

# Tarifa Zero pode custar R\$ 200 bi por ano, alerta entidade de municípios

Pacote de 'bondades' Gratuidade no ônibus

## Tarifa zero pode custar R\$ 200 bi por ano, alerta entidade de municípios

Especialistas veem dificuldades para a proposta em pelo menos três campos: fiscal, operacional e regulatório

MARIANA CARNEIRO  
ALVARO GRIBEL  
BRASILIA

Entidades ligadas ao setor de transportes e às prefeituras afirmam que ainda é impossível calcular com exatidão o custo de implementação da tarifa de ônibus zero que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o PT querem implementar como parte do pacote de bondades na busca pela reeleição em 2026. As estimativas variam de R\$ 90 bilhões por ano, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a R\$ 200 bilhões, segundo a Confederação Nacional de Municípios (CNM). São inúmeras as dificuldades para o cálculo. Primeiro, o País tem mais de 5,5 mil municípios, e eles são responsáveis pelo transporte urbano, descentralizado. Segundo, um projeto de tarifa zero nacional não poderia ignorar o transporte sobre trilhos, usado nas grandes regiões metropolitanas, sob pena de colocar em risco esse modelo de negócios. Conforme o diretor de ges-

tão da NTU, Marcos Bicalho dos Santos, um programa nacional enfrentaria dificuldades em pelo menos três dimensões: fiscal, operacional e regulatória. Ou seja, seria preciso saber quanto vai custar e como financiar, como evitar que o modelo entre em colapso com o aumento esperado da demanda e, ainda, como atualizar os contratos de concessão feitos entre as empresas de transporte e as três esferas de governo (municipal, estadual e federal).

"Implementar isso em todo o País custaria cerca de R\$ 90 bilhões por ano. Isso levaria em conta o custo atual (R\$ 90 bilhões)", o quanto teria de ser in-

plantado em sete dias por semana tem de se preocupar com diversos efeitos colaterais que podem causar distorções."

O presidente da CNM, Paulo Ziulkoski, avalia que a proposta do governo federal está sendo feita às pressas, e com viés eleitoral. "É estarecedor querer discutir isso da forma como estão fazendo. Tenho respeito por quem quer debater, mas parece que não conhecem a realidade das prefeituras. Como criar um programa de gratuidade sem ter dinheiro para pagar? Isso vai a R\$ 200 bilhões por ano", diz.

Ziulkoski teme que as prefeituras sejam induzidas a aderir



**"Tudo que fazem em Brasília, o município adere. União diz que vai entrar com subsídio, nada acontece"**  
Paulo Ziulkoski  
Presidente da CNM

vestido para suprir o aumento de demanda (R\$ 20 bilhões), descontado o que já é subsidiado atualmente (R\$ 20 bilhões)", diz. "O que a gente verifica é que, quanto maior o porte da cidade, mais complexo", acrescenta. "Numa região metropolitana, fica mais difícil ainda, o passageiro mora em uma cidade, mas trabalha na outra. Ele usa modais de transporte diferentes: metrô, trem, barca. É um processo que para ser im-

plantação, pela pressão social e eleitoral das medidas, mas depois sejam abandonadas pelo governo federal, tendo de lidar com a frustração do usuário na ponta. "Tudo que fazem em Brasília, o município adere. União diz que vai entrar com subsídio, depois nada acontece. A discussão pode até começar agora e é válida, mas temos de aprofundar, nenhum prefeito é contra, mas é preciso saber quem vai pagar a conta", diz.

**TRANSPORTE PÚBLICO**

Maiores cidades com tarifa zero universal

CIDADE	ESTADO	FROTA	POPULAÇÃO
CAUCAIA	CE	54	355.978
LIZIÂNIA	GO	24	208.725
MARICÁ	RJ	148	197.200
IBIRITÉ	MG	24	170.387
SÃO CAETANO DO SUL	SP	63	165.655
ITAPETINGA	SP	22	157.780
PARANAGUÁ	PR	52	145.829
BALNEÁRIO CAMBORU	SC	16	138.155
FORMOSA	GO	4	115.669
SORRISO	MT	-	110.635

DES. DADOS ATÉ MAIO DE 2025  
FONTE: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU) / INFOGRÁFICO (ESTADÃO)

**AUMENTO DE DEMANDA.** No Distrito Federal, o custo anual do sistema de transporte público é

de R\$ 2,9 bilhões, e cerca de R\$ 2 bilhões são custeados pelo próprio DF, cerca de 70%. O secretário de Transporte e Mobilidade, Zeno José Andrade Gonçalves, entende que, se o governo federal subsidiasse o restante, R\$ 900 milhões, tornando a tarifa grátis universal, os custos poderiam até dobrar pelo aumento no número de passageiros.

"Principalmente nos grandes centros, vemos uma demanda reprimida muito grande. É preciso investimento em frota, garagens, infraestrutura para comportar um número maior de ônibus sem redução de veículos de passageiros", alerta.

Gonçalves diz que no DF há gratuidade aos domingos, para todos os passageiros, mas não houve diminuição no número de veículos nesses dias. Ou seja, novos usuários passaram a usar o transporte público, o que se refletiu em aumento no volume de comércio, maior movimento em áreas de lazer, como parques, pontos turísticos e Jardim Zoológico. "Os benefícios sociais são muito grandes, isso é inegável, mas os custos

também são elevados para a tarifa zero. Por isso, é preciso que tudo seja planejado", afirma.

**QUEM JÁ ADOTA.** Conforme a NTU, até maio, 154 cidades (das 5.570) do País tinham políticas de tarifa zero (em algum dia da semana ou com rotas selecionadas). "Há uma evidente concentração da tarifa zero nas pequenas cidades, com até 50 mil habitantes", diz o estudo. Entre as cidades com mais de 100 mil, apenas 12 têm tarifa zero universal, com uma população somada de cerca de 2 milhões de habitantes, menos do que a população de Fortaleza, capital do Ceará.

Gilberto Perre, secretário executivo da Frente Nacional dos Prefeitos (FNP), diz que a agenda é de interesse das prefeituras, mas tem de ser gradual. Ele lembra o exemplo de países europeus: "Na Europa, o trabalhador tem direito a passe livre pagando cerca de € 50 por mês. Na Alemanha, o sistema baixou para € 9, uma promoção, durante a pandemia. Aumentou tanto a demanda que nem os alemães previram que o sistema ficaria superlotado. Não é tão simples".

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

Seção: Economia & Negócios Caderno: B Pagina: 2