

Quem pagou a conta?

QUEM PAGA A CONTA?

De royalties a multas, como 89 cidades financiam o passe livre, que começa domingo em São Paulo

NICOLAS FORY

O passe livre que começará a valer a partir de domingo para as 1.175 linhas de ônibus de São Paulo, maior cidade do país, já é adotado por 89 municípios brasileiros, que optaram pelas mais variadas formas de financiamento para liberar os catracas. Nesses lugares, o dinheiro que sustenta o benefício vem de royalties, multas de trânsito, corte de gastos com propaganda municipal ou mesmo de receitas com publicidades veiculadas nos próprios transportes coletivos.

Fora do Brasil, o ônibus 0800 atende a moradores de países como Estados Unidos, França, Canadá e Polônia. Para implementar a novidade, a capital paulista vai renunciar a R\$ 283 milhões por ano, cobertos inicialmente com o aumento de receitas, para se tornar o 27º município do estado a adotar o passe livre.

Especialistas ouvidos pelo GLOBO alertam, contudo, que não há viagem grátis. Parte deles teme que a novidade válida em São Paulo — apenas para domingos, Natal, réveillon e aniversário da cidade — ameace a sustentabilidade de outros modalidades de transporte. O Instituto de Defesa do Consumidor (Idc) criticou a falta de integração com metrô e trem e questiona o anúncio da medida sem a previsão dos impactos na região metropolitana.

— Vai aumentar muito a demanda, e deve haver uma migração de passageiros que usam trem ou metrô — comenta coordenador do programa de mobilidade urbana do Idc, Rafael Calábria. O caso também gerou reações na trincheira política. Adversários acusam o prefeito da capital paulista, candidato a reeleição, Ricardo Nunes (MDB), de oportunismo ao anunciar o passe livre a menos de um ano do pleito municipal de 2024.

Para cobrir o que deixará de entrar no sistema de transportes, o Orçamento aprovado em primeiro turno pela Câmara Municipal paulista destinou R\$ 500 milhões ao programa. O valor também será usado para bancar a gratuidade do transporte de idosos, que vigora em todos os dias da semana. Segundo o relator do projeto vereador Sidney Cruz (SD), os recursos virão do aumento das receitas do município, e não de outros programas. O texto passará por uma segunda votação.

O custo soma-se ao subsídio já pago pela prefeitura que atingiu de janeiro a outubro, a quantia recorde de R\$ 49 bilhões — no mesmo período do ano passado, foram R\$ 4,4 bilhões transferidos do Tesouro municipal para a SPTrans, que administra o sistema de ônibus na cidade.

Alma cidade do Brasil, por



São Paulo. Prefeito espera incentivar visita a espaços públicos como parques com tarifa zero



Maricá. Gratuidade é mantida com os royalties do petróleo em município fluminense



São Caetano. Multas de trânsito ajudam a pagar gratuidade que começou no mês passado



Caucaia. Prefeitura de cidade cearense cortou gastos com publicidade para bancar o benefício

nhos. O mais recente deles a aderir ao sistema gratuito foi Santa Isabel, na própria Região Metropolitana de São Paulo, no início do mês. Em São Caetano, a catraca livre entrou em vigor em novembro. A maior parte dos recursos para a política, estimada em R\$ 2,9 milhões mensais, vem das multas de trânsito.

— Fizemos um estudo que mostrou que podíamos complementar o subsídio que já era pago. Em um mês, vimos o número de passageiros aumentar 120%. Isso ajuda a alavancar a economia e a desoneração para as empresas — afirma o prefeito José Auricchio Júnior (PSDB).

Ainda na Grande São Paulo, Vargem Grande Paulista (50 mil habitantes) oferece transporte gratuito desde 2019. A administração municipal passou a cobrar contribuição dos empresários locais e a complementar o valor com publicidade nos veículos e multas de trânsito.

Com mais de 350 mil habitantes, Caucaia é a cidade mais populosa com passe livre nos ônibus. A iniciativa é mantida com recursos de cerca de 3% de orçamento anual do município cearense (R\$ 36 milhões). Segundo a prefeitura, inicialmente foram cortadas verbas da publicidade (orçamento para essa atividade hoje é a metade do que se aplicava antes da tarifa zero) e a medida ajudou a aumentar a arrecada-

AS DIFERENTES FORMAS DE FINANCIAR O ÔNIBUS GRÁTIS

Onde o sistema já existe
A tarifa gratuita é praticada em 89 municípios do país, em São Paulo (26), Minas Gerais (22), Paraná (14), Rio de Janeiro (9), Santa Catarina (5), Goiás (4), Ceará (3), Rio Grande do Sul (2), Roraima (1), Mato Grosso do Sul (1) e Espírito Santo (1).

São Caetano do Sul
O município do ABC paulista adotou a gratuidade no mês passado. A maior parte do custo, estimado em R\$ 2,9 milhões

mensais, é coberta com o pagamento das multas de trânsito.

Vargem Grande Paulista
A cidade de 50 mil habitantes na Região Metropolitana de São Paulo estabeleceu o benefício em 2019 e passou a cobrar contribuição dos empresários locais, além de complementar o valor com publicidade nos veículos e multas de trânsito.

Caucaia
O município cearense de 350 mil

habitantes é o mais populoso com passe livre nos ônibus. A iniciativa é mantida com recursos do município, que destina cerca de 3% de seu orçamento anual (R\$ 36 milhões) para esse fim. A gestão municipal cortou verbas da publicidade para bancar o serviço inicialmente.

Maricá
Os royalties do petróleo bancam a gratuidade. A Empresa Pública de Transporte tem orçamento de R\$ 185 milhões, que equivale a 2,5% das despesas totais do município da região metropolitana do Rio

a medida, quando fica universal, pode representar um risco para o orçamento de outras áreas, afirma: — O dinheiro tem que sair de algum lugar. De onde? Da saúde? Da educação? Os subsídios para o transporte já são uma despesa cavalara. Não acho que seja viável para uma cidade do porte de São Paulo.

O pesquisador Daniel Santini, mestre em Planejamento Urbano e Regional pela USP, reconhece que além de multiplicar o número de passageiros, a medida está ligada à redução dos congestionamentos e ganhos ao comércio local — em Santa Bárbara d'Oeste (SP), uma associação comercial local estimou em

15% o prejuízo com o fim da medida, que vigorou na cidade de 2013 a 2014.

FATOR ECONOMIA
Mas Santini avalia que a tarifa zero deveria vir acompanhada de uma revisão das remunerações das empresas. O pesquisador defende que o valor pago às operadoras seja calculado com base no custo real de operação, e não no número de passageiros, o que incentiva a superlotação: — Só implementar a gratuidade sem mudanças nos contratos vai criar um 'Bolsa Empresário'. Teriam um subsídio generoso e passariam a discutir os reajustes só com a prefeitura, sem a parti-

cipação da população.

Alvo de críticas, Ricardo Nunes, que considerava a tarifa zero aos domingos desde o ano passado, afirmou que não será preciso ampliar os gastos com mais ônibus porque os veículos já circulam aos domingos com 60% dos assentos vagos. Com o potencial de se tornar sua principal bandeira para tentar se reeleger em 2024, ele defende que a medida vai incentivar a ida a espaços públicos, com reflexos positivos na economia.

— Teremos uma ativação da economia importante, com mais gente vendendo água, pipoca, algodão doce. Será uma grande oportunidade para a população ter acesso aos nossos parques, ao esporte, lazer, cultura — defendeu o prefeito.

A gradual alta nos valores pagos pela prefeitura ajudou a compensar a perda das empresas do serviço com a queda no número de passageiros. Nos últimos 12 meses, foram pouco mais de 2 bilhões de embarques nos ônibus municipais. Há dez anos, era perto de 3 bilhões.

Metrô e trem metropolitanos, de responsabilidade estadual, continuam cobrando a passagem de R\$ 4,40. O governador Tarcsio de Freitas (Republicanos) já disse ser "absolutamente contra" a tarifa zero.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Globo - Rio de Janeiro/RJ

Seção: Brasil Pagina: 14