

Tarifa zero pode injetar R\$ 45,6 bilhões por ano na economia das capitais

Pesquisa revela que gratuidade no transporte público tem potencial distributivo superior à isenção do IR; população negra seria a mais beneficiada

Giovanne Ramos

A adoção da tarifa zero nas 27 capitais brasileiras e em seus sistemas metropolitanos de transporte poderia movimentar R\$ 60,3 bilhões por ano na economia. Desse total, R\$ 14,7 bilhões já circulam por meio de gratuidades existentes (idosos, estudantes, pessoas com deficiência). A injeção real de recursos novos chegaria a R\$ 45,6 bilhões anuais.

A conclusão consta de um estudo desenvolvido por pesquisadores da Universidade de Brasília (UnB) e da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), divulgado na última terça-feira (5).

O levantamento, intitulado “A Tarifa Zero no transporte público como política de distribuição de renda”, é o terceiro produto da pesquisa “Tarifa Zero e suas possibilidades de expansão no Brasil”. A equipe é coordenada pelo professor Thiago Trindade, do Instituto de Ciência Política (IPOL) da UnB.

O estudo contou com financiamento da Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero no Congresso Nacional e apoio da Fundação Rosa Luxemburgo.

No material, os pesquisadores compararam o potencial distributivo da tarifa zero com o Bolsa Família e com a isenção do Imposto de Renda (IR) para quem ganha até R\$ 5 mil mensais. O impacto total da gratuidade nas capitais e regiões metropolitanas (R\$ 60,3 bilhões) se aproxima do valor do Bolsa Família nesses mesmos territórios (R\$ 57,9 bilhões) e supera a isenção do IR (R\$ 25,4 bilhões).

“À semelhança do impacto estrutural provocado pelo Bolsa Família no início do século 21, a implementação da tarifa zero possui o potencial de inaugurar um novo ciclo de combate às desigualdades e à pobreza no Brasil”, afirma Daniel Caribé, um dos autores do estudo.

Thiago Trindade, coordenador da pesquisa, destaca o efeito imediato na economia das famílias.

“Estamos falando de uma injeção de liquidez imediata no bolso das famílias brasileiras. Ao converter o gasto compulsório com passagens em renda disponível, o Estado promove um estímulo econômico que volta para a sociedade na forma de consumo e arrecadação de impostos”, explica.

O município de São Paulo teria o maior impacto econômico isolado. A injeção real na economia local alcançaria R\$ 19,5 bilhões por ano. Quando incorporadas gratuidades já existentes, o impacto total chega a R\$ 25,8 bilhões.

Desigualdade racial e territorial

A pesquisa também relaciona o atual modelo tarifário às desigualdades raciais e territoriais nas cidades brasileiras. Segundo os autores, o custo do transporte pesa mais sobre trabalhadores de baixa renda, moradores de periferias e população negra.

Dados do Censo Demográfico 2022 mostram que o ônibus é o principal meio de transporte da população negra, enquanto pessoas brancas utilizam majoritariamente o automóvel particular.

O relatório define a tarifa zero como forma de “salário indireto”, já que a redução das despesas fixas ampliaria proporcionalmente a renda disponível das famílias mais pobres.

O estudo calcula o peso da tarifa na renda de diferentes grupos. Na renda dos 40% mais pobres, o gasto mensal com 44 passagens (dias úteis) varia de 19,27% em Goiânia a 56,71% em Boa Vista. Em Salvador e Belo Horizonte, o custo mensal da tarifa compromete 18% da renda da população preta. Entre pessoas brancas, o percentual cai para 7% em Salvador e 10,18% em Belo Horizonte.

Para Paulo Henrique Santarém, da UnB, o atual modelo de mobilidade opera como “um verdadeiro mecanismo de controle social da população negra”.

Juciano Rodrigues, da UFRJ, afirma que os reajustes tarifários, muitos acima da inflação, aprofundam a exclusão. Em Fortaleza, a tarifa subiu 20% no início de 2026. Em Belo Horizonte, o aumento chegou a 9%. O Rio de Janeiro registrou alta de 6,38%, com a tarifa do metrô alcançando R\$ 8,20, a mais cara do país.

Modelo de financiamento e crise do transporte

Os pesquisadores defendem a tarifa zero como direito social, nos moldes do Sistema Único de Saúde (SUS) e da educação pública. Um estudo anterior, “Caminhos para a Tarifa Zero”, publicado em novembro, propôs a substituição do vale-transporte por uma contribuição empresarial fixa, inspirada no modelo francês, sem criação de novo imposto.

O custo estimado da gratuidade universal em cidades com mais de 50 mil habitantes seria de R\$ 78 bilhões anuais por ônibus e de R\$ 90 a R\$ 93 bilhões com a inclusão de metrô, trens e VLTs.

O relatório alerta para a deterioração do transporte coletivo no país. Entre 2013 e 2023, o setor perdeu 30% dos passageiros. No mesmo período, a frota de carros aumentou 44% e a de motos cresceu 58%. Apenas São Paulo registrou perda de quase 1 bilhão de passagens em dez anos. O sistema, segundo o estudo, “tende ao colapso financeiro e operacional” sem mudança estrutural.

<https://almapreta.com.br/sessao/cotidiano/tarifa-zero-economia-capitais/>

Veículo: Online -> Site -> Site Alma Preta

Seção: Cidades