

Tarifa Zero deixa de ser tabu e se torna política pública

- No Brasil, há mais de 170 cidades que implantaram o transporte público gratuito
- Em 1991, prefeita Luiza Erundina inovou ao propor projeto para São Paulo, mas não foi votado pela Câmara Municipal

Em 1991, São Paulo poderia ter sido a primeira cidade brasileira a adotar a Tarifa Zero. Na época, o transporte público era caótico e irregular, com filas gigantescas, ônibus velhos e até veículos clandestinos.

A então prefeita Luiza Erundina reorganizou as linhas e alterou a forma dos contratos de concessão. E bancou a proposta da Tarifa Zero, feita pelo secretário de Transportes Lucio Gregori e sua equipe, que nunca havia sido discutida no Brasil até então.

Para financiar isso, a solução foi propor um aumento progressivo do IPTU. O projeto de lei não chegou nem a ser votado na Câmara dos Vereadores. No livro "Tarifa Zero, a cidade sem catracas", os autores do projeto contam que a ideia tinha muito apoio popular, mas não político, numa época em que nem se falava disso.

Talvez hoje a proposta tivesse mais chance de avançar. Trinta e cinco anos depois, o cenário mudou e o que era novidade já não causa furor.

No Brasil, já há mais de 170 cidades que implantaram a Tarifa Zero. Trata-se, na maioria, de pequenos municípios, mas, somados, já alcançam uma população equivalente à do Rio de Janeiro. Nove capitais já implantaram algum tipo de gratuidade parcial, além daquelas que já existem, para idosos e estudantes, por exemplo.

São Paulo zerou a tarifa aos domingos. Belo Horizonte tem um interessante programa de gratuidade nas linhas que circulam pelas favelas da cidade. O direito

ao transporte foi incluído na Constituição em 2015 e o tema já é debatido no governo federal sem provocar reações de espanto.

Sabia-se que havia demanda reprimida, mas poucos imaginavam que algumas cidades veriam aumentos de até três vezes no número de passageiros. Em São Caetano do Sul, na Grande São Paulo, o sucesso foi tão grande que a prefeitura tomou recentemente a decisão de restringir o benefício apenas a moradores da cidade. Em São Paulo, o número de passageiros aos domingos aumentou 30%.

Pode ser que alguns estejam apenas experimentando a novidade, mas, se se confirmar no médio prazo, essa explosão de passageiros talvez exprima de fato a triste realidade: muita gente, principalmente nas regiões periféricas, deixa de sair para fazer atividades essenciais por falta de dinheiro para uma simples condução.

E o financiamento?

Uma coisa é Maricá (RJ), com receita garantida pelos royalties do petróleo, oferecer transporte gratuito. Outra é considerar as dificuldades de caixa dos municípios brasileiros. Nas metrópoles, a complexidade é ainda maior, com proximidade entre os municípios e desintegração tarifária, sem nem considerar o metrô.

Estudos sugerem que é possível misturar formas de financiamento, usando o vale-transporte e financiamento federal. Fora do Brasil, cidades como Paris dividem o custo entre empresas, governo e o usuário.

O interessante é que há benefícios indiretos da Tarifa Zero, medidos em um estudo da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos). Em Caucaia (CE), o faturamento no comércio aumentou 25%. Em Paranaguá (PR), o número de acidentes no trânsito caiu 40%. Em São Caetano do Sul, comprovaram até que há menos cancelamentos nas consultas no SUS.

Talvez não seja possível nem desejável implantar a Tarifa Zero universal no curto prazo. Entretanto, vale lembrar que várias prefeituras já estão, na prática, arcando com o subsídio às tarifas há anos.

Em São Paulo, por exemplo, desde os movimentos de junho de 2013, o tema de aumento das tarifas virou um tabu tão grande que a prefeitura vem aumentando o subsídio, hoje na faixa dos R\$ 6 bilhões anuais, pago diretamente às empresas de ônibus, para não ter que se desgastar com aumentos polêmicos no preço das passagens.

É melhor encarar o problema que escondê-lo. Nos últimos anos, aumentou o número de pessoas que se deslocam em motos ou automóveis em detrimento dos ônibus. Para desafogar as cidades e incluir as pessoas que hoje nem saem de casa, o transporte público, além de preço acessível, precisaria de novos modelos de contratos, qualidade e prioridade. Parece urgente permitir o acesso à cidade a quem não tem.

<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/mauro-calliari/2026/09/tarifa-zero-deixa-de-ser-tabu-e-se-torna-politica-publica.shtml>

Veículo: Online -> Portal -> Portal Folha de S. Paulo

Seção: Coluna Painei