

Circula #11 | Tarifa zero: um sonho possível?



Olá!

Pagar a tarifa do transporte via impostos, e não ao embarcar. Essa é a proposta da tarifa zero, que pretende [efetivar o direito constitucional à mobilidade](#) e rende debates polêmicos.

A principal dúvida que costuma surgir se refere à forma de [financiamento do sistema](#). Sem a cobrança do passe, como manter as contas “no azul”?

A preocupação é ainda maior desde o início da pandemia de covid-19. O transporte público, que já passava por uma crise estrutural, viu-se ainda mais vulnerável com as pessoas migrando em peso para modais individuais.

Então, pode a tarifa zero ser uma [alternativa](#) para o momento? É sobre isso que vamos falar na 11ª edição da **Circula**.

Tempo de leitura: 6 minutos.

Mundo tão desigual

A organização não governamental (ONG) [Nossa São Paulo](#) estima que mais de 60% da população de baixa renda não visita amigos e parentes nos fins de semana por não ter acesso à mobilidade. Além disso, mais de 45% têm acesso restrito ao sistema de saúde pública pela mesma razão. Portanto, a gratuidade no transporte é uma forma de garantir direitos fundamentais para além do deslocamento.

Além disso, a proposta está baseada em uma inversão técnica: em vez de considerar que os usuários são um gasto a ser compensado com o passe, entende-se que os custos do sistema independem do número de usuários. É esse o “pano de fundo” da crise do transporte coletivo hoje e é por isso que faz sentido [subsidiá-lo de outro modo](#).

Como pagar essa conta?



(Fonte: Tenor/reprodução)

Atualmente, a tarifa zero existe em cerca de 20 [cidades brasileiras](#). Mais de 1 milhão de pessoas contam com a isenção tarifária universal no País (e não apenas [ações parciais](#), destinadas a idosos, estudantes e pessoas com deficiência). Por isso, vale a pena se atentar a como esses municípios subsidiam a política.

Dois casos interessantes são [Maricá \(Rio de Janeiro\)](#) e Vargem Grande Paulista (São Paulo). O primeiro conseguiu estabelecer a tarifa zero com

royalties do petróleo; já o segundo trocou o vale-transporte por outro modo de auxílio, também pago pelas empresas.

Enquanto não há uma política nacional que viabilize e financie a medida, as [cidades brasileiras podem achar saídas “individuais”](#) que casem com a matriz econômica própria de cada lugar.

Embora não haja uma “receita de bolo”, alguns especialistas, como o engenheiro [Lucio Gregori](#), defendem a instauração de impostos progressivos para obter a verba. Assim, [cobra-se dos mais ricos](#) a viabilidade de um sistema que melhore o trânsito, a economia, o meio ambiente e a saúde, além de diminuir o [número de acidentes](#). Isso promove benefícios e deixa de gastar recursos com doenças cardiorrespiratórias, lesões e indenizações de sinistros, por exemplo.

Se o trânsito é pensado para priorizar os modais individuais, é importante criar mecanismos que [revertam essa tendência](#). A tarifa zero pode colaborar nesse sentido, já que tem o potencial de aumentar o número de usuários e deixar mais carros na garagem.

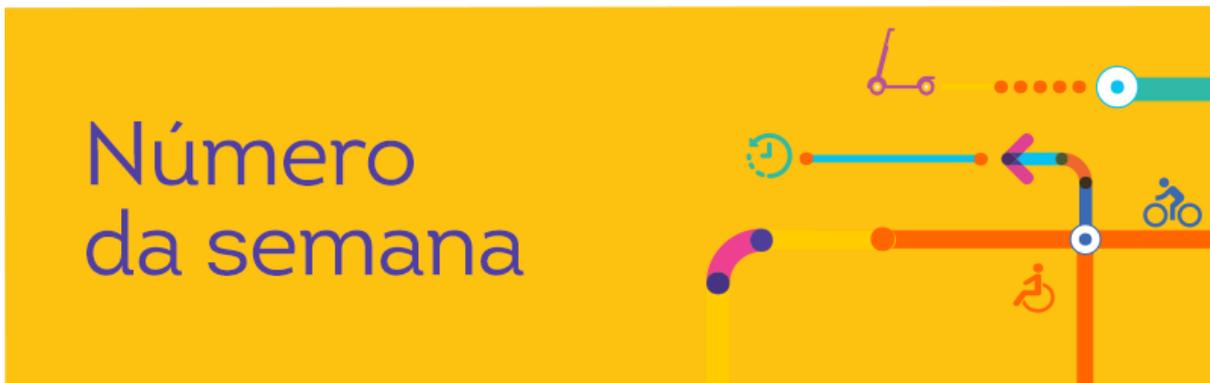


Talim é uma das [principais experiências de tarifa zero no mundo](#). Para implementar o modelo e tornar o sistema superavitário, a capital da Estônia estimulou seus habitantes a atualizar os dados cadastrais. Assim, a cidade aumentou a contribuição de impostos e conseguiu **viabilizar a gratuidade**.



A tarifa zero exige novas saídas técnicas e um tanto de ousadia na concepção de cidade, mas os avanços são lentos. O desafio atual passa por garantir o mínimo, e a prova disso é que no Congresso Nacional se discute atualmente a aprovação do [Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas \(Pnami\)](#).

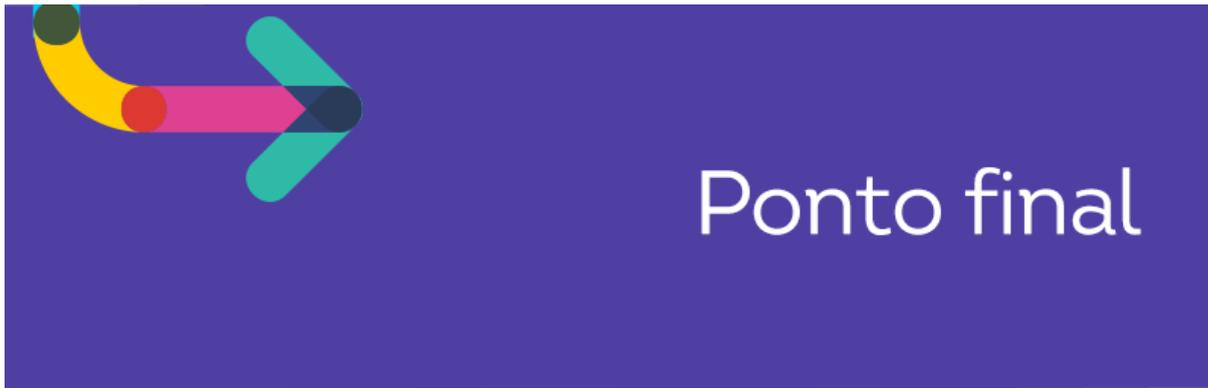
O Pnami foi criado para viabilizar a circulação de idosos com 65 anos ou mais, sendo aprovado no Senado, o projeto segue para a Câmara dos Deputados.



170 milhões

Esse é o número de pessoas que usam o transporte público [todos os dias](#) no Brasil, segundo [dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada](#)

(Ipea). O órgão estima que 88,8% dos brasileiros que usam transporte público dependem do modal.



“Eu também acho que não existe ‘almoço grátis’. O que estamos discutindo é quem paga o ‘almoço’.”

Lucio Gregori, maior especialista em tarifa zero no Brasil, em entrevista [ao Portal Mobilize](#).

**Conheça o Estadão
Expresso Na Perifa
em parceria com a 99**

