

Tarifa zero nacional é viável, mas é preciso vencer grandes desafios



PREFEITURA DE SÃO CETANO DO SUL
São Cetano do Sul tem tarifa zero desde 2023

Números do sistema

- Transporte por ônibus
 - 11,1 bilhões de passageiros em 2024
 - 107 mil ônibus compõem a frota nacional
- Transporte metroferroviário
 - 2,57 bilhões de passageiros em 2024
 - 4.790 carros (trens e metrô)

FONTES: NTU E ANP/RELAÇOS/2024

Transporte público

Tarifa zero nacional é viável, mas é preciso vencer grandes desafios

Com custo estimado em R\$ 90 bilhões por ano, especialistas apontam caminhos para viabilizar a política pública

DANELA SARAGIOTTO

Na última semana, voltou a ser discutida pelo governo federal a ideia de adotar a gratuidade no transporte público em todo o Brasil, a chamada tarifa zero nacional. No final de agosto, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse estar considerando a política pública que permitiria transporte gratuito para a população e pediu ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad, um estudo sobre sua viabilidade econômica. Um levantamento feito neste ano pela plataforma Mobilize revela que os gastos com transportes ultrapassam os 20% da renda das famílias brasileiras em algumas capitais.

A ideia da gratuidade não é nova no Brasil: já existem análises detalhadas sobre o tema — inclusive propondo fontes de financiamento — e dois projetos de lei, que já tramitam no Congresso Nacional, mencionando a criação de um sistema de tarifa zero no transporte público nacional. Um deles é o PL

1280/2023, de autoria de Jilmar Tatto (PT-SP), que propõe o Programa Tarifa Zero com adesão voluntária dos municípios, com financiamento por contribuições de empresas como o vale-transporte. O outro é o Marco Legal dos Transportes Públicos (PL 3278/2021), que propõe a criação de um Sistema Único de Mobilidade (SUM), inspirado no Sistema Único de Saúde (SUS), para garantir transporte gratuito e universal.

Inspiração no SUS
Marco Legal do Transporte Público propõe a criação do SUM (Sistema Único de Mobilidade)

Para Sérgio Avelleda, coordenador do núcleo de mobilidade urbana do Inspier, um dos fatores que motivou essa discussão é a percepção da sociedade de que o modelo de financiamento do transporte público, com rateio dos custos entre os usuários, tem se mostrado ineficaz. “Isso teve início há 20 anos, quando São Paulo começou a pagar subsídio na tarifa para financiar o Bilhete Único, continuou na pandemia, quando várias cidades passaram a pagar subsídio”, explica. “Depois, se intensificou com a crise da concorrência do transporte público

frente aos aplicativos e a perda de passageiros”, diz. Também impulsionou o debate a adoção da tarifa zero aos o número crescente de cidades que passaram a oferecer a gratuidade no transporte por ônibus todos os dias.

De acordo com Francisco Christovam, diretor executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), o número de municípios com gratuidade no transporte por ônibus urbano cresce a cada mês. “Hoje são 170 cidades, sendo que 138 oferecem a tarifa zero integral, em todos os dias da semana, e em 32 delas a gratuidade é parcial, como em São Paulo, só aos domingos. Além disso, atualmente 415 cidades que subsidiam parte ou totalmente o custo do transporte público por ônibus, aumento considerável em relação aos anos anteriores”, explica.

Para Christovam, a tarifa zero nacional seria uma forma de reparar um direito social que, embora garantido pela Constituição de 1988, não é assegurado no País. “Aqui a população só pode ir e vir se pagar por isso. Em outros serviços públicos, como saúde e a educação, isso não acontece”, afirma. Embora considere positiva a adoção da política pública, o executivo avalia que ela precisa ser muito bem estruturada. “Não adianta ofere-

cer a gratuidade e diminuir a qualidade do serviço, essa é uma grande preocupação dos operadores. Nesse caso é preferível cobrar uma tarifa módica, mas que garanta previsibilidade, conforto e confiabilidade”, completa.

Em relação aos custos, a NTU fez estimativas com base na demanda atual do transporte por ônibus. “Seriam necessários R\$ 75 bilhões por ano para a tarifa zero integral apenas para os ônibus, e em torno de R\$ 7 bilhões na parcial, aos domingos. E é fundamental que seja incluído o transporte metroferroviário. Do contrário, todos vão migrar para os ônibus, o que ficaria inviável”, afirma Ch-

Benefícios da gratuidade

- Inclusão social
- Democratização do acesso ao transporte
- Melhoria no transporte público com maior volume de passageiros
- Estimulo na economia local
- Melhoria na qualidade do ar com a redução do transporte individual

ristovam. Assim, o custo total, incluindo transporte por ônibus e sobre trilhos, é estimado em R\$ 90 bilhões por ano.

QUEM PAGA. Segundo Avelleda, é necessário buscar formas de viabilizar a iniciativa. “O maior desafio da gratuidade é o financiamento e ele precisa ser estável. A União precisa se comprometer em auxiliar os municípios”, acredita. Além disso, Avelleda lembra quando o SUS foi criado em 1990. “Achava-se que o País ia quebrar. Mas não quebrou.”

Para ele, a tarifa zero já existe atualmente, mas para os carros. “Quem anda de transporte particular usa asfalto pago com dinheiro público, semáforos, sinalização e sistema de saúde, já que 60% das vagas de UTI do SUS são ocupadas por vítimas do trânsito. Não é justo que o único a pagar pelos custos do serviço seja o usuário do transporte público.”

Como exemplos de onde poderiam vir os recursos, o diretor executivo da NTU menciona, além do vale-transporte, como fonte fundamental, medidas como pedágio urbano, pagamento de estacionamento rotativo, aumento do valor de IPTU para quem reside em regiões centrais e a Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), que incide sobre os combustíveis, entre outras. “Há várias possibilidades para financiar essa política pública”, diz Christovam.

O assunto, claro, é polêmico e deve gerar muitos debates na sociedade, ainda mais que 2026 será ano eleitoral. No entanto, acredita-se que o governo federal divulgue um projeto mais detalhado até dezembro, quando o Ministério das Cidades pretende publicar a pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana e o Estado Nacional de Mobilidade Urbana. ●

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

Seção: Mobilidade Pagina: 04