

Tarifa zero pode aquecer a economia, mas financiamento ainda é desafio

Redação

Lula deve propor tarifa zero gradual nos fins de semana, com adesão dos municípios e possível uso de emendas parlamentares. A medida pode estimular a economia, mas enfrenta desafios de financiamento e operação.

A tarifa zero no transporte público já chegou a 143 municípios brasileiros de forma integral e a outros 43 de maneira parcial, restrita a determinados dias, linhas ou grupos de passageiros. Mas a expansão para as grandes cidades enfrenta obstáculos financeiros e operacionais. É nesse cenário que o presidente Lula (PT) pretende propor gratuidade nos fins de semana, com participação da União no custeio.

Em entrevista ao Congresso em Foco, o deputado Jilmar Tatto (PT-SP), um dos principais articuladores da proposta, e o cientista político Thiago Trindade, professor e pesquisador da Universidade de Brasília (UnB), defenderam a implantação gradual. Tatto discutiu o financiamento, enquanto Trindade apontou possíveis efeitos sobre o comércio e a arrecadação.

Tarifa zero já chegou a 143 municípios brasileiros de forma integral e a outros 43 de maneira parcial, segundo entidade que representa as empresas de transporte urbano.

União deve assumir parte dos custos

Coordenador da Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero, Tatto estima em R\$ 16 bilhões anuais o custo da gratuidade nos fins de semana. Embora tenha participado de reuniões com o governo, disse não conhecer o texto final da proposta de emenda à Constituição (PEC), que, segundo ele, poderá ser enviada ao Congresso ainda nesta semana.

Para o deputado, a principal mudança será a participação da União no financiamento do transporte público, hoje sustentado principalmente pelos

municípios e pela cobrança de passagens. "Quando o Lula põe a PEC, significa que o governo federal está entrando nos municípios e está assumindo responsabilidades", afirmou. "O atual modelo faliu", resumiu.

Emendas e adesão dos municípios

Tatto acredita que deputados e senadores poderão destinar emendas voluntariamente ao programa, sem percentual obrigatório. "Acho que não vai ser obrigatório. É uma decisão política", disse. Lula também sugeriu utilizar esses recursos. Hoje, a Constituição determina que metade das emendas individuais seja destinada à saúde.

A implantação levará anos, segundo Tatto, que mencionou como exemplo repasses de R\$ 5 bilhões no primeiro ano e R\$ 10 bilhões no seguinte, conforme a adesão dos municípios. Ele também defende pagamentos federais por quilômetro percorrido pelos ônibus, em vez do número de passageiros. "Tem que ser por quilômetro rodado", afirmou.

Trindade considera adequado começar a gratuidade pelos fins de semana para avaliar demanda e custos antes de ampliá-la. "A gente sempre defendeu que a implementação fosse de forma gradual mesmo", disse. O pesquisador também vê espaço para adesão voluntária das prefeituras.

Para ele, a associação feita por Lula entre a tarifa zero e o fim da escala 6x1, cuja emenda constitucional foi promulgada nesta sexta-feira (16), pode facilitar o acesso dos trabalhadores ao lazer e ao consumo no dia adicional de descanso.

Gratuidade pode impulsionar o consumo

Trindade coordenou um estudo desenvolvido pela UnB e pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) que estima em R\$ 60,3 bilhões anuais o valor bruto que as famílias poderiam deixar de gastar em passagens com a tarifa zero nas 27 capitais e em seus sistemas metropolitanos. Descontadas as gratuidades existentes, o impacto adicional estimado seria de R\$ 45,6 bilhões por ano.

O estudo compara o potencial distributivo da medida ao do Bolsa Família, pela possibilidade de liberar renda para outras despesas. Os valores não equivalem a aumento do PIB ou da arrecadação e consideram uma gratuidade mais abrangente do que a proposta por Lula para os fins de semana.

"A tarifa zero é uma política de fomento, de fortalecimento do empreendedorismo popular", afirmou Trindade. Segundo ele, o dinheiro economizado nas passagens pode estimular o comércio, favorecer pequenos negócios e gerar receitas tributárias, benefícios que também deveriam entrar no cálculo da política.

O pesquisador participou de um estudo solicitado após Lula demonstrar interesse pela tarifa zero, no fim de 2025. Apesar disso, o tema ficou fora do programa de reeleição, decisão que Trindade atribui ao receio do impacto fiscal e da reação do mercado. "Eu avaliei isso como um erro", declarou.

Nove em cada dez cidades são pequenas

Levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) mostra que o número de municípios com tarifa zero integral passou de 26, há uma década, para 143 em março de 2026. Desse total, 129 têm até 100 mil habitantes, aproximadamente 90%.

As 143 cidades reúnem 6,7 milhões de moradores, número que não corresponde à quantidade de usuários do transporte. Entre os 312 municípios com mais de 100 mil habitantes atendidos por sistemas organizados de ônibus, somente 14, ou 4,5%, oferecem gratuidade integral.

A NTU atribui essa concentração aos menores custos de operação nas cidades pequenas. Para dimensionar as despesas, cita Maricá (RJ), com custo anual de R\$ 120 milhões; Canoas (RS), com R\$ 72 milhões; e São Caetano do Sul (SP), com R\$ 50 milhões.

Emendas já financiam experiência em Minas

Em Ituiutaba (MG), município com aproximadamente 102 mil habitantes, a NTU identifica emendas parlamentares como fonte de custeio da tarifa zero. O sistema opera com 14 ônibus em dez linhas e custa cerca de R\$ 9,6 milhões anuais.

O levantamento, porém, não informa quanto foi transferido pelas emendas nem se os recursos cobrem integralmente a operação.

Mais passageiros, novos desafios

Em Canoas, os embarques mensais passaram de aproximadamente 270 mil, em maio de 2024, para 1,5 milhão em dezembro de 2025. A gratuidade, contudo, foi inicialmente adotada em resposta às enchentes no Rio Grande do Sul, e o aumento não pode ser atribuído exclusivamente à eliminação da tarifa.

Em Itaboraí (RJ), a expansão do benefício foi acompanhada de reclamações sobre superlotação, atrasos e longas esperas. A NTU alerta que o aumento da demanda exige adequação da oferta de ônibus. O levantamento também identifica oito municípios que implantaram a tarifa zero, mas posteriormente encerraram o benefício.

PEC ainda não chegou ao Congresso

Tatto afirmou que pediu ao presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), a relatoria da futura comissão especial sobre a tarifa zero, ainda não instalada. O deputado pretende buscar apoio de diferentes partidos. "Esse assunto é tão importante que não pode ser ideologizado, não pode ser partidarizado", declarou.

A PEC anunciada por Lula ainda não foi enviada ao Congresso. Caberá ao texto definir a participação financeira da União, o uso das emendas parlamentares, as condições de adesão dos municípios e as possibilidades de ampliação da gratuidade para outros dias da semana.

<https://www.congressoemfoco.com.br/amp/noticia/123338/tarifa-zero-pode-aquecer-a-economia-mas-financiamento-ainda-e-desafio>

Veículo: Online -> Site -> Site Congresso em Foco

Seção: São Caetano