

## **Tarifa zero para ônibus em todo o País custaria de R\$ 90 bi a R\$ 200 bi por ano, alertam entidades**

---

Por Alvaro Gribel e Mariana Carneiro

*Especialistas enxergam dificuldades em pelo menos três grandes dimensões para a proposta: fiscal, operacional e regulatória*

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 em todo o País. Os números variam de R\$ 90 bilhões por ano, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a R\$ 200 bilhões, segundo a estimativa da Confederação Nacional dos Municípios (CNM).

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o PT querem implementar a medida como parte do pacote de bondades a ser apresentado na campanha pela reeleição no ano que vem, e o tema vem ganhando força no Congresso (leia mais aqui).

São inúmeras as dificuldades para o cálculo. Primeiro, o País tem mais de 5.500 municípios, e eles são responsáveis pelo transporte urbano, que é totalmente descentralizado. O governo federal não tem números agregados. Segundo, um projeto de tarifa zero nacional teria de englobar também o transporte sobre trilhos, que é usado nas grandes regiões metropolitanas e não poderia ser ignorado, sob pena de ter seu modelo de negócios colocado em risco.

Segundo o diretor de gestão 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 que foram feitos entre as empresas de transporte e as três esferas de governo (municipal, estadual e federal).

“Pelas minhas contas, 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 investido para suprir o aumento de demanda (R\$ 20 bilhões), descontado o que já é subsidiado atualmente (R\$ 20 bilhões)”, afirmou.

Principalmente nas grandes regiões metropolitanas a implementação desse modelo enfrentaria dificuldades, segundo Bicalho.

“O que a gente verifica é que quanto maior o porte da cidade, mais complexo. Numa região metropolitana, fica mais difícil ainda, o passageiro mora em uma cidade, mas trabalha na outra. Ele usa modais de transporte diferentes: metrô, trens, barcas. É um processo que para ser implantado em 7 dias por semana tem de se preocupar com diversos efeitos colaterais que podem causar distorções”, diz.

O presidente da CNM, Paulo Ziulkoski, entende que o custo pode chegar a R\$ 200 bilhões anuais, pelo aumento de demanda que viria na sequência da tarifa zero. Ele avalia que a proposta do governo federal está sendo feita às pressas, e com viés eleitoreiro.

“É estarrecedor 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 ao programa, 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.

O Secretário de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, Zeno José Andrade Gonçalves, também enxerga enormes desafios para um projeto nacional. Ele diz que o DF hoje é a capital com o maior programa de subsídios do País, e que houve forte aumento de demanda de ônibus com as medidas.

No caso do DF, o custo anual do sistema de transporte público é de R\$ 2,9 bilhões, e cerca de R\$ 2 bilhões são custeados pelo próprio Distrito Federal, cerca de 70%. Ele 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.

“Se entra a tarifa universal, o custo pode dobrar para R\$ 5,8 bilhões, pelo aumento da demanda. Principalmente nos grandes centros, o que vemos é 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”, alertou.

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, nada pode ser feito às pressas porque é difícil voltar atrás depois no modelo, depois de implementado”, afirmou.

## As 12 maiores cidades com tarifa zero universal

	Cidade	População	Frota	População por ônibus
1	Caucaia-CE	355.679	54	6.587
2	Luziânia-GO	208.725	24	8.697
3	Maricá-RJ	197.300	148	1.333
4	Ibirité-MG	170.387	24	7.099
5	São Caetano do Sul-SP	165.655	63	2.629
6	Itapetininga-SP	157.790	22	7.172
7	Paranaguá-PR	145.829	52	2.804
8	Balneário Camboriú-SC	139.155	16	8.697
9	Formosa-GO	115.669	4	28.917
10	Sorriso-MT	110.635	-	-
11	Assis-SP	101.409	6	16.901
12	Ituiutaba-MG	102.217	11	9.292

(Até maio de 2025)

Fonte: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) • [Obter dados](#)

Gilberto Perre, secretário-executivo da Frente Nacional dos Prefeitos (FNP), diz que a agenda é de total interesse das prefeituras, que avaliam que o modelo atual de transporte já está em colapso. Mas ele afirma que o processo tem de ser

gradual e lembra 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”, disse.

<https://www.estadao.com.br/amp/economia/tarifa-zero-em-todo-o-pais-poderia-custar-de-r-90-bi-a-r-200-bilhoes-por-ano-alertam-entidades/>

**Veículo:** Online -> Portal -> Portal Estadão

**Seção:** São Caetano