

Procuram-se financiadores para o passe-livre

Procuram-se financiadores para o passe-livre

A Câmara de BH rejeitou projeto que instituiria a tarifa zero para os ônibus urbanos por uma razão muito simples: a conta não fecha. Se fechasse, o Brasil inteiro já a teria adotado

A Câmara de Vereadores de Belo Horizonte votou e, em boa hora, rejeitou o Projeto de Lei n.º 60/2025, que propunha a gratuidade total do sistema de ônibus da cidade. O projeto ganhou notoriedade porque muita gente viu ali a possibilidade de replicar a experiência mineira em outras grandes cidades brasileiras. Mas a prefeitura de BH era contrária a essa popularíssima proposta por uma razão muito simples: não havia meios de financiar o benefício.

O projeto parecia engenhoso, ao prever a imposição de um novo tributo às empresas com dez ou mais empregados, que substituiria o vale-transporte. Segundo um estudo da UFMG, esse novo tributo aumentaria em menos de 1% o valor da folha de pagamento das empresas contribuintes.

Visto dessa forma, é de questionar por que ainda não se implementou a tarifa zero em todo o Brasil. Parece algo muito barato e com alcance social inegável. Ou estamos diante de um verdadeiro ovo de Colombo ou há algum problema nos estudos econômicos que embasaram o projeto.

Atualmente, 138 municípios brasileiros adotam a tarifa zero para os seus sistemas de ônibus. O maior de São Paulo é São Caetano do Sul, com 165 mil habitantes, 15 km² de área e 8 linhas de ônibus no momento da implantação da gratuidade. Com a implantação, o número de passageiros triplicou nos horários de pico, e hoje se discute restringir a tarifa zero somente aos residentes do município.

No caso de Belo Horizonte, a brincadeira muda de patamar. Enquanto em São Caetano a prefeitura gasta cerca de R\$40 milhões por ano para manter o sis-

tema, o que representa só 1,6% do seu orçamento, em Belo Horizonte a estimativa do próprio projeto de lei é de um custo de R\$2 bilhões, ou cerca de 10% do seu orçamento. Em 2024 BH gastou um terço desse valor, ou 3,3% do seu orçamento, com subsídios ao transporte público.

O que se pode notar é que a complexidade dos sistemas de transportes urbanos de grandes metrópoles impõe severas restrições à ideia da tarifa zero. Cidades menores podem se aventurar a oferecer a gratuidade, pois, tendo sistemas mais simples, seus custos são muito menores. Grandes metrópoles, por outro lado, têm sistemas complexos, que exigem muito mais recursos. Sem falar em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, onde a gratuidade deveria alcançar também o metrô, sob pena de inviabilizar economicamente esse modal.

Hoje, as empresas já financiam o transporte de seus empregados formais por meio da concessão do vale-transporte. É evidente que, ao incluir todos os usuários do transporte público na gratuidade, esse conjunto de empresas deverá pagar muito mais. Trata-se de um aumento de carga tributária justamente sobre as empresas mais intensivas em mão de obra.

Não se discute o mérito da iniciativa. O que não faltam são estudos demonstrando as diversas vantagens da tarifa zero do transporte público. A questão, sempre, é como bancar mais uma política pública num país pobre com carga tributá-

ria de país rico. As prefeituras das grandes metrópoles brasileiras estão realmente dispostas a colocar mais esta carga justamente sobre as empresas que mais empregam?

Mas parece que a ideia já está sendo ventilada em nível federal. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva teria pedido ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad, estudos a respeito do tema na reunião ministerial de agosto. Um estudo a esse respeito, da Fundação Rosa Luxemburgo, estima em R\$98 bilhões por ano o custo da gratuidade em todo o País, em números de 2023, ou o equivalente a 0,9% do PIB. Esse seria o aumento da carga tributária necessário para bancar a gratuidade. Isso se as premissas do estudo estiverem corretas, o que é sempre uma grande incógnita.

Na França, onde esse sistema é adotado, a carga sobre a folha de pagamento pode chegar a 2,85%, caso de Paris. Esses recursos são usados para investimentos e cobertura de custos operacionais do sistema de transporte, mas mesmo esse montante não é suficiente para garantir gratuidade a todos os usuários do sistema de transporte urbano.

Políticas públicas, por mais meritórias que sejam, precisam ser financiadas de alguma forma. A modicidade tarifária, ou mesmo a tarifa zero, somente é possível por meio do aumento da já brutal carga tributária sobre as empresas. É disso que se trata. ●

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações **Caderno:** A **Página:** 3