na residência de Lúcio Gregori, em 6 de maio de 2015, como parte da pesquisa de um dos autores (RIBEIRO, 2015). Lúcio Gregori foi secretário de Serviços e Obras e, posteriormente, secretário de Transportes na gestão Erundina (1989-1992), no município de São Paulo, diretor técnico da Empresa de Planejamento da Grande São Paulo (EMPLASA) entre 1976-1979, gerente de programação e controle da Companhia do Metropolitano de São Paulo (1968-1970), diretor de planejamento da Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo (EMURB) e superintendente de planejamento territorial da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) (1984-1986).

No Brasil, a hegemonia do transporte individual privado é tanto reiterada quanto contestada, configurando, desse modo, um campo de disputa material e simbólico. Como resposta anticíclica à crise financeira mundial de 2008, o governo Lula (Partido dos Trabalhadores (PT), 2003-2010), ao garantir crédito fácil e barato aos consumidores e desonerações fiscais às montadoras, conseguiu resultados do ponto de vista macroeconômico, mantendo o nível de emprego e renda sem grandes impactos inflacionários. Manteve-se não somente o emprego, mas também o elevado lucro da indústria automobilística, à custa de uma importante renúncia fiscal: “[...] deixamos de recolher impostos no valor de R\$ 26 bilhões desde o final de 2008 e US\$ 14 bilhões foram enviados ao exterior, para as matrizes das empresas que estão no Brasil aliviando a crise que estas estavam vivendo na Europa e Estados Unidos” (AFONSO *apud* MARICATO, 2013, p. 46).

Do ponto de vista urbano, tais políticas significaram uma avalanche de carros nas ruas. Passamos de 2,25 milhões de veículos emplacados, em 2003, para 5,88 milhões, em 2011, segundo dados do Denatran². Considerando-se apenas o período entre 2009 e 2011, o número de veículos emplacados cresceu 24%. Como resultado, observamos o surgimento de congestionamentos em cidades pequenas e médias e o aumento do tempo gasto em deslocamentos nas grandes metrópoles (IPEA, 2013).

Em 2011, a taxa média de ocupação do carro em São Paulo era de 1,4 ocupante por carro, ou seja, 28% de ocupação para carros com cinco lugares (VOITCH, 2011). Um transporte público de qualidade, que motivasse os cidadãos a trocar o modal individual privado pelo coletivo público, atuaria no sentido de democratizar os espaços da cidade, começando pelas ruas e avenidas. O preço da tarifa do sistema de transporte, com seus constantes aumentos acima da inflação, tem atuado no sentido contrário, excluindo pessoas. Estas passaram a trocar trechos que faziam em modais coletivos pelo modal privado motorizado ou mesmo por viagens a pé, quando não podem pagar pelo transporte, como mostram diversos estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (CARVALHO; PEREIRA, 2011; 2012; CARVALHO *et al.*, 2013).

A hegemonia do automóvel contribui para a difusão da ideia de que a mobilidade é assunto privado. Na contramão dessa ideologia, movimentos sociais afirmam a mobilidade urbana como condição para o exercício de outros direitos. Por isso, a tarifa zero é apresentada como

[...] o meio mais prático e efetivo de assegurar o direito de ir e vir de toda população nas cidades [...]. Essa ideia tem como fundamento o entendimento de que o transporte é um serviço público essencial, direito fundamental que assegura o acesso das pessoas aos demais direitos, como, por exemplo, a saúde e a educação (Disponível em: <<http://tarifazero.org/tarifazero/>> Acesso em: 20 nov. 2015).

Dito de outro modo,

[...] as condições de mobilidade urbana são uma catraca que restringe a efetivação do direito à cidade em seus mais variados aspectos. Primeiro, ao restringirem a possibilidade de circulação na cidade àqueles que têm condições de pagar por seus deslocamentos, não permitem que as pessoas acessem livremente a cultura, a educação e a saúde. Segundo, impedem a apropriação política da cidade, tanto porque é mais difícil ir a qualquer

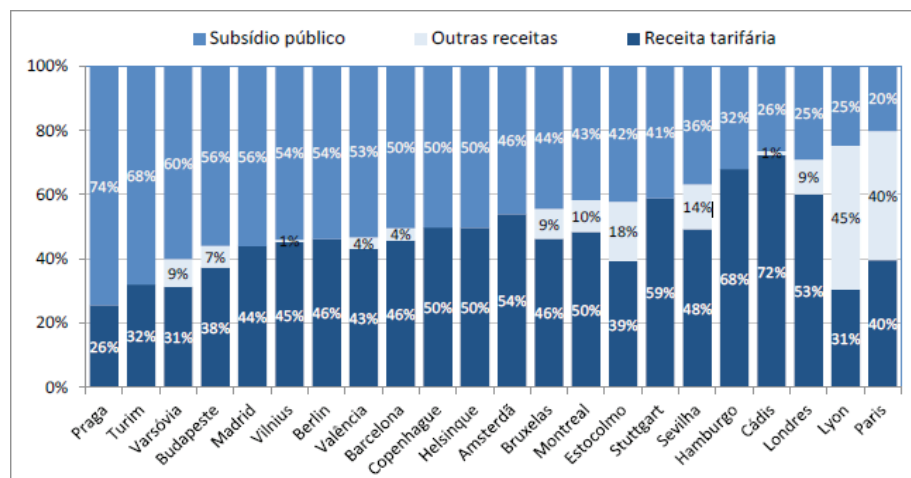
² Dados disponíveis em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

atividade política quando se tem que pagar por isto quanto pelo fato de a restrição de circulação dificultar a troca de experiências políticas (LEGUME, 2015, s/p).

Em dezembro de 2014, em São Paulo, o usuário pagante era responsável por financiar 63% do sistema, o empregador, 12%, o município, 23%, e outras fontes (multas, publicidade, taxas de recarga, aluguéis), 2% (SÃO PAULO, 2015). Como pensar a Tarifa Zero nesse contexto? Essa é uma importante questão que Gregori e outros defensores de tal proposta nos ajudam a compreender melhor.

A mobilidade urbana deve possuir fundos próprios, em vez de recair, em última instância, sobre o passageiro, como é feito no sistema atual. Nas principais cidades europeias, por exemplo, o financiamento é, em grande medida, de responsabilidade do Estado, assumindo a forma de subsídios públicos, como podemos ver no Gráfico 1. Algumas opções possíveis de financiamento no sistema tributário brasileiro foram tratadas na entrevista, como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), a Municipalização da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) sobre combustíveis e o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP). Se a Tarifa Zero é, no limite, uma reforma tributária, é importante que haja uma estrutura tributária que permita ao município arrecadar os recursos necessários à prestação do serviço de forma progressiva, incidente sobre a população de maior renda, que tem maior capacidade de contribuição.

Gráfico 1: Composição de receitas para financiamento do transporte público para diversas cidades do mundo



Fonte: *European Metropolitan Transport Authorities* – EMTA Barometer 2011.

Ao propor o projeto da Tarifa Zero, nos anos 1990, Gregori comparou a política de mobilidade a outros serviços públicos, como a coleta de lixo e a segurança. Tais serviços se destacam pela universalidade de pessoas atendidas e pela gratuidade – fator primordial para garantir o acesso a todos.

Para Gregori e Zilbovicius (2013), o grande problema da regulação atual é o critério da remuneração: paga-se hoje por passageiro transportado. Isso produz um círculo vicioso no qual é vantajoso para os empresários manter os ônibus sempre lotados e, por vezes, descumprir viagens, a fim de que os veículos sempre transportem mais passageiros.

Na atual fórmula do cálculo da tarifa, divide-se o custo operacional pelo número de passageiros pagantes, excluindo as gratuidades e descontando os subsídios, quando existem. A tendência inflacionária nos custos – aumento no preço do diesel, salários dos funcionários, manutenção dos veículos etc. – pressiona, por consequência, a tarifa para cima, fazendo com que o governo municipal a reajuste recorrentemente acima da inflação. Como a renda da população que mais utiliza o transporte público não acompanha o ritmo de tais aumentos, menos passageiros conseguem fazer uso do sistema. Com menos passageiros para ratear o custo do transporte público, a tarifa sofre uma segunda onda de pressão de aumento – dessa vez, não pela elevação do numerador (custo) da fórmula de tarifa, mas pela diminuição do denominador (passageiros pagantes). Com a queda no número de passageiros no sistema público, as empresas de ônibus passam a ter déficits, e uma nova elevação tarifária é sancionada pela cláusula de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Instaure-se, assim, o ciclo vicioso da perda de qualidade no transporte público, cuja causa última se encontra na forma de regulação, favorecedora de lucros extraordinários para os empresários, sem a contrapartida de um serviço de qualidade.

Figura 1: Equação do financiamento do Transporte Público Urbano no Brasil.

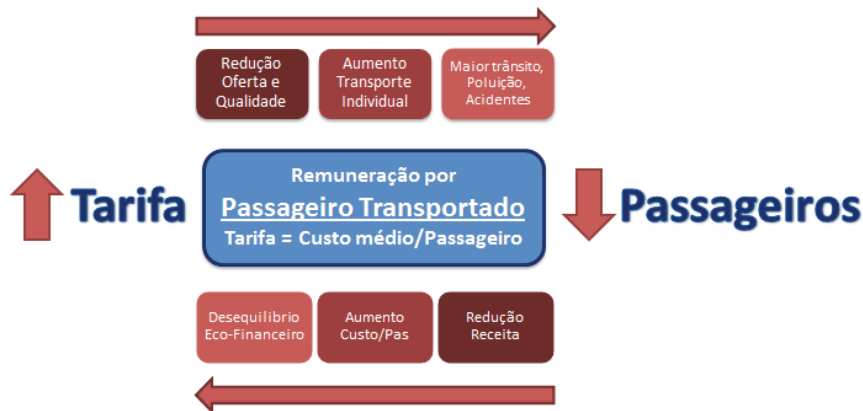
$$\uparrow Tar = \frac{C_{km}}{IPK_e} = \frac{\frac{CT}{\cancel{Km}}}{\frac{Pe}{\cancel{Km}}} = \frac{CT}{Pe} \updownarrow$$

3 A Fórmula da Tarifa explica o caso da maior parte das cidades brasileiras. Para as cidades que têm subsídios, a fórmula é imprecisa, por não descontá-los do custo total.

Fonte: Carvalho e Pereira (2011)³.

Com uma tarifa cada vez mais elevada e sempre em vias de ser reajustada, ocorre a migração para o modal individual de deslocamento, o que aumenta o trânsito, reduz a eficiência do transporte coletivo e gera enormes externalidades negativas: maior poluição *per capita*, com consequências graves para a saúde e o meio ambiente; elevação da quantidade de mortes e de acidentes causados por carros e motos, que, além da perda humana em si, representam custos para o Sistema Único de Saúde (SUS) e para a previdência social; aceleração do processo de desgaste das vias, implicando maiores gastos com manutenção.

Figura 2: Ciclo vicioso da remuneração por passageiro transportado



Fonte: Ribeiro (2015).

Com maiores incentivos ao modal coletivo público, os custos sociais decorrentes do uso intensivo do modal individual seriam diluídos. Nesse processo, a mudança do modo de remunerar as empresas – no qual o custo é o principal parâmetro – assume um papel central na reversão do ciclo vicioso em um ciclo virtuoso, em que o transporte público será o mais utilizado. Tal transformação pode possibilitar a redução tanto do custo operacional por passageiro quanto, eventualmente, do valor da tarifa.

Figura 3: Ciclo virtuoso da regulação por *Fretamento*


Fonte: Ribeiro (2015).

Para compreender o argumento de Gregori, é essencial diferenciar remuneração e operador de custos. Atualmente, como o empresário do setor de ônibus público coletivo é remunerado de acordo com a quantidade de giros da roleta de ônibus, o passageiro é entendido como custo. A tese de Lúcio Gregori é a de que o passageiro não é custo, mas, sim, receita. Nesse sentido, ele defende que a remuneração das empresas deve ser calculada pelo custo real do serviço: custo fixo mais o custo variável, somado ao custo de oportunidade do capital do empresário. Gregori alinha esse modelo de *Fretamento*: remunera-se o operador pela rota pré-definida, isto é, pela distância que deverá ser percorrida, e não pelo número de passageiros pagantes.

O pagamento aos empresários, por sua vez, deve responder a critérios de execução do serviço. Ou seja, o valor de repasse aos prestadores do serviço seria definido por seus custos, mas as condições de realização desse repasse dependeriam da qualidade da execução.

As reações provocadas pela proposta e os entraves que a ela se apresentaram foram também tratados na entrevista. Um documento para debate produzido pelo próprio PT trazia diversas visões sobre o tema e explicitava as resistências internas à sua implantação. Lúcio Gregori contou ainda alguns dos bastidores das negociações na Câmara Municipal de São Paulo com os vereadores da oposição, “sem propostas para melhorar a vida da população” e que “sempre defenderam um jeito de não prejudicar as empresas”. Em seguida, ele relembrou algumas das empresas que atuavam na época, várias delas ainda na ativa, destacando o fato de que o *core-business* delas era ganhar a concorrência, ganhar a licitação, o que tornava a rede de contatos um ingrediente importante na sua atuação.

Até o Fórum Mundial de Porto Alegre, em 2004, a Tarifa Zero havia sido, segundo Lúcio Gregori, “enterrada”. A partir de então, grupos de luta por transportes retomaram a proposta e acirraram a luta nas ruas.

As questões apresentadas por Lúcio Gregori têm motivado o renovado ativismo das ruas, que elegeu o direito à mobilidade urbana como tema central de suas lutas, assim como algumas tentativas de avanço nas políticas públicas e nas pesquisas universitárias. Trata-se de um tema complexo, cercado de paradoxos e conflitos, para o qual convergem várias áreas do conhecimento – um desafio para novos programas de ensino, pesquisas e extensão nas universidades brasileiras. Nele, estão entrelaçados aspectos relacionados às seguintes discussões: uso do solo e distribuição de atividades no território; economia política dos transportes e da logística de cargas; conflitos nas ruas e avenidas entre automóveis e transporte coletivo, com políticas públicas envolvendo investimentos, renúncias fiscais e subsídios; modelos de concessão e prestação do serviço; política tarifária (catraca) como limite ao atendimento universal; articulação entre modais de transporte e suas infraestruturas; qualidade do serviço, inclusão dos usuários e bom desenho dos equipamentos; impactos ambientais, com diferentes modelos energéticos e de emissão de gases; consequências para a economia urbana e para a saúde pública. Esses aspectos demonstram que o tema da mobilidade é decisivo para o futuro da urbanização. É mais do que necessário avançarmos o pensamento crítico e propositivo em nossas universidades, de forma a influenciar e orientar políticas públicas de mobilidade urbana no Brasil atual.

Por fim, a pedido de Lúcio Gregori, destacamos esta ressalva: “o relato a seguir tem muitas considerações feitas a partir da memória, ou seja, trata-se de um relato de memória dos acontecimentos. Outras pessoas que participaram das mesmas experiências poderão ter outras memórias, tão respeitáveis quanto a minha”.

ENTREVISTA

Como foi sua experiência à frente da Secretaria de Transportes na gestão da Luiza Erundina? Como o senhor foi escolhido para o cargo?

Lúcio Gregori (LG): Eu me tornei secretário de Transportes por circunstância: era, na verdade, secretário dos Serviços e Obras, tomava conta do destino final do lixo, dos serviços funerários, dos parques e jardins... Secretaria curiosa aquela. Por conta de um problema no setor dos transportes, em que o secretário nomeado teria agido em desacordo com a prefeita, ela [Luiza Erundina] resolve afastá-lo, e se abre uma baita crise.

Crise, em primeiro lugar, porque o transporte fora o carro-chefe da campanha de Erundina. A grande plataforma era estatizá-lo e fazer uma tarifa acessível. Na verdade, passados quase dois anos de governo, a situação estava praticamente tão caótica, ou mais, do que no começo: todos os contratos estavam vencidos desde os tempos de Jânio Quadros. As posturas e teses do PT a respeito do transporte poderiam ser muito bem-intencionadas, mas outra coisa é quando se chega ao governo e tem que fazer acontecer. No trânsito, a CET [Companhia de Engenharia de Tráfego] também não estava muito bem.

Outro ponto é que a Secretaria dos Transportes era, ao mesmo tempo, muito e pouco ambicionada. Era ambicionada por quem queria aparecer, pois o secretário de Transportes era o sujeito mais entrevistado pela mídia (eu pude comprovar isso). Era uma forma de mostrar o quanto as coisas não iam bem; então, sempre nos chamavam. Com um problema adicional: muita gente que ambicionava esse cargo buscava, principalmente, fazer carreira política, para aparecer – naquela linha getulista do “falem mal, mas falem de mim”.

O lado pouco desejado é que o mesmo sujeito que toda hora tinha o microfone na boca, o secretário de Transportes, era quem menos mandava na secretaria. O presidente da CET, rigorosamente, não dava muita bola, e o da CMTC [Companhia Municipal de Transportes Coletivos], *idem*. Vejam como hoje o Jilmar Tatto é presidente da SPTrans, da CET, e é secretário de Transportes. Eles aprenderam a lição.

Isso é tão verdade que levei à Erundina uma carta na qual sugeria extinguir a secretaria, pois eu parecia uma “rainha da Inglaterra” [...] só servia para atrapalhar o governo. Mas isso não era possível, porque existem funções de Estado que só podem ser exercidas por pessoas de carreira na prefeitura, vinculadas à secretaria, e não a empresas.

Eu continuei secretário, nessa crise, como “interino”. Fui chamado às 11 horas da noite para ir à prefeitura. Estavam lá a Erundina, o Chico Whitaker [líder do governo], o homem do Fórum Social Mundial, e o José Eduardo Cardozo, hoje ministro da Justiça. Aceitei o convite nessa condição de quebrar o galho enquanto não se encontrava uma solução definitiva, tanto que acumulei as duas secretarias até o final de 1991.

O presidente da CMTC, nomeado antes de mim, era Paulo Sandroni, economista extremamente preparado e uma pessoa que, como outros no governo, estava lá para fazer a coisa dar certo. Não estava nem aí se era dono do pedaço, se ia aparecer muito. O que ele queria é que a coisa desse certo. Eu me incluía nessa turma.

Como surgiu a ideia da Tarifa Zero?

LG: Como encarregado dos Transportes por ônibus em São Paulo, pensei: “a tarifa é um sufoco! Se já é sufoco para qualquer dirigente, com uma inflação de 80% ao mês e reajustes de tarifa frequentes, então, era um negócio descabido”. Tinha que reajustar a toda hora, e a cada vez era um grande desgaste.

Ao examinar a situação, descobri que para arrecadar a tarifa gastava-se, na época, entre 25 e 28% da arrecadação. Aliás, conta que pouco se faz até hoje. Pensei: “Que coisa estúpida!” Assim, meu raciocínio foi pela linha da racionalidade, da engenharia, e, claro, com um fundo político que eu não contava para todo mundo.

Gastar 25% da arrecadação para arrecadar não tem lógica. Não sei quanto é hoje, deve ser menos. Juntando A com B, pensei numa proposta, radicalizando. Como havia sido secretário que cuidava do lixo, também me passou pela cabeça que o lixo não é pago no ato da utilização. Para mim, era, então, uma coisa muito óbvia... e claro que isso propiciava uma forma de redistribuir impostos e renda.

Foi aí que tive a ideia, e a levei ao secretariado, ao Paulo Sandroni, que considerou a proposta interessante e precipitou uma conversa com a prefeita. Veja os detalhes no livro do Paul Singer, *Um governo de esquerda para todos* [SINGER, 1996]. A Erundina gostou e juntou duas coisas, uma das quais não veio a se concretizar. Em primeiro lugar, ela vislumbrou a radicalidade da proposta de redistribuição de renda e de uma política tributária realmente progressiva. Em segundo, vislumbrou a possibilidade de [os] movimentos populares pressionarem a Câmara Municipal e exigirem a Tarifa Zero. Essa segunda parte não aconteceu. Ou melhor, ocorreu de maneira até mais radical em 2013.

Assim nascia o projeto de Tarifa Zero. Uma série de estudos foram feitos, mas não aconteceu na prática. Não aconteceu por duas razões. A primeira delas é que realmente a Câmara Municipal responde aos interesses de certa faixa da população, quem os coloca lá, a maioria através de recursos financeiros.

Explico a segunda razão: a gente previa começar a Tarifa Zero em seis meses, em julho de 1991. Se isso ocorresse nessa época, a probabilidade maior seria que a Erundina virasse a rainha da cidade brasileira. Um delírio total! Tentariam atrapalhar, mas, se tivéssemos conseguido implantar 4.500 ônibus na cidade à tarifa zero, com reforma tributária... pela madrugada! É claro que eles não iriam “botar essa azeitona na empada” da Luiza, aliás, ninguém iria pôr, nem o PT quis pôr. A proposta foi violentamente combatida internamente, em alguns casos quase que radicalmente. A proposta não chegou a ser votada na câmara, no final.

No limite, os que embarcaram no projeto para valer – porque a Erundina pediu que fossem aos bairros no período de discussão – foram a Marilena Chauí e o [Paul] Singer. Fizeram campanha, discutiram, enfrentaram a população e os debates etc. O Gabriel Bolaffi foi a favor, radicalmente a favor; o conheci como diretor da Empresa de Planejamento da Grande São Paulo [Emplasa] um pouco depois de 1970. Foi um grande entusiasta.

O projeto da Tarifa Zero com resistências até dentro do PT... polêmico, não?

LG: O projeto tinha essa característica: alguns aderiam para valer e outros eram radicalmente contra. O documento “Debates: Projeto Tarifa Zero”, feito pelo PT de São Paulo, é imperdível. Essa publicação do Diretório Municipal de então, presidido pelo hoje presidente do PT, Rui Falcão, tem frases antológicas. Vale a pena como documento histórico.

Por exemplo, a turma d'*O Trabalho*, que era um grupo mais radical, era a favor. Já o Carlos Zarattini, depois secretário, escreveu um texto cheio de questionamentos:

Abolir a cobrança é um caminho acertado? Outro assunto pouco discutido em nosso meio é a abolição da relação mercantil que se materializa na tarifa. Será esse um caminho que educa as massas ou as deseduca? Será que no socialismo[,] no futuro[,] as mercadorias devem ser 'grátis' aos olhos da massa? Por que será que nos países do socialismo real 'as tarifas também eram cobradas'? Por outro lado, parece equivocado afirmar que a educação e a saúde pública têm tarifa zero, não sofrem vandalismo. Qualquer um que conhece as escolas e hospitais percebe o alto grau de degradação e abandono.

[*Nesse momento Lúcio interrompe a leitura e nos pergunta, incrédulo*]: Isso não é vandalismo, não é? É degradação e abandono. [*Lúcio retoma a leitura*].

Não será isso uma forma de vandalismo dos próprios funcionários, abandonados pelos governantes? (DIRETÓRIO MUNICIPAL PT/SP, 1990).

O ex-secretário de Transportes de Campinas, na administração do Jacob Bittar, Laurindo Junqueira Filho, demoliu a proposta; disse que era tecnocrática, ou seja, exatamente o oposto do que era:

Os trabalhadores brasileiros têm razões de sobra para ter medo dos tecnocratas, mas não podem confundir esses últimos com os técnicos. Além disso, para nós do corpo técnico do próprio PT, nos parece temerário defender a Tarifa Zero. Ter que voltar atrás diante de um indesejável insucesso será muito doloroso pelas expectativas criadas na população. E o caminho que os técnicos de todo o mundo vêm recomendando para rebaixar os custos generalizados do transporte não passa pela adoção generalizada de ônibus diesel, mas sim pela utilização de veículos maiores em corredores preferenciais, pela construção de ônibus e bondes modernos e metrô mais baratos, além de estimular o não-transporte: localizar emprego próximo à residência, privilegiar o pedestre e multiplicar os centros de compra. Que esse 'barato' não saia caro e que a Tarifa Zero não venha a ser o transporte zero.

Outra boa frase recente é a do diretor de Planejamento Financeiro da SPTrans, que se dizia contra a Tarifa Zero porque ela tiraria a eficácia do sistema. Hoje as pessoas andam a pé. Sendo gratuito, as pessoas utilizariam o ônibus para descer um ou dois pontos adiante. Não entendi muito bem a proposição, mas meu amigo José Jairo me explicou: "contribui para a obesidade da população". Conclusão: a tarifa alta é quase uma academia.

Até o Lula, quando perguntado sobre o Tarifa Zero, disse algo como: "Não, eu acho que o trabalhador não precisa ter ônibus de graça; o trabalhador precisa ganhar o suficiente para ter um transporte de boa qualidade". Eu juro para vocês que, depois que ouvi essa frase do Lula, eu nunca mais consegui levá-lo muito a sério. Essa frase condensa tudo: tem que ganhar bastante para ter um automóvel. No fundo, é isto que está por trás: o consumo.

E os empresários dos ônibus, como viam a Tarifa Zero?

LG: Os empresários foram contra. Eram contra, mas, “desde que paguem a gente”, não haveria problema. Mas não eram a favor.

Mesmo não tendo sido votada, como foi o posicionamento dos vereadores em relação ao projeto da Tarifa Zero?

LG: Por não ter sido aprovada, a Câmara ficou associada ao problema dos transportes. Essa é uma leitura muito apropriada que o Chico Whitaker fez como líder do governo. Estava ruim, vocês não podem imaginar; havia gente andando na capota do ônibus, uma coisa dantesca. Assim, a Câmara ficou “sócia”. A gente mandou uma proposta e vocês não votaram, não deram bola, como é que é?

Então, constituiu-se uma comissão de vereadores de oposição – o Chico Whitaker na articulação, e eu como secretário de Transportes. Começamos uma série de reuniões para elaborar uma nova lei, já que as concessões estavam vencidas. Desse trabalho, nasceu a Lei da Municipalização [Lei n.º 11.037, de 25 de julho de 1991].

Essa lei foi discutida, artigo por artigo, nas reuniões realizadas, quase sempre, na secretaria, vez ou outra na Câmara, só com vereadores da oposição: Andrade Figueira (PFL), Antônio Carlos Caruso (PMDB), Paulo Kobayashi (PSDB), Antônio Sampaio (PDS) e mais um que me falta o nome. Esses cinco, eu e o Chico discutimos muito.

Foi uma situação muito curiosa, uma discussão sem disfarces. Posso testemunhar a vocês que eles praticamente só defenderam os interesses das empresas... só, só, só! Não teve uma proposta desse grupo de vereadores, que eu me lembre, que fosse para melhorar a vida da população. Sempre defenderam um jeito de não prejudicar as empresas. A gente fez várias concessões para ter a lei aprovada, e ela saiu. Em algumas reuniões, chamamos os empresários. Nas reuniões, em geral, ia o representante da TransUrb (nome do então Sindicato dos Empresários de Ônibus), o dono da Viação Tupi, Sergio Pavani, e o assessor técnico do sindicato deles, irmão do [Gilberto] Kassab, Pedro Kassab, engenheiro pela Poli [Escola Politécnica da USP] e consultor técnico da TransUrb. Aliás, um sujeito muito bem preparado.

Os vereadores também, sempre que possível, defendiam os interesses dos empresários. Por exemplo: “a gente vai remunerar o custo por quilômetro, assim ou assado, e vai pagar dias depois de apurado o valor”. Respondiam algo como: “Ah, Lúcio! Assim não dá! Vamos diminuir esse prazo para cinco dias”.

Qual sua relação com o Movimento Passe Livre (MPL)? Sem dúvida, a discussão sobre a Tarifa Zero e a mobilidade urbana se elevou a outros patamares com a atuação desse grupo.

LG: Conheci o MPL através do André Takahaski, que não é mais do MPL. Ele me convidou para falar em um encontro no Sindicato dos Jornalistas no dia 15 de outubro de 2005. Estava eu e o Csaba Deák. O Csaba discutiu o uso de solo na metrópole e eu falei sobre transporte. E eu disse que a proposta do MPL era reacionária; era ruim, porque a gratuidade para estudante se fazia seguramente com subsídio cruzado. Desse modo, além de tudo, você deixa com raiva o sujeito que paga, pois ele sabe que, indiretamente, está pagando um pouquinho a mais para ser de graça para o estudante. Eles discutiram mais, e acabaram adotando a Tarifa Zero. Primeiro, adotaram o nome Passe Livre Universal em 2007-2008. O nome não prosperou, e aí adotaram Tarifa Zero.

Então, conheço várias pessoas do MPL, mas é uma relação de colaboração e amizade.

Como você planejava financiar o projeto da Tarifa Zero na época?

LG: Quanto ao financiamento nos tempos Erundina, buscou-se utilizar o IPTU. A proposta original de uma taxa geral do serviço, a taxa-transporte, mostrou-se inconstitucional. Pensávamos em uma taxa proporcional ao número de empregados das empresas, quase igual à *Taux-du-Versement* francesa. A da França é melhor porque não é proporcional ao número de empregados, mas ao faturamento da empresa. Melhor ainda. Mas isso era inconstitucional, ou melhor, depois da Constituição de 1988 os municípios só podem criar novos impostos e taxas, mediante aprovação do Congresso Nacional.

Quando a procuradora-geral da prefeitura deu o parecer, dizendo que não seria possível a taxa-transporte, teria que passar por autorização do Congresso Federal, eu entrei em prostração profunda porque concluí que não daria mais para fazer. O Mauro Zilbovicius estava na mesma sala que eu, e disse: “Então façamos pelo IPTU”. Pensei, “puxa, é mesmo!” Falei com a Erundina: “Vamos fazer via IPTU. Vale?” – “Vale! Pode fazer”.

Amir Khair fez uma primeira proposta, mudou um pouco mais, e chegou-se à proposta enviada. Então, o IPTU surgiu como quebra-galho, mas não foi aprovado. Na verdade, a câmara não votou, simplesmente não votou. Foi feita a aprovação do orçamento, sem incluir qualquer mudança no IPTU. No outro ano, 1992, é que a prefeitura fez uma nova reforma tributária, mas de outro caráter, muito menos radical que a Tarifa Zero, mas aí um tribunal rejeitou. Essa a Câmara tinha aprovado.

Vale lembrar que a pesquisa realizada pelo Instituto Toledo e Associados no final de 1990 indicou que 76% dos entrevistados eram favoráveis à reforma tributária e quase 68% queriam que a Câmara aprovasse a Tarifa Zero, com base nessa reforma tributária.

O MPL defendeu o IPTU como a forma mais progressiva de se financiar o transporte público. Como você enxerga essa proposta?

LG: O IPTU foi uma solução datada. Não é boa, não é robusta. Uma coisa desse tipo tem que ter robustez, para usar o termo clássico. Numa crise como a atual, ninguém tem condição de fazer reajuste do IPTU direito. Além disso, o aumento do IPTU não paga um sistema de transporte com qualidade. Hoje, um aumento de 10% no IPTU talvez pague apenas o subsídio de um ano. É uma circunstância da estrutura tributária e da sua divisão entre os entes federados, na qual, para elevar a arrecadação, os municípios têm autonomia para aumentar o IPTU.

Na época o IPTU era mais significativo. Hoje o ISS [Imposto Sobre Serviços] já o ultrapassou. Isso revela que, na estrutura tributária nacional, o município ficou com o “mico”: tributo pequeno e direto do bolso do contribuinte.

E a municipalização da Cide [Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico] sobre combustíveis?

LG: Eu tenho algumas considerações a fazer quanto à proposta do Haddad de municipalização da Cide. A ideia de mudança no imposto sobre combustível e redistribuição desses impostos no Brasil, que hoje é muito da União, é razoavelmente

boa. A Cide, no entanto, é um caso particular; é uma contribuição de intervenção no domínio econômico e, nesse sentido, é uma coisa “meia-boca”. Não é institucional. Contar com imposto sobre combustível para financiar tarifa me parece uma coisa razoavelmente interessante. Tem estudo desde 2002 da Fundação João Pinheiro sobre política tributária sobre combustíveis para financiar os transportes coletivos.

Por que eu digo que imposto sobre combustível é razoavelmente interessante? Ele é indiretamente progressivo. Ele, em si, não é progressivo: paga igualmente o dono do SUV [Veículo Utilitário Esportivo] e o dono do carro 1.0. O preço de imposto de gasolina é o mesmo. É um problema. Mas ele pode ser indiretamente progressivo, como menciona o estudo do Samuel Pessôa, da FGV [Fundação Getúlio Vargas], encomendado pelo Haddad junto com a União dos Usineiros de Açúcar e Alcool.

Como o “transporte coletivo” entra no cálculo da inflação, na medida em que ele é financiado pelo combustível, o índice de inflação cai. Acaba sendo uma vantagem para os de menor renda. É uma distribuição de renda por via transversa; o imposto em si não é progressivo. Mas é uma hipótese. Você desestimula o transporte individual, mas desestimula igualmente o dono do SUV e o dono do 1.0. Pesa muito mais para população de menor renda. Não é uma medida rigorosamente progressiva.

Outra forma é o IPVA [Imposto Sobre Propriedade de Veículo Automotor]. Aí já inclui o valor do automóvel. Reajustar o imposto sobre a propriedade de carros e incluir o IPVA sobre jatinho, helicóptero, iate. Mas, por uma decisão do Gilmar Mendes, que eu saiba, fez-se uma interpretação de que veículo automotor é somente automóvel. Veja você, jatinho não é veículo automotor! Pode ser que pague imposto ou taxa por uso de aeroporto ou hangar, por exemplo, mas não por propriedade, tipo IPVA. Seria uma forma de alavancar recursos para transporte coletivo. Se se pensa em imposto sobre grande fortuna...

Também se discute no Legislativo a possibilidade de desoneração fiscal das empresas de ônibus, o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros [Reitup]. Parece uma boa saída?

LG: Para mim, o Reitup é o tal negócio “meia-boca”. Eu vivo falando isso, e me tomam por antipático. Não sou contra isenção de impostos sobre insumos de serviços públicos, mas tem que ser racional. Se você isenta de imposto um determinado setor da economia, a arrecadação do Estado, genericamente falando, diminui. Se não tiver a contrapartida de aumentar a arrecadação do outro, você tem menos recurso. O Reitup é um caso típico. Você isenta do ISS, isenta do imposto sobre combustível, de PIS/Cofins e outras isenções. A tarifa pode diminuir um pouco, não diminui muito. Há discussões quanto a isso. Mas eu complemento: se, por outro lado, não aumentar o imposto de renda do empresário de ônibus por exemplo, você perdeu dinheiro na história. E o Estado já não tem dinheiro suficiente. Veja que curioso, o Estado brasileiro não tem dinheiro suficiente para bancar um Fundo de Financiamento de Tarifa; então, ele isenta de imposto, ou seja, vai ter menos dinheiro ainda. Não faz sentido. Sou a favor do Reitup, desde que se aumente a alíquota de Imposto de Renda (IR) de 27,5 para 52% para quem ganhar acima de “x” mil reais por mês. Como é nos EUA, no Canadá. Meu filho, no Canadá, paga 43% de IR. Aqui ele pagaria 27,5%.

Então é complicado. Não temos muitas alternativas. A margem é estreita. Aliás, o Paulo Arantes falou isso numa entrevista ao Estadão. No limite, Tarifa Zero é reforma tributária. É o nome complicado de dizer reforma tributária. Ou melhor,

ao contrário, é uma forma bem palpável de dizer o que é reforma tributária. A estrutura tributária brasileira ainda é a de 1967. Mantemos a estrutura tributária até hoje, inclusive ICMS [Imposto Sobre Circulação de Mercadorias], que é um imposto louco, imposto maluco. E, pela guerra tributária, não se vai dar jeito nisso tão cedo.

O Paul Singer defende a desmercantilização. Se você assume tal necessidade e passa a tratar o transporte como direito, algum tributo vai ter que vir. O SUS é assim. A segurança pública também é. A bala de borracha que você recebe na cara é gratuita! Não paga nada por ela. Está embutida no conjunto de impostos. A manutenção das vias é de graça. Sinalização horizontal, vertical, semáforo, pavimentação, tapa-buraco, tudo incluído na tributação geral. Por que o transporte público não pode sê-lo?

Você defende que um transporte público orientado para o cidadão deva ser regulado pela modalidade de *fretamento*. Como você acredita que os empresários devem ser pagos?

LG: O Paulo Sandroni defendeu recentemente uma remuneração que seja composta 70% pelo quilômetro rodado, 20% pelo passageiro transportado e 10% pela qualidade. Eu gosto dessa proposta. Entretanto, é preciso distinguir; não sei exatamente a terminologia correta, mas uma coisa é “cálculo de custo”, outra é “forma de pagamento” – são coisas diferentes. O primeiro, para mim, não tem nada a ver; os tais 70%, 20% e 10% [são] cálculo operacional. É capital fixo, mais capital variável e remuneração do capital. Ponto. Agora, forma de pagamento é outra coisa.

O Sandroni fala de forma de remuneração, mas forma de pagamento talvez seja melhor. Na municipalização, se você cumprisse a quilometragem, receberia 80%, e se transportasse os passageiros previstos, completaria os 20%. Ele sugere uma coisa que eu concordo: se você cumprir o trajeto, recebe 70%; se transportar os passageiros programados, recebe os outros 20%; se cumprir todos os índices operacionais obrigatórios – por exemplo, partidas realizadas, baixo índice de quebras, não ter multa por não cumprimento de alguma especificação de contrato prevista –, recebe. Se não cumpriu, não recebe os 10%. Castigo! Se ele faz dois meses assim, só recebe 90% do devido... e aí vai à falência.

Estamos esperando uma nova licitação atualmente, e gosto do negócio da garagem, de adquirir todas as garagens para o município, de modo que não sejam de um empresário específico. A garagem é um fator estratégico na concorrência. Quem tem uma garagem — e tem que ter, por ser exigência para entrar na disputa licitatória — tem vantagem relativa em relação a quem não tem. Comprar um terreno na cidade de São Paulo para fazer uma garagem em qualquer lugar é caro, é complicado. Então, se a prefeitura faz a desapropriação das garagens, isso deixa de ser uma vantagem para empresas que já operam. Acho uma boa medida.

No entanto, é bom registrar, o edital de concorrência de São Paulo tem prazo de contrato por 20 anos renováveis por mais 20 — é absurdo!

Desde a sua época à frente da Secretaria, houve mudanças significativas nos empresários que comandam o mercado?

LG: Os mesmos empresários concessionários de hoje já estão desde aquela época. Houve algumas variações. Ruas Vaz, Nenê Constantino, o da empresa Para Todos, a Viação Tupi, que opera próxima ao aeroporto de Congonhas, Zona Sul, o Belarmino Marta, que atua em Campinas/SP. Estão todos desde a época em que fui secretário

de Transportes. Depois, entrou o Baltazar. Mas eles eram mais ou menos os mesmos. Recentemente, apareceram outros, que são os antigos perueiros. Vocês devem ter visto matérias de dois ou três antigos perueiros que hoje são milionários de ônibus.

O José Ruas Vaz, por exemplo, eu conheci. A história dele é curiosa. Ele tinha uma padaria na periferia de São Paulo. Ele observou que certo número de pessoas entrava e saía da padaria dele. No outro quarteirão, havia um ponto de ônibus sempre cheio de gente. Tonto que ele não é, Ruas foi na CMTc da época e pediu para mudarem o ponto para frente da padaria. A padaria dele deu uma alavancada. Ainda, ele sabia de um terreno muito longe, e o comprou para revender. Um dos elementos de venda era puxar a linha de ônibus até lá. Assim, foi lá na empresa de ônibus e deu um jeitinho de dar uma esticada na linha para atender aquele loteamento. Assim, valorizava o terreno. Daí pensou: “Por que não fazer minha própria empresa de ônibus?”.

O transporte público coletivo municipal por ônibus tem-se caracterizado por ser um setor em que há a predominância do chamado capital mercantil, com pouca inovação e predomínio de uma lógica rentista e patrimonialista. Qual a sua visão sobre isso?

LG: É a cultura de cada homem de negócio. O homem de negócio da Apple, por exemplo, tem uma cultura de inovação, revolucionária, novos padrões etc. Faz parte do *business* dele. Na outra extremidade, o empresário de ônibus é o oposto. É o cara que não inventa problema: “Eu compro meu ônibus. Alugo para você, e não me encha a paciência. O máximo que eu faço é limpá-lo, fazer manutenção e pronto”. O empresário de ônibus é mais do estilo cartório. Como caracteriza Hélio Jaguaribe: “passa de pai para filho”. Veja a Gatti, na Zona Oeste de São Paulo. Os irmãos Gatti operam mais ou menos desde 1910. Mais de 100 anos que operam na Zona Oeste. Isso já passou de pai para filho, tio para sobrinho... quando vem a concorrência, ele já sabe direitinho como é que vai ser, como é que não vai ser. Pode ter certeza de que o Gatti não vai perder uma concorrência para a Zona Oeste de São Paulo. O *core-business* dele está em como ganhar a concorrência, como ganhar a licitação.

E a prevalência desse “estilo cartório” de empresas tem a ver com financiamento de campanha?

LG: Relacionar isso ao financiamento de campanha não é simples. Campanha tendo serviço público financiando é mais complicado. É permitido financiamento de campanha de empreiteiras, mas de concessionárias de serviço público é proibido, até onde eu sei. Então, as empresas de ônibus, em tese, não podem fazer contribuição para campanha eleitoral. Fazer caixa dois é outra coisa.

É uma questão pessoal, de contatos. Você pode imaginar que a turma do Ruas, do Gatti, que estão aí há 100 anos, deve conhecer o nome do limpador de vaso sanitário da SPTrans. Eles conhecem. Fazem isso aí há muito tempo.

Quanto influencia na gestão o número de empresários concessionários? Há um número ideal de empresas prestadoras do serviço? Hoje são 12...

LG: Refletindo sobre a opção de *fretamento*, chega-se à conclusão de que pode ser até um só empresário para todo o sistema. Não faria diferença. A questão não é quem presta o serviço, mas como se regula. Talvez até não mude muito, em termos

técnicos, o setor ser mais ou menos concentrado, pensando pela oferta do serviço. Mas, do ponto de vista político, se há apenas um concessionário, com sua enorme estrutura física e operacional instalada em São Paulo, ele não pode levar os ônibus e garagens para outro lugar. Se ele perde a licitação, ele fica sem nada. Isso cria uma dinâmica complicada.

São jogos do sistema capitalista. Temos vários jogos possíveis. Fugir disso é sempre um risco para a prefeitura. Como o Barata [dono de empresas] no Rio de Janeiro: “Ah! Você não quer me contratar? O.k., não brinco mais”. Aí o secretário de Transportes fica na mão, porque ninguém entra. Ninguém entra rápido e ninguém quer sair por nada. Existem também outros setores que dependem de licitações, claro, como os serviços tecnológicos. Mas, se perdem a licitação, têm outros negócios para trabalhar. No caso do ônibus urbano, não. É um mercado relativamente limitado, embora muito grande. Se não entram na licitação das prefeituras... é um problema.

Uma possibilidade seria só contratar empresas com, no máximo, cinquenta ônibus. Ora, a prefeitura iria fazer uma concorrência para muitas empresas, e o administrador iria ficar “louco de pedra”. Com cinquenta ônibus, seriam trezentas empresas para gerenciar. Ficaria “louquinho da silva”.

Então, esse é um jogo que, de um lado, a questão econômica gerencial pesa, e, de outro, a questão ética, moral, também pesa.

Qual a sua visão sobre a proposta da criação de empresas estatais? Não resolveria esse problema?

LG: Então, a estatização tem o mesmo risco da grande empresa, só que com sinal trocado. São jogos de gerenciamento de sistemas em que se buscam soluções médias.

Tanto a concessão quanto a estatização têm problemas de racionalidade. É complicado. Você pode ter radicalidades opostas. Já ouvi propostas do tipo “a prefeitura é dona dos ônibus e os outros simplesmente operam”. Você sairia de um problema e embarcaria em outro. Deixa de ter o grande concorrente, mas, em compensação, a Prefeitura de São Paulo teria que desembolsar 7 bilhões de reais para comprar ônibus. “Baita gelada” para ela, “empatar” essa montanha de dinheiro em ônibus. São jogos...

Porto Alegre tem uma empresa que existe até hoje, e é estatal: a Carris. Ela tem uma tradição razoavelmente boa em Porto Alegre, diferentemente da CMTc em São Paulo. Cá entre nós, eu nunca embarquei muito na teoria da estatização do transporte. Explico por quê. Não que eu seja contra, mas também não é o único jeito. Dentro do sistema econômico que vivemos, a estatal tem vantagens e tem riscos. Está aí a Petrobrás, que não me deixa mentir, está aí a CMTc, que não me deixa mentir, estão aí exemplos variados. A Petrobrás era o exemplo melhor de como uma estatal poderia ser exemplar, tecnologicamente avançada, economicamente consistente etc. Agora “melou” tudo. Vai ter de reconstruir a imagem.

Como tem empresa estatal no transporte urbano em Porto Alegre, muitos utilizam o argumento de que, tendo parte do serviço estatal, você teria controle maior sobre [os] custos. A estatal serviria como parâmetro para as outras. Mas essa tese é “furada”. Hoje, para conhecer os custos de transporte, não [é necessário], de forma alguma, ter uma empresa de ônibus. Isso é mais do que “manjado”. Não tem mistério, sobretudo se fizer o *fretamento*. Para calcular o custo operacional de um veículo por

quilômetro, não tem mágica nenhuma, absolutamente nenhuma. Todos os índices: quanto pneu gasta, pastilha de freio, combustível por quilômetro, custo de mão de obra... a famosa planilha de custos. É um negócio completamente simples, qualquer aluno, sem nenhum demérito, da Escola Politécnica da USP ou da Economia faz isso com os “pés nas costas”, e chega à conclusão de que o quilômetro rodado custa tanto.

A questão de Porto Alegre é que há uma história lá. É um espaço que formou profissionais etc. Mas não vejo [...] como [uma necessidade] o Estado ter propriedade dos veículos. Isso eu chamo estatização. A estatização do tipo “ser dono do serviço e fazer operar de acordo com regras/parâmetros orientados pelo Estado e população” é uma coisa. Agora, ser proprietário do veículo, isso não se justifica. Não sou contra estatizar, mas não vejo como “a” solução, realmente, sobretudo depois da experiência que tivemos com o *fretamento*.

Estatat, então, de jeito nenhum?

LG: Olha, uma alternativa de estatal que tenho pensado é o *leasing* dos ônibus, e que se contrata os funcionários etc. Tal como boa parte das empresas de aviação que fazem *leasing* dos aviões. Ou seja, você muda o eixo do setor empresarial com o qual o Estado vai lidar. Agora, a estatal assim constituída teria de ter formas de controle social que impedissem o que aconteceu, por exemplo, com a Petrobrás. Pelo menos se sai desse tipo de contrato proposto de vinte mais vinte anos, como no edital divulgado pela Prefeitura de São Paulo.

Após a sua experiência frente à Secretaria de Transportes, a Tarifa Zero ficou enterrada?

LG: Sim, enterradíssima... até 2005, no encontro com o MPL que falei antes. Isso foi uma prova de que tudo pode acontecer nesta vida.

REFERÊNCIAS

- CARVALHO, C. H. de; PEREIRA, R. H. M. Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil. *Texto para Discussão*, Brasília, n. 1595, mar. 2011.
- _____. Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano público e privado no Brasil: uma análise da POF 2003 e 2009. *Texto para Discussão*, Brasília, n. 1803, dez. 2012.
- CARVALHO, C. H. R. et al. Tarifação e financiamento do transporte público urbano. Brasília: IPEA, jul. 2013. (Nota Técnica, 2).
- DIAS, J. L. S. Por uma nova política de mobilidade urbana. *Teoria e Debate*, São Paulo, n. 93, out. 2011.
- DIRETÓRIO MUNICIPAL DO PARTIDO DOS TRABALHADORES DE SÃO PAULO. *Tribuna de Debates*: Debate sobre o projeto Tarifa Zero. São Paulo: Diretório Municipal PT/SP, nov. 1990.
- ERNST & YOUNG. *Verificação Independente dos Contratos de Concessão e Permissão do Sistema de Transporte Público por Ônibus de São Paulo*. São Paulo: Ernst & Young, 2014. Disponível em: <<http://www.sptrans.com.br/verifica/wp-content/uploads/2014/12/Sumario-Executivo-Resultados-da-Verificacao-Independente.pdf>>. Acesso em: 18 jan. 2016.
- GUIMARÃES, D. Os dominantes não querem que os subalternos sejam iguais. Entrevista

Mariana Fix:
marianafix@gmail.com

Giovani Espíndola Ribeiro:
giovanierribeiro@gmail.com

André Doca Prado:
doca.an@gmail.com

Entrevista recebida em 13 de setembro de 2015 e aprovada para publicação em 13 de dezembro de 2015.

- com Lúcio Gregori. *TarifaZero.org*. São Paulo: 4 nov. 2009. Disponível em: <<http://tarifazero.org/2009/11/04/os-dominantes-nao-querem-que-os-subalternos-sejam-iguais-entrevista-com-lucio-gregori/>>. Acesso em: 18 jan. 2016.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. Ricos e pobres perdem cada vez mais tempo no trânsito. *Portal IPEA*, Brasília, 12 mar. 2013. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=17212>. Acesso em: 20 jul. 2015.
- LEGUME, Lucas. Mobilidade Urbana como um problema. *TarifaZero.org*. São Paulo: 21 jan. 2015. Disponível em: <<http://tarifazero.org/2015/01/21/mobilidade-urbana-como-um-problema/>>. Acesso em: 11 set. 2015.
- RIBEIRO, G. E. *Transporte público como direito social: regulação e financiamento do transporte por ônibus municipal em São Paulo de 1988 a 2015*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015. Disponível em: <https://issuu.com/giovaniespindolaribeiro/docs/monografia_final_revisada_-_giovani>. Acesso em: 30 nov. 2015.
- SANDRONI, P. Tarifa Zero. *Estadão*, São Paulo, 19 jan. 2015. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/blogs/paulo-sandroni/tarifa-zero/>>. Acesso em: 27 jul. 2015.
- SÃO PAULO. Prefeitura. *Evolução da Política Tarifária e da Remuneração dos Operadores*. São Paulo: Secretaria de Transportes, 2015.
- SINGER, P. *Um governo de esquerda para todos: Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo (1989-1992)*. São Paulo: Brasiliense, 1996.
- TARIFAZERO.ORG. O que é Tarifa Zero? *TarifaZero.org*. São Paulo: 2007. Disponível em: <<http://tarifazero.org/tarifazero/>>. Acesso em: 11 set. 2015.
- VOITCH, G. São Paulo tem média de 1,4 ocupante por carro. *O Globo*, Rio de Janeiro, 22 set. 2011. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/brasil/sao-paulo-tem-media-de-14-ocupante-por-carro-2695421>>. Acesso em: 27 jul. 2015.
- WHITAKER, C. Procurando Entender a Tarifa Zero. *TarifaZero.org*. São Paulo: 25 ago. 2011. Disponível em: <<http://tarifazero.org/2011/08/25/procurando-entender-a-tarifa-zero/>>. Acesso em: 11 set. 2015.
- ZILBOVICIUS, M.; GREGORI, L. Tarifa do Transporte: o que está por trás dela? *TarifaZero.org*. São Paulo: 9 ago. 2013. Disponível em: <<http://tarifazero.org/2013/08/09/tarifa-do-transporte-o-que-esta-por-tras-dela/>>. Acesso em: 11 set. 2015.

ABSTRACT: *In this article, we present and discuss an interview with Lúcio Gregori, in 2015, the proposer of the Tarifa Zero (Zero-Fare Public Transit) Bill. We seek to understand the emergence of the proposal, in the 1990s, and its consequences. Therefore, we discuss some of the expressions of support and resistance to the adoption of the proposal, as well as its technical formulation, the power games involved, and the financing arrangements that would allow it. The characteristics of the “business” of transport and of the companies operating in this sector are also examined. We situate the proposal of Zero-Fare in the debate on urban mobility, linking it to the struggle for the right to the city. In addition, we discuss the hegemony of private individual transport and some of its consequences.*

KEYWORDS: *urban mobility; Zero-Fare; right to the city; bus; public transport.*