

Choque de realidade

NOTAS E INFORMAÇÕES

Choque de realidade



Experiências municipais comprovam que tarifa gratuita, além de custosa, sucateia o transporte

Em agosto de 2025, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, fiel a seu cacoete populista, encomendou ao Ministério da Fazenda um estudo para viabilizar a adoção da tarifa gratuita de transporte em todo o Brasil. Tal

estudo é desnecessário. Como demonstram as experiências de municípios que adotaram a gratuidade no transporte, a tarifa zero universal, em vez de ser solução, é causa de problemas. Por isso mesmo, o ritmo de adoção da tarifa gratuita vem perdendo força País afora. Dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) mostram que, no último ano, apenas 16 municípios adotaram a política, enquanto no auge desse movimento, entre 2021 e 2023, foram 70. Ao todo, 143 municípios brasileiros oferecem a tarifa zero, mas, segundo a NTU, a política de gratuidade já foi revogada em oito deles, entre os quais três apenas em 2025: Monte Mor (SP), Picos (PI) e Ubatuba (PR). São Caetano do Sul (SP), um dos 14 municípios do país com mais de 100 mil habitantes que oferecem tarifa zero atualmente, acaba de restringir o alcance da política que adotou no final de 2023. Agora a gratuidade é limitada aos moradores da cidade e a grupos específicos, como pacientes em tratamento de câncer. A tarifa zero fez explodir a demanda por transporte público na cidade, que passou a transportar 80 mil passageiros diários – eram 20 mil antes de gratuidade. Ainda que concebida para melhorar a vida da população, a medida acabou produzindo o efeito contrário em um município até então conhecido por ter um dos maiores IDHs do Brasil. Ônibus cada vez mais lotados enfurteram os usuários. O sucateamento é apenas um dos problemas da ado-

ção da tarifa zero. O custo, obviamente, é o maior deles. Com exceção de municípios como Maricá (RJ), que pode financiar a gratuidade universal com os royalties da produção de petróleo, “não é fácil colocar essa política em prática na maioria dos municípios brasileiros”, afirma o diretor da FGV Transportes, Marcus Quintella. Mesmo em municípios como São Paulo, que oferecem a gratuidade apenas aos domingos, o custo da tarifa zero é substancial. Com uma renúncia fiscal estimada em R\$ 280 milhões por ano, a tarifa zero elevou a demanda por ônibus na capital paulista em algo entre 20% e 30%. Tanto nos domingos quanto nos dias em que a gratuidade não vale, porém, os paulistanos queixam-se da falta de linhas e de periodicidade adequada dos ônibus. É assim em todo o País, prova de que os recursos que financiam a tarifa zero poderiam ser empregados em outras prioridades. Além de não resolver os problemas que mais afligem a população, como a inexistência de itinerários, a tarifa zero também tende a beneficiar quem já conta com linhas regulares, enquanto nada faz pelos milhões de brasileiros, pobres em sua grande maioria, que nem sequer têm acesso a um ponto de ônibus perto de suas casas. Em vez de insistir na aventura eleitoreira da tarifa universal gratuita, o governo federal faria melhor se não se metesse em uma questão dos municípios e com a qual eles próprios estão aprendendo a lidar de modo mais pragmático. ●

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

Seção: Metrópole Caderno: A Pagina: 21