

SONHAR MAIS UM SONHO IMPOSSÍVEL? REFLEXÕES SOBRE A ADOÇÃO DE DIFERENTES SISTEMAS DE TARIFA ZERO NA EUROPA E SUA VIABILIDADE DE REPRODUÇÃO

Resumo: O direito à mobilidade tem sido cada vez mais discutido nos cenários nacional e internacional, como demonstrado por sua inserção no rol de garantias constitucionais, e pelas múltiplas iniciativas internacionais que visam a facilitação do acesso a meios de transporte público. A garantia de acesso a esse direito, embora apresente obstáculos e desafios, faz-se essencial uma vez que a mobilidade não tem como fim somente o acesso à cidade *per se*, mas também possibilita a concretização do acesso a outros direitos. A mobilidade pública assume função indispensável como meio para usufruto de outros direitos ao possibilitar aos cidadãos formas de, por exemplo, transitar dentro de e entre municípios, utilizar serviços e realizar funções, acessar fontes de lazer e pontos de convivência. Em face de tamanha relevância, a busca por maneiras novas e eficientes de promover o deslocamento de indivíduos, por diversos meios de transporte público, tem se tornado um foco em múltiplos países — no presente trabalho, será dado destaque a propostas promissoras e já bem-sucedidas na Europa. Nesse contexto, uma proposta que tem se sobressaído é o sistema de tarifa zero no transporte público, com vistas à garantia do deslocamento de pessoas não como um mero serviço, mas como ponto imperioso na concretização do direito à mobilidade e liberdade de locomoção.

Palavras-chave: Direito à mobilidade. Tarifa Zero. Transporte público.

Abstract: The right to mobility has been increasingly discussed in both national and international contexts, as demonstrated by its inclusion in the list of constitutional guarantees, and by multiple international initiatives which aim to facilitate access to public means of transportation. Guaranteed access to this right, despite its obstacles and challenges, is essential because mobility doesn't mean solely enabling people to access the city *per se*, it also provides access to other rights. Public mobility acquires a key function as a means to afford citizens the enjoyment of other rights by enabling them to, for example, navigate in and between cities, make use of services and fulfill roles, access leisure opportunities and places to socialize. In light of such importance, the search for new and efficient ways to promote mobility via various means of transportation has come into focus in several countries — in this work, promising and already successful European approaches will be emphasized. A proposal which has stood out is the free fare public transport system, which aims to ensure access to transportation not as a mere service, but as an invaluable asset in the implementation of the right to mobility and freedom of movement.

Key-words: Free fare. Public transport. Right to mobility.

1. INTRODUÇÃO

Em setembro de 2015, foi aprovada a Emenda Constitucional 90, que alçou o transporte ao rol dos direitos sociais presentes no artigo 6º da Constituição Federal. Esse panorama reflete como a questão do debate sobre o direito à mobilidade, enquanto uma garantia autônoma, tem ganhado força ao longo de anos recentes. Para além disso, o fato de alçar o transporte a uma categoria tão relevante de direitos evidencia tanto possibilidades quanto desafios que ainda precisam ser enfrentados para a concretização dessa prerrogativa enquanto fundamento constitucional. Nessa perspectiva, esse direito exerce um papel ímpar de atuar como instrumento que permite ao indivíduo não só o acesso a cidade, mas o acesso a outros direitos,

em um sentido amplo (TORQUATO, *et al*, 2021). O transporte, em tal perspectiva, assume a função de permitir aos habitantes de determinada localidade que se movimentem pelos espaços e possuam meios de efetivamente transitar pelo município, prestar e utilizar serviços, transitar por locais de lazer, entre diversos outros usos cotidianos, sendo um mecanismo essencial para a coletividade. Desse modo, tem-se buscado ativamente por novas maneiras de promover o deslocamento das pessoas, das melhores formas possíveis, por diferentes modos de locomoção. Entre tais proposituras, foi reacendido, com maior intensidade, o debate sobre a tarifa zero no transporte público, encabeçado principalmente pela atuação presente de movimentos sociais e acadêmicos engajados em prol de lutas pela democratização dos espaços coletivos. Assim, buscando compreender a lógica da mobilidade como um direito, e não meramente como um serviço, ganharam força estudos e iniciativas que propõem a adoção da gratuidade da tarifa como uma alternativa eficiente para o transporte coletivo. Essa alternativa, por si própria, não pretende solucionar todos os problemas de mobilidades existentes, mas contribuir para a concretização de uma mudança real de panoramas (DOMINGUES, 2022).

Nesse sentido, o propósito desse trabalho reside em apresentar breves apontamentos sobre a realidade de algumas localidades europeias, que já adotaram tal alternativa, realizando uma observação comparada entre essas distintas realidades e nossa vivência. Dessa forma, pretende-se observar diferentes exemplos de aplicação da tarifa zero e discutir se tais modelos poderiam ser empregados de modo amplo, em municípios brasileiros, para solucionar questões crônicas de mobilidade nos espaços urbanos, visto que há diferentes modelos para a implementação desse projeto. Assim, quando se trata da gratuidade da tarifa, os primeiros questionamentos a serem pontuados são referentes, principalmente, ao financiamento desse sistema, além de questões acerca da qualidade do serviço prestado e da dimensão de abrangência. Por isso, faz-se trivial realizar uma análise de casos já implementados, buscando por orientações do que deve ou não ser reproduzido. Dessa forma, no cenário internacional, em 2020, existiam mais de 150 cidades ao redor do globo que ofereciam a tarifa de transportes de forma gratuita (PLANKA.NU, 2020), com uma ampla concentração desses municípios, sobretudo, em países europeus. Além disso, é possível observar também que nos países do velho continente há uma grande preocupação com questões sociais e ambientais, de forma geral, implantando a tarifa zero sob justificativas de proporcionar melhores condições de vida para a população (VERMANDER, 2022). Enquanto isso, nos EUA, por exemplo, a motivação para adoção dessa política reside em argumentos de cunho econômico e mercadológico. Em tais aspectos, os exemplos das regiões citadas tendem a apontar que a existência desse sistema pode estar associada, a princípio, a países ricos, com altas taxas de desenvolvimento humano e divisão de renda. No entanto, uma análise pormenorizada demonstra, como se pretende comprovar, que tais fatores não são necessariamente preponderantes e o Brasil pode abstrair contribuições da experiência desses países.

Já em solo nacional, existem, atualmente, 34 cidades brasileiras a adotar a tarifa zero de modo amplo, para toda a população, segundo levantamento da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (PORTELA, 2022). Além disso, em pelo menos outras 14 já existem projetos de implementação dessa prática que fornecem transporte gratuito para algumas linhas ou serviços específicos ou para grupos em específico (MANSUR, 2022). Entretanto, a grande tendência que pode ser verificada entre esses municípios brasileiros reside na característica de que são, praticamente na totalidade, pequenos municípios, os quais se concentram em zonas interioranas de apenas alguns estados brasileiros, conforme pode ser observado na Tabela 1, abaixo.

Tabela 1 – Divisão, por estado, do atual número de municípios brasileiros que adotam alguma política de tarifa zero

Estado	Nº de municípios
SP	15

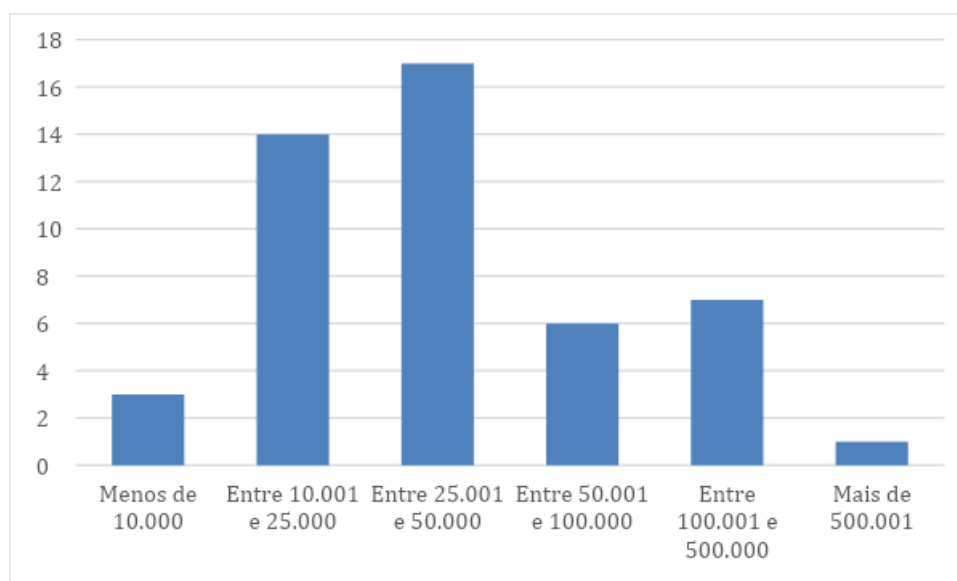
MG	12
PR	8
CE	4
RJ	4
GO	3
MA	1
RS	1
Total:	48

Fonte: (Elaboração própria) Mansur, 2022.

Dessa maneira, fica evidente a grande ocorrência dessas cidades especialmente no interior dos estados de São Paulo e Minas Gerais, responsáveis por concentrarem sozinhos 56,25% das localidades brasileiras. Um fator crucial para explicar tal tendência será evidenciado com maior destaque em momento oportuno, e é um dos grandes problemas do transporte coletivo brasileiro: o financiamento. De modo amplo, o custeio do transporte enfrenta uma situação dramática no país, visto que é sustentado quase integralmente pelos usuários dos ônibus. Vermader (2022) pontua que tal despesa corresponde, em média, a 90% do pagamento dos sistemas. Essa enorme sobrecarga sobre os indivíduos gera a desconcertante percepção de que os mais penalizados pelas tarifas são as pessoas mais pobres, haja vista que constituem a grande maioria dos usuários cotidianos de coletivos (CORDOVIL; BARBOSA, 2021). Vale ressaltar que os modelos de isenção para grupos prioritários existentes na atualidade não são custeados por subsídios, mas recaem no preço final das passagens, fazendo com que, novamente, outros indivíduos arquem com os custos (TORQUATO, *et al*, 2021). Diante desse cenário, a maioria dos municípios não possui um planejamento para arcar com os custos de tarifas gratuitas para a população, haja vista que não possuem uma estrutura para arcar com esse custo, o qual passaria a recair sobre o poder público. Assim, esse modelo insustentável é demasiado punitivo para o usuário e não conseguiria se manter sem recursos públicos suficientes para viabilizar toda a infraestrutura de operação necessária. Isso faz com que muitas localidades não sejam capazes de elaborar propostas de isenção de tarifa mediante a falta de programas estruturados para lidar com os custos. De fato, como também constatou Vermader (2021), a maioria das cidades no Brasil somente procurou adotar essa saída devido a um sistema viário falido ou que não conseguiu se manter sozinho, poucas são as exceções a adotar essa política de modo organizado e estruturado.

Ademais, é preciso sopesar a extensão das regiões em questão, posto que constituem em maioria municípios pequenos, com um baixo número de habitantes. Em tal quesito, o baixo número de moradores, o qual demanda uma pequena frota e poucas linhas, também agrega para o fato de que as práticas de isenção sejam adotadas, na grande maioria, em cidades com populações em torno de 10.000 a 50.000 habitantes, consoante ao Gráfico 1, a seguir.

Gráfico 1 – População (por hab.) dos municípios brasileiros que adotam alguma política de tarifa zero



Fonte: (Elaboração própria) Mansur, 2022.

Em face a todos os pontos aqui levantados, o grande dilema da isenção de taxas do transporte coletivo reside em como transpor a experiência dos países europeus para grandes centros urbanos do país. Apesar de os casos parecerem discrepantes e, até mesmo, não se visualizar condições de implementação a curto prazo, existem muitas práticas que podem ser seguidas e medidas a serem tomadas, com base na visualização de alguns exemplos, que serão delimitados neste trabalho.

2. EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS

No panorama internacional, a tarifa zero é uma prática que remonta a meados do século passado, mas que somente agora começa a tomar fôlego e ganhar espaço nas discussões. Colomiers, uma pequena cidade de 40 mil habitantes, localizada no subúrbio de Toulouse, na França, foi pioneira na adoção desse modelo em 1970 (PLANKA.NU, 2020). Tal política se disseminou por outras regiões francesas, sendo, atualmente, uma realidade presente em mais de 30 municípios, com especial destaque para a cidade de Dunquerque que, a partir de 2018, passou a disponibilizar transporte gratuito para os 200 mil habitantes da área metropolitana (YEUNG, 2021). Já em 2013, Tallinn, na Estônia, tornou-se a primeira, e até o momento, única capital europeia a implementar tal medida de modo amplo e irrestrito para toda a população. Vale ressaltar, porém, que outras capitais do velho continente já discutem propostas de viabilidade de implementação de isenção das tarifas de transporte, como Paris. Ademais, alguns países europeus possuem projetos para estabelecer um passe nacional de transportes, o qual permitiria um acesso amplo aos meios de transporte por todo o país, a saber, Portugal e Alemanha (NARCISO, 2022). A solução apresentada por tais países não configura uma isenção de tarifa, mas aponta para uma ideia em prol de facilitar e ampliar o acesso à mobilidade nos Estados. Fato é que cada um desses locais possui características distintas e enfrentou desafios próprios no estabelecimento do projeto, seja o número de habitantes, financiamento, entre outros fatores, que justificam uma discussão mais delongada sobre cada sistema.

2.1. Luxemburgo

Em fevereiro de 2020, Luxemburgo se tornou oficialmente o primeiro país do mundo a oferecer passe livre gratuito para todos os 626 mil habitantes e turistas que se encontrarem no país. Dessa maneira, qualquer pessoa pode aceder aos ônibus, trens ou bondes do país sem a necessidade de adquirir quaisquer passagens, gerando uma economia média mensal de

aproximadamente 100 euros por família, conforme cálculo do consórcio de transporte público de Luxemburgo (BARBEDO, 2022). Nesse direcionamento, a perspectiva de todo um país adotar a tarifa zero é extremamente animadora, entretanto, as características desse Estado podem atravancar a viabilidade de reprodução do mesmo modelo. Assim, ainda que tenha uma população diminuta e uma extensão territorial de aproximadamente 2,5 mil quilômetros quadrados, - para efeitos de comparação, o Distrito Federal tem em média 5,7 mil quilômetros quadrados -, Luxemburgo possui o maior Produto Interno Bruto per capita do mundo, em 2022, esse valor era equivalente a 137 mil dólares (PEREIRA, 2022). Enquanto isso, o Brasil possui um PIB per capita de 7,5 mil dólares. Isso se faz relevante tendo em vista que o modelo de financiamento do transporte luxemburguês se baseia no direcionamento de impostos do orçamento nacional (BARBEDO, 2022). Para além disso, no país europeu, os custos de transporte público já eram praticamente todos cobertos pelos aportes do governo, antes da implementação da gratuidade. Conforme relembra Santini (2019, p. 84), os gastos com subsídios eram de "cerca de um bilhão de euros, enquanto a receita das passagens é de cerca de 30 milhões de euros, o que impulsionou a decisão de abolir passagens".

Lado outro, se a realidade entre os dois países parece muito destoante, urge fazer apenas uma breve reflexão. De maneira geral, fazendo uma comparação simples, Luxemburgo investe por volta de 1,2% do PIB no financiamento, enquanto o Brasil dispõe de 7 bilhões de reais para investimentos com mobilidade no país (PEDUZZI, 2021), representando 0,08% do PIB nacional. Assim, paralelamente, caso o Brasil investisse o mesmo tanto que o Estado europeu, teríamos um montante de mais de 100 bilhões de reais para a mobilidade. Todavia, esse não é o foco dessa momentânea discussão, visto que esse é um cálculo simples em que não se considerou outros fatores como modelos de outorga, gerência, infraestrutura, população, entre outros. Assim, o intuito foi apenas chamar atenção para a prioridade dada ao tema em cada local. O modelo de transportes coletivos brasileiros é municipalizado e funciona, na maioria dos casos, por modelos de outorga, mas segundo relembra Santini (2022), tem-se proliferando episódios em que as empresas demandam subsídios do poder público para se manterem. Conforme pontua o autor, o principal lucro dessas companhias não reside na arrecadação com as passagens, mas no auxílio dos cofres públicos. Como no caso da Linha 4-Amarela do metrô de São Paulo, privatizada em 2006, a qual, devido ao contrato, faz com que recursos de outras linhas sejam direcionados para cobrir eventuais prejuízos da concessionária privada

(...) Em outras palavras, no metrô de São Paulo, o funcionamento da Linha 4-Amarela é subsidiado com recursos públicos, só que de um jeito torto. Exatamente como acontece no caso dos subsídios sem contrapartida para redes de ônibus em dificuldades financeiras. Se o Estado vai arcar com os custos, será que não daria para reduzir o preço das passagens ou mesmo abolir as catracas de vez? (SANTINI, 2022).

2.2. Tallinn

A gratuidade do passe foi adotada na capital da Estônia em 2013, por meio de um referendo entre a população local. A cidade, que naquele período possuía uma população estimada em cerca de 410 mil habitantes, aprovou a moção com uma votação favorável de 75% entre os votantes, representando algo em torno de 60.900 votos (SANTINI, 2019). Vale dizer que, no início, a medida não obteve o resultado previsto. Nesse direcionamento, um dos principais objetivos buscados ao se implantar a tarifa zero consistia em reduzir o número de carros de transporte individual nas ruas, porém, nos meses seguintes, ainda que a utilização do transporte coletivo tenha se ampliado, o número de veículos individuais em circulação não reduziu (BARBEDO, 2022). A administração local descobriu, então, que isso ocorreu uma vez que a maioria dos novos usuários eram pessoas que anteriormente transitavam a pé, ou seja, os motoristas continuaram com os velhos hábitos, a usar os próprios carros, apesar da opção de

transporte gratuito. Desse modo, o governo local tomou medidas como a ampliação do número de vias exclusivas para ônibus, propiciando maior agilidade aos trajetos feitos por esse meio, assim como encareceu o preço para o estacionamento de carros nas vias públicas (BARBEDO, 2022). Tais medidas surtiram efeitos, apesar de tímidos, de modo que as estimativas apontavam para uma redução de 9% do número de veículos individuais transitando pela cidade, em comparação com o período anterior ao passe livre, enquanto o uso de coletivos subiu em 13% (CUNHA, 2015). De acordo com Santini (2019), uma das causas para isso foi decorrente do alto número de passageiros que já utilizavam o transporte coletivo antes, cerca de 40% da população, sendo que muitos já possuíam isenção da tarifa por causa de algum outro fator.

Para além disso, houveram pontos importantes para a experiência de Tallinn ser considerada positiva. Tal fator diz respeito ao cadastramento de cidadãos do município, que contribuiu para um ganho extra de receita de 36 milhões de euros por ano. Isso ocorreu, já que o acesso ao serviço gratuito estava condicionado à residência na cidade e, como forma de comprovar a moradia, era necessário fazer o cadastramento. Tal situação levou, inclusive, à regularização de muitos moradores que não eram cadastrados e, a partir de então, passaram a pagar impostos. Além disso, a cidade dispõe também de um sistema de estacionamentos públicos para carros, o qual contribui para custear o sistema, na mesma medida em que serve como desestímulo ao uso de veículos individuais (CUNHA, 2015). Tendo em vista que, anteriormente, o sistema arrecadava em torno de 12 milhões de euros e, atualmente, a rede arrecada em média 13 milhões, com as outras fontes de recursos, é possível considerar o caso da capital estoniana um bom exemplo, sobretudo, acerca de dois aspectos. (a) O "fracasso" inicial da proposta revela como a política de isenção tarifária empregada como uma solução isolada não será, por si própria, uma saída mágica para todos os problemas de mobilidade existentes, sendo preciso traçar estratégias mais abrangentes e inclusivas para além disso. (b) As medidas implementadas para desestimular a utilização de carros e estimular o uso dos coletivos são boas práticas facilmente reproduzidas, até mesmo em locais que não planejam adotar a tarifa zero no curto prazo. As práticas de cobrança por estacionamentos públicos de carro, por exemplo, já são realidade no cotidiano brasileiro e poderiam ser reformuladas para se adequarem a uma estrutura de captação de recursos para custeio do transporte.

2.3. Dunquerque

A cidade francesa implantou a tarifa zero após um período de testes e observações que se estendeu durante dois anos. Nesse intervalo de tempo, Dunquerque ofereceu transporte gratuito apenas aos fins de semana, visando a medir quais os impactos e a viabilidade de ampliar a prática. Os resultados obtidos foram promissores, de modo que o aumento do uso dos ônibus nos dias isentos foi de 78% (CALABRIA, 2019), e estimulou a ampliação da gratuidade do transporte com metas ambiciosas. Calabria (2019) relembra que o intuito com tal projeto buscava "duplicar o uso do ônibus na cidade, reduzir a emissão de poluentes pelo desestímulo do uso do carro, e reaquecer o comércio aumentando a circulação de pessoas". Assim, em setembro de 2018, o município passou a disponibilizar essa oferta para os quase 200 mil habitantes, permitindo o acesso gratuito às 18 linhas existentes. Quanto aos objetivos iniciais, pode-se considerar que a política foi bem sucedida e surtiu os efeitos esperados. Após três anos, o número de passageiros nos coletivos aumentou em 60% durante a semana e dobrou aos finais de semana, sendo que, entre novos usuários, 48% substituíram o uso dos carros particulares pela rede pública (YEUNG, 2021). Desse jeito, diariamente são realizadas quase 50.000 viagens, financiadas por um aumento de taxas das empresas locais. Entretanto, longe desse pequeno imposto desestimular a competitividade dos comerciantes, o efeito esperado é o contrário, posto que o aumento de circulação de pessoas pelos espaços do município aumenta o consumo e, conseqüentemente, as vendas das lojas (YEUNG, 2019). Dunquerque, tal qual o exemplo da cidade de Tallinn, já era custeado, antes da implantação da gratuidade no transporte, pela prefeitura municipal, que arcava com 85% do valor das passagens (CALABRIA, 2019). Então, o

efeito geral da abolição da tarifa não foi tão penoso para a gestão pública. Ora, consoante a fatores já elencados, é possível afirmar que tal subsídio ao transporte coletivo, apesar de não representar a mesma magnitude, já é uma realidade em algumas cidades brasileiras. Por exemplo, Belo Horizonte teve que oferecer um aporte de R\$ 237 milhões para a BHTrans — empresa responsável pelos serviços de transporte da capital mineira — em 2022, para garantir que o preço da tarifa permaneça inalterado até 2023 e que a frota não seja reduzida (G1, 2020). Tal situação ilustra como muitas vezes é necessária a interseção do poder público para conter o aumento do preço dos serviços públicos. Ainda que o financiamento represente uma parcela menor, se comparada ao caso da cidade francesa, é possível refletir a respeito do impacto que uma ampliação dos valores investidos, além de uma mudança no modelo de concessões, poderia gerar no preço das passagens e na oferta de transportes para a população.

2.4. Paris

Paris tem sido centro de intensos debates acerca da implementação de uma rede de transporte gratuito já há alguns anos, envolvendo não só gestores públicos da cidade, como também pesquisadores, a fim de avaliar a viabilidade da introdução desse projeto. De modo amplo, o objetivo da capital francesa, com a adoção de tal modelo para os mais de 2 milhões de habitantes, não se restringe somente aos ganhos financeiros, mas também abrange a promoção de uma melhor qualidade de vida para a população, reduzindo a poluição e ampliando a inclusão social (SANTINI, 2019). Nesse aspecto, os levantamentos produzidos pelos administradores públicos revelam a possibilidade efetiva da tarifa zero ser uma política viável que conseguiria se manter. Assim, estima-se que o custo total de cerca de 3 bilhões de euros anuais seria bancado mediante taxa sobre o uso do carro particular e sobre grandes empresas de tecnologia, imposto pioneiro no país, gerando um lucro final de 7 bilhões de euros (YEUNG, 2021). Além disso, faz-se relevante citar outros gastos que poderiam ser economizados, relativos a acidentes entre carros e horas de trabalho perdidas com deslocamentos.

(...) Com a adoção do passe livre universal, a cidade poderia economizar com o sistema de cobranças e controle, o que reduziria o custo operacional. Isso, somado aos ganhos coletivos de fortalecer o transporte público, incluindo a perspectiva de reduzir a circulação de carros e, com isso, a poluição, pode compensar a perda da receita das passagens com a adoção da tarifa zero (SANTINI, 2019, p. 80).

No entanto, apesar dos indicadores positivos, o projeto está paralizado. A ideia inicial previa a adoção gradual da tarifa zero até o ano de 2026, porém foi interrompida em 2020, sendo que a gratuidade somente foi implementada para menores de 18 anos (YEUNG, 2021). Segundo as justificativas para isso, ao invés de implementar o passe livre para toda a população, deveria-se procurar atingir grupos específicos, como desempregados e pessoas de baixa renda, sem a necessidade de sobrecarregar tanto o sistema. Assim, ainda que a empreitada parisiense esteja em *stand by* no momento, é possível extrair aprendizados desse processo, sobretudo, pela motivação da paralisação. Tendo em perspectiva que a logística ou o orçamento necessário para aplicar a gratuidade da tarifa pode se apresentar como um grande entrave para a ampla adesão a tal proposta, é factível considerar as ponderações dos franceses de manter o foco em setores específicos da sociedade. Dessa maneira, mesmo com a adoção parcial, os frutos colhidos seriam eficientes em aprimorar a mobilidade social para grupos mais necessitados, sem a necessidade de sobrecarregar os cofres públicos no curto prazo.

2.5. Outras políticas ou propostas adotadas na Europa

Dentre várias outras experiências europeias que já existem ou que estão em fase de estudo, existem algumas que não tratam unicamente da isenção, mas que visam concedê-la em condições específicas. Recentemente, foi apresentada uma proposta no Parlamento de Portugal para a criação de um passe nacional de transportes com o custo de nove euros mensais. Assim, seria garantido, ao portador do passe, o acesso a quaisquer meios de transporte no país, mediante o pagamento do valor mensal. O projeto português foi, em grande parte, influenciado por outro país da península ibérica, a Espanha, que implementou o mesmo esquema, em setembro de 2022 (NARCISO, 2022). O esquema espanhol também opera com base na compra de um passe, o qual permite que o usuário possa usufruir de viagens de trens para curtas e médias distâncias. Tal política possui um objetivo muito claro, trata-se de combater a inflação no país, que tem comprometido o poder de compra dos cidadãos espanhóis. Dessa forma, o governo pretende estimular o uso do transporte público e reduzir o gasto mensal das pessoas com transporte, principalmente daqueles trabalhadores que têm a necessidade de fazer viagens com frequência. Com isso, espera-se a realização de em média 75 milhões de viagens ferroviárias gratuitas até ao final deste ano, representando uma economia para os passageiros de 150 a 200 euros (NARCISO, 2022). Vale destacar que o passe gratuito teria um prazo limitado, somente até ao fim de 2022, mas, em função da alta demanda e do apelo popular, foi prorrogado para o ano de 2023. Nesse arcabouço, as duas ideias são advindas de uma proposição alemã, que foi criada também como reflexo da alta inflação, e perdurou ao longo dos três meses do verão europeu. Durante o período de vigência da medida, qualquer pessoa poderia adquirir o passe de nove euros, adquirindo o direito de transitar por todos os transportes públicos no país. De acordo com levantamentos governamentais foram vendidos 52 milhões de passagens, comprovando que essa alternativa foi extremamente bem sucedida no contexto de elevação dos preços de energia e combustíveis (NARCISO, 2022). Além disso, foi estimado que a taxa percentual de inflação estaria dois pontos percentuais mais elevada caso tal política não tivesse sido estabelecida. Em relação aos impactos ambientais, a redução no uso de transportes individuais foi responsável por impedir a emissão de 1,8 milhão de toneladas de CO₂, correspondente ao emitido por 388 mil carros em um ano (NARCISO, 2022). Apesar do término do prazo de validade do passe, foram registradas manifestações favoráveis à continuidade futura da medida não somente por parte da população, mas também por declarações de políticos.

Em tal direção, lições importantes podem ser espelhadas em um panorama brasileiro, com base nessas experiências. As proposições destes países foram concebidas a fim de serem alternativas em um momento de crise, para assegurar que o transporte não seja um grande fardo no orçamento da população. Tal objetivo revela como, infelizmente, ainda hoje os gastos com mobilidade e deslocamento representam grande parcela dos custos de diversas pessoas, tanto nos países citados quanto aqui no Brasil. Momentos de crise econômica são particularmente mais gravosos justamente para a parcela mais pobre da população, que sofre mais com a perda do poder de compra e da elevação de preços. Assim, as medidas de tarifas especiais podem ser boas alternativas para garantir que tais indivíduos não tenham o direito à mobilidade afetado em demasiado e possuam condições de efetivamente circular pela cidade. Para além disso, ressalta-se que o projeto de um passe não necessariamente precisa se restringir aos momentos de crise. Conciliando essa política com outros meios de financiamento e logística, poderiam ser construídas redes de transporte, a longo prazo, isentas de tarifa ou com cobranças especiais. Fato é que, independentemente da postura e do caminho adotado, faz-se necessário começar a planejar novas formas de financiamento e custeio do transporte coletivo que, ao contrário de aumentar a segregação e a diferença de renda, sirvam como instrumento de ocupação da cidade por todos. Ao analisar o plano de concessão dos ônibus de Salvador, Caribé (2021) acabou por constatar como os modelos de outorga podem se perder em um círculo vicioso que acaba por justamente depender da tarifa paga pelos usuários, majoritariamente das classes mais pobres. Um sistema que nunca foi financiado e se debruça sobre os ombros daqueles que mais precisam desse serviço não conseguiria ser modificado da noite para o dia. Desse modo, as políticas de transição e de financiamento que podem ser implantadas a curto

prazo são apontamentos eficazes que dão os primeiros passos rumo a essa revolução nos transportes. Assim, a tarifa zero não é apenas uma alternativa para um sistema que já tem apresentado fragmentações e instabilidades, mas uma forma de "reapropriação das metrópoles a ser oferecido àqueles que as constroem cotidianamente através dos seus trabalhos e dos seus deslocamentos" (CARIBÉ, 2021, p. 300).

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A importância da garantia do direito à mobilidade restou demonstrada pela detalhada exposição comparada realizada ao longo do presente trabalho. Nesse tocante, as diversas experiências internacionais analisadas apresentam variadas reflexões, dados e estudos de grande relevância a serem considerados em debates com vistas à concretização do efetivo, amplo e irrestrito direito à mobilidade. A gratuidade da tarifa no transporte público, foco deste trabalho, demonstradamente apresenta inúmeros benefícios, notadamente o impacto ambiental, - a exemplo da redução em emissões de CO₂ comprovada na experiência germânica -, e social, - expressa pela redução de gastos para usuários do transporte público, o que beneficia especialmente pessoas pobres que fazem uso cotidiano desse tipo de transporte -. No contexto brasileiro, na data do segundo turno das eleições presidenciais de 2022, uma instrução aprovada pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE) permitiu que fosse oferecida a isenção de tarifa no transporte público em municípios e estados de todo o país, reconhecendo ser essa uma medida favorecedora à democracia e ao exercício do direito de voto de pessoas que, sem a disponibilização desse acesso gratuito, não conseguiriam exercer seu direito constitucional ao voto.

A partir da análise realizada no sistema luxemburguês, percebe-se que a arrecadação atualmente advinda de passagens de ônibus, mediante a extinção da taxa, pode ser captada de outras fontes de recursos, de forma a retirar o ônus dos cidadãos mais necessitados, sem causar redução na receita estatal. Alternativamente, pode-se, também, considerar a proposta parisiense de estender a gratuidade, inicialmente, a grupos específicos da população, que mais necessitam do benefício. Assim, evitaria-se sobrecarga dos cofres públicos com o custeio da operação do sistema de transporte, mas os grupos mais necessitados seriam amparados pela implementação da medida de gratuidade. Em Dunquerque, onde a implementação da isenção de tarifa também foi gradual, foram expressivos os resultados positivos atingidos. Dessa maneira, experiências como as de Dunquerque e de Tallinn resultam na conclusão de que a tarifa zero não é uma solução isolada para o problema da mobilidade, porém essa isenção propicia expressivos benefícios a inúmeros cidadãos que dependem de transporte público para locomoção.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARBEDO, Patrícia. **Conheça 5 lugares no mundo com transporte público gratuito**. Yahoo Finaças, 19 de fev. 2022. Disponível em: <https://br.financas.yahoo.com/noticias/conheca-5-lugares-no-mundo-com-transporte-publico-gratuito-070021292.html>. Acesso em: 25 de out. 2022.

CALABRIA, Rafael. **Tarifa zero avança na Europa. E o Brasil?**. Idec, 12 de ago. 2019. Disponível em: Acesso em: <https://idec.org.br/artigo/tarifa-zero-avanca-na-europa-e-o-brasil>. 25 de out. 2022.

CARIBÉ, Daniel. Financiamento do transporte coletivo soteropolitano: o melhor exemplo da falência de um modelo. In: ALBERGARIA, Daniela; SANTARÉM, Paíque Duques; SANTINI, Daniel (Org.). **Mobilidade antirracista**. 1. ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 294-307.

CORDOVIL, Fabiola; BARBOSA, Leonardo. **A "tarifa zero" como possibilidade para a mobilidade urbana acessível.** Crítica Urbana, 20 de Jul. 2022. Disponível em: <https://criticaurbana.com/a-tarifa-zero-como-possibilidade-para-a-mobilidade-urbana-acessivel#:~:text=De%20acordo%20com%20o%20portal,j%C3%A1%20aderiram%20%C3%A0%20gratuidade%20tarif%C3%A1ria>. Acesso em: 25 de out. 2022.

CUNHA, Carolina. **Tarifa zero - desafio é levar modelo de cidades pequenas para metrópoles.** UOL, 2015. Disponível em: <https://vestibular.uol.com.br/resumo-das-disciplinas/atualidades/tarifa-zero-desafio-e-levar-modelo-de-cidades-pequenas-para-metropoles.htm>. Acesso em: 25 de out. 2022.

DOMINGUES, Letícia Birchall. **Tarifa zero: entre a utopia e a prática.** Brasil de Fato, 05 de ago. 2022. Disponível em: <https://www.brasildefatomg.com.br/2022/08/05/tarifa-zero-entre-a-utopia-e-a-pratica>. Acesso em: 25 de out. 2022.

MANSUR, Rafaela. **Mais de 40 cidades brasileiras aplicam tarifa zero no transporte coletivo.** G1, 14 de set. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/google/amp/mg/minas-gerais/noticia/2022/09/14/mais-de-40-cidades-brasileiras-aplicam-tarifa-zero-no-transporte-coletivo-veja-lista.ghtml>. Acesso em 16 de set. 2022.

NARCISO, João Bernardo. **Passe nacional de transportes a 9€/mês, uma boa proposta?** Lisboa para pessoas, 13 de out. 2022. Disponível em: https://lisboaparapessoas.pt/2022/10/13/passe-nacional-9-euros-boa-proposta/?doing_wp_cron=1665823536.0236070156097412109375. Acesso em: 14 de out. 2022.

PEDUZZI, Pedro. **Ministro diz que dispõe de R\$ 7 bi para investir em mobilidade urbana.** Agência Brasil, 20 de set. 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-09/ministro-diz-que-dispoe-de-r-7-bi-para-investir-em-mobilidade-urbana>. Acesso em: 27 de out. 2022.

PEREIRA, Leonardo. **As 20 maiores economias do mundo em 2022.** Dicionário Financeiro, 2022. Disponível em: <https://www.dicionariofinanceiro.com/maiores-economias-do-mundo/amp/>. Acesso em: 27 de out. 2022.

PLANKA,NU. **A estrutura de poder no trânsito.** 1. ed. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo Literária, 2020.

PORTELA, Michelle. **Tarifa Zero do transporte é viável a municípios com conta no azul.** Correio Braziliense, 09 de ago. 2022. Disponível em: <https://www.google.com/amp/s/www.correiobraziliense.com.br/economia/2022/08/amp/5027925-tarifa-zero-do-transporte-publico-e-viavel-a-municipios-com-contas-no-azul.html>. Acesso em: 25 de out. 2022.

Prefeitura de Belo Horizonte regulamenta concessão de 237 milhões de reais às empresas de transporte coletivo. G1, Belo Horizonte, 09 de jul. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2022/07/09/prefeitura-de-belo-horizonte-regulamenta-concessao-de-subsidio-de-237-milhoes-de-reais-as-empresas-de-transporte-coletivo.ghtml>. Acesso em: 03 de nov. 2022.

SANTINI, Daniel. **Passe livre: as possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização.** 1. ed. São Paulo: Autonomia Literária. 2019.

SANTINI, Daniel. Tarifa zero, a tecnologia social capaz de evitar o colapso da mobilidade nas cidades. **Revista Rosa**, São Paulo, v. 5, n. 3, 2022.

TORQUATO, Ana Maria Santos *et al.* Transporte público coletivo. In: ADÁRIO, Cleo *et al* (Org.). **Descomplicando a mobilidade urbana: manual de ações para gestores públicos**. 1. ed. Belo Horizonte: Mob Inc, 2021. p. 259-298.

VERMANDER, Marijke. Quando uma belga pesquisa a tarifa zero no Brasil. **Revista Rosa**, São Paulo, v. 5, n. 3, 2022.

YEUNG, Peter. **O exemplo das cidades que passaram a oferecer transporte público gratuito**. BBC, 15 de jul. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/vert-cap-57802696>. Acesso em: 25 de out. 2022.