

Taxa de reeleição em cidades com tarifa zero foi de 89%

Apesar de bater recorde, média nacional de prefeitos e prefeitas que vão continuar no cargo ficou abaixo com 81,25%, segundo o TSE

ELEIÇÕES 2024

Diego Alejandro

SÃO PAULO A taxa de reeleição de prefeitos e prefeitas que adotaram a tarifa zero no transporte durante o mandato foi de 89% nas eleições de 2024. Nas demais cidades, chegou a 81,25%, conforme dados divulgados pelo TSE (Tribunal Superior Eleitoral) — a maior taxa da história.

O levantamento foi feito pelos pesquisadores Daniel Santini, Letícia Birchal Domingues e Roberto Andrés. Santini, em específico, também é autor da lista que contabiliza as cidades que implementaram a política de gratuidade no transporte.

Hoje, há no Brasil 116 cidades identificadas pelo pesquisador.

Para a contagem da reeleição, foram consideradas as 74 prefeituras que suspenderam as cobranças diretas de passagem desde de 1º de janeiro de 2021. Ou seja, nas quais a tarifa zero foi implantada pela gestão atual. Destas, 45 gestores tentaram reeleição e 40 conseguiram. O estudo se restringe às cidades que têm menos de 200 mil eleitores e, portanto, não possuem segundo turno.

Apenas as cidades de Arcos, Belo Vale, Claudio, em Minas

Gerais, Matinhos, no Paraná, e Monte Mor, em São Paulo, não reelegeram seus prefeitos.

Para Santini, o estudo corrobora a percepção de que a política é um anseio popular, mesmo diante de críticas de superlotação e custos altos. "Não é medida eleitoreira, é algo com profundo caráter social", diz o pesquisador.

Já superlotação, diz ele, é sinal de demanda reprimida e falta de planejamento das prefeituras.

De exemplo, Santini cita São Caetano do Sul, na Grande São Paulo. "Ninguém usava ônibus e a viação da cidade quase fechou na pandemia porque a remuneração era obsoleta."

Em 2023 a cidade se tornou a maior da região metropolitana de São Paulo a adotar o passe livre. Agora são 57 veículos (15 entregues em junho) em 10 linhas com picos de 75 mil pessoas por dia — mais do triplo do que era antes. E isso ocupa cerca de 1,5% do orçamento municipal, com pagamento feito por distância percorrida.

Porcentagem diferente da cidade de São Paulo, onde a tarifa zero só aos domingos ocupa 0,5% da folha, ou cerca de R\$ 500 milhões. "Isso acontece porque a prefeitura remunera as empresas por demanda", afirma Santini.

Para ele, a lógica mais empre-

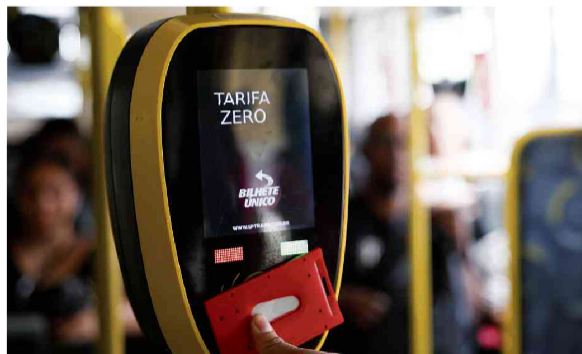
gada, na qual a prefeitura paga as empresas por passageiro transportado, é a que causa lotação. "É com ônibus lotado que as empresas lucram. Mas muitos não têm condições de pagar, logo, o ônibus fica mais vazio quando o passageiro paga tarifa", diz Santini.

A forma de remuneração ideal, segundo ele, é a que considera o quilômetro rodado. "Nesse sistema, o orçamento não explode e as próprias empresas vão investir mais em ônibus e redistribuir as linhas de maneira mais coesa".

Porém, a adoção, principalmente em larga escala, não é tão fácil quanto parece, segundo Ciro Biderman, coordenador do FGV Cidades e ex-chefe de gabinete da SPTrans (Companhia de Trânsito de São Paulo).

"Os casos já implementados são sistemas pequenos, geralmente para lazer e custeados por verbas externas", afirma. "É uma medida populista, e isso reflete nas urnas. Mas, é cara. E como política distributiva, é bastante questionável, porque a verba não vai para as pessoas, que podem decidir se irão ou não de ônibus. Vai para as empresas."

Na opinião de Biderman, isso explicaria por que grandes capitais ainda são relutantes em adotar o passe livre.



Caçaca de ônibus da capital paulista com tarifa zero. Zanone Fraissat - 17.dez.2023, Folhapress

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Folha de S. Paulo

Seção: Cotidiano Caderno: A Página: 40