

Encontro 2

# Financiamento do Transporte Público

Data de realização do evento: 30/06/2021

Organização:



Cofinanciador:





## PROJETO ACESSOCIDADES

O Projeto AcessoCidades é uma iniciativa da Frente Nacional de Prefeitos (Brasil), em parceria com a Confederación de Fondos de Cooperación y Solidaridad (Espanha) e Associazione Nazionale Comuni Italiani (Itália), que visa qualificar as políticas de mobilidade urbana em cidades brasileiras, espanholas e italianas.

O projeto é cofinanciado pela União Europeia e se articula por 4 eixos centrais:

**1. GOVERNANÇA:** articulação de redes nacionais e internacionais a partir da troca de experiências entre técnicos e gestores municipais, consolidação de boas práticas em mobilidade e acessibilidade urbana e realização de visitas técnicas no Brasil e na Europa;

**2. DIAGNÓSTICO E CAPACITAÇÃO:** mapeamento do uso de dados abertos e oficinas de capacitação do corpo técnico para a geração, abertura, atualização e utilização de dados de transportes para o planejamento municipal;

**3. PLANEJAMENTO E VIABILIZAÇÃO DE BOAS PRÁTICAS:** apoio à realização de diagnósticos locais de mobilidade e acessibilidade urbana e à implementação de ações técnicas e políticas que promovam o desenvolvimento urbano sustentável;

**4. ENGAJAMENTO:** fortalecimento de espaços de diálogo entre cidades e instituições de pesquisa e inovação, com a organização de atividades conjuntas e de um concurso para apresentação de ideias e ferramentas inovadoras para o planejamento e gestão da mobilidade urbana.

## CONTEXTO

**S**istemas de transporte seguros e de qualidade dificilmente são autofinanciados. Todos os anos, cerca de 0.9% do produto interno bruto dos países é investida, em média, em infraestrutura de transporte para permitir o deslocamento de pessoas e bens<sup>1</sup>. No caso do transporte coletivo, apesar dos investimentos em infraestrutura serem majoritariamente públicos, uma parcela importante do custo operacional do sistema é financiada diretamente pelos usuários. No Brasil, por exemplo, o custo dos sistemas de transporte coletivo é, em geral, coberto exclusivamente pela receita tarifária.

A pandemia da covid-19 evidenciou os problemas estruturais desse modelo de financiamento baseado na tarifa. Com reduções que variaram entre 70% e 90% no número de passageiros transportados durante os períodos mais restritivos da doença<sup>2</sup>, cidades pelo mundo constataram crises orçamentárias nos sistemas de transporte público. Para mantê-los funcionando, governos locais e nacionais aprovaram a transferência de recursos emergenciais para os operadores, para além dos subsídios normalmente praticados. Na ausência deste auxílio pelo poder público, outros sistemas de transporte deixaram de existir ou foram assumidos por outras empresas, colocando em risco o direito da população ao transporte<sup>3</sup>.

---

1. International Transport Forum (2021) [Statistics Brief: Spending on Transport Infrastructure](#).

2. Google (2020) [Relatórios de mobilidade da comunidade](#).

3. Ver Relatório 1 das Trocas de Experiências do Projeto AcessoCidades, sobre Transporte Público e Covid19.

## CONTEXTO

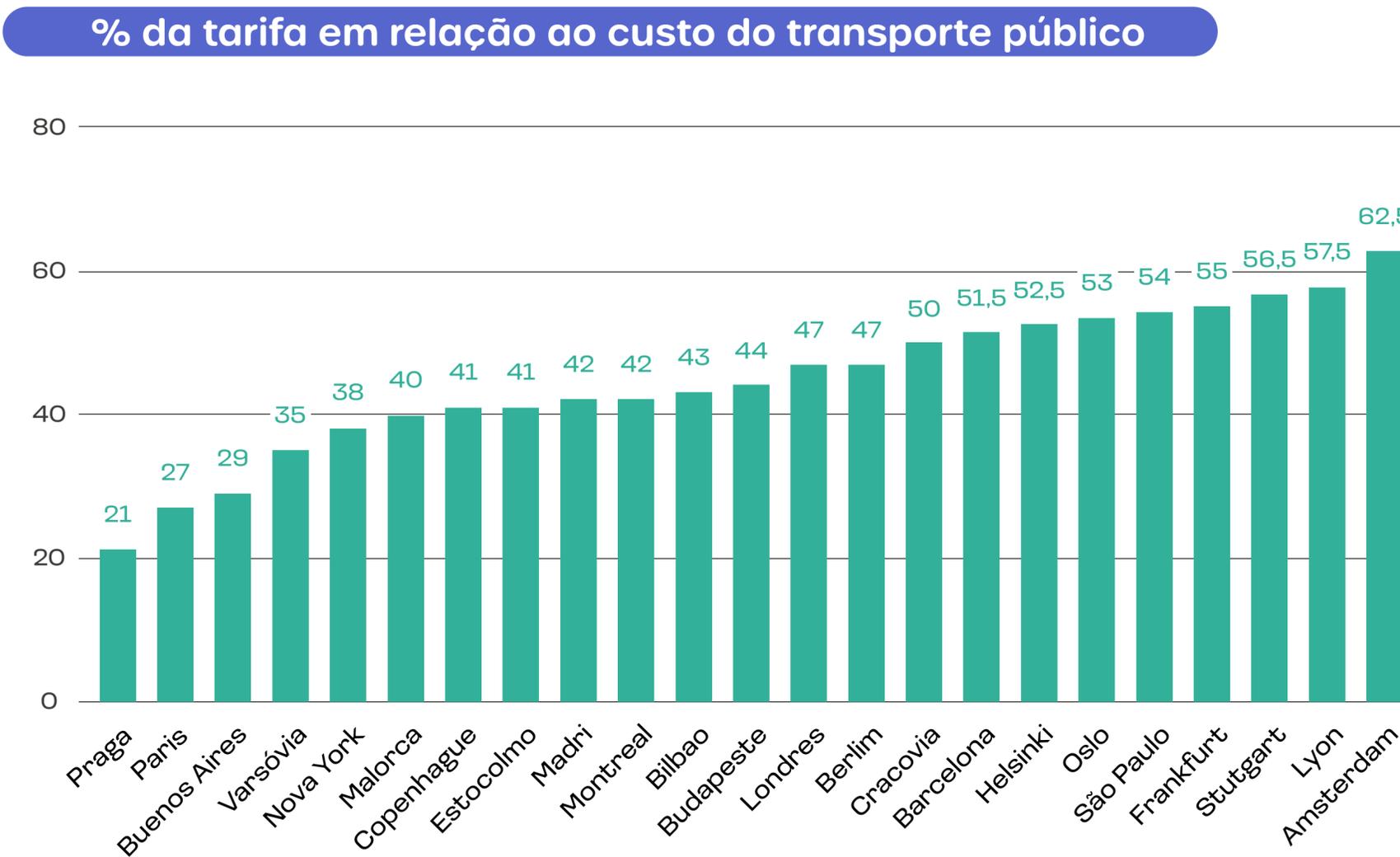
Uma reforma permanente do financiamento do transporte público, em especial no Brasil, é fundamental para reduzir a dependência tarifária e aumentar o volume de investimentos, assegurando sistemas confiáveis, acessíveis e de qualidade. Inclusive, bons sistemas de transporte público, além de constituírem direitos sociais, produzem benefícios ambientais e econômicos para a sociedade como um todo, para os que usam diretamente o serviço e também para os que não o utilizam. Estima-se que cada \$1 bilhão investido no transporte público representa cerca de \$5 bilhões de ganhos em PIB por produtividade a longo prazo e em redução de custos de transporte a curto prazo<sup>4</sup>.

Tais objetivos envolvem políticas amplas e integradas que atuem no sentido de distribuir equitativamente os benefícios e ônus diretos e indiretos dos sistemas de transporte. Isto é, diversificar fontes de receita e reduzir custos generalizados, incluindo a consideração de aspectos sociais, ambientais e econômicos.

Algumas cidades já apresentam avanços nesse sentido, com redução da participação da receita tarifária no custo operacional dos sistemas de transporte público.

4. Associação Nacional dos Transportes Urbanos (NTU). Boletins semanais sobre os impactos da pandemia de Covid-19 no transporte público por ônibus.

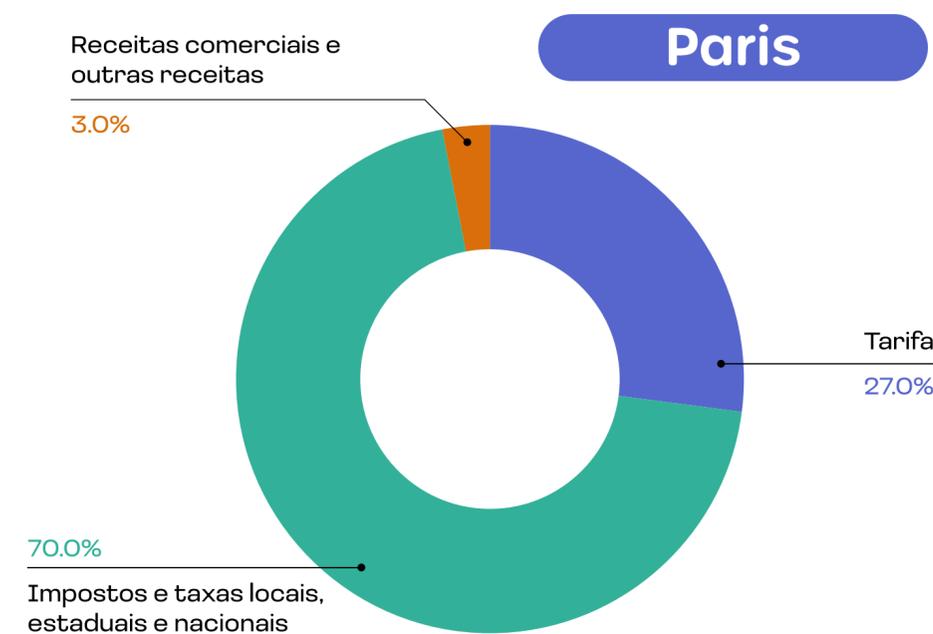
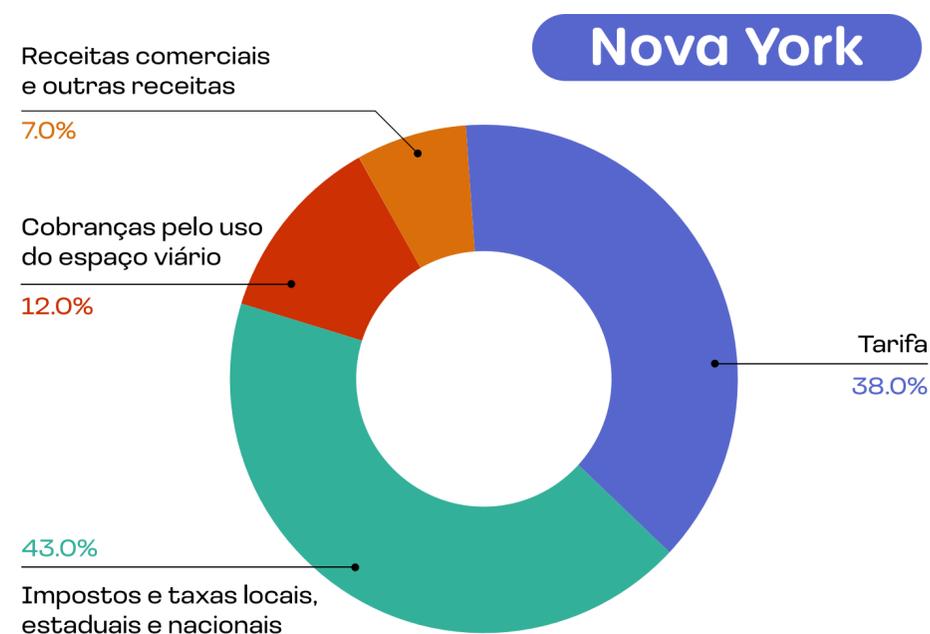
**Figura 1.** Participação da arrecadação tarifária no custeio do transporte público em cidades selecionadas<sup>5</sup>.



5. Dados sistematizados de: European Metropolitan Transport Authorities (2020) EMTA Barometer Report. New York Metropolitan Transit Authority (2019) MTA Budget Basics. Ministerio de Transporte de Argentina (2019) Subsidios al transporte público de pasajeros.

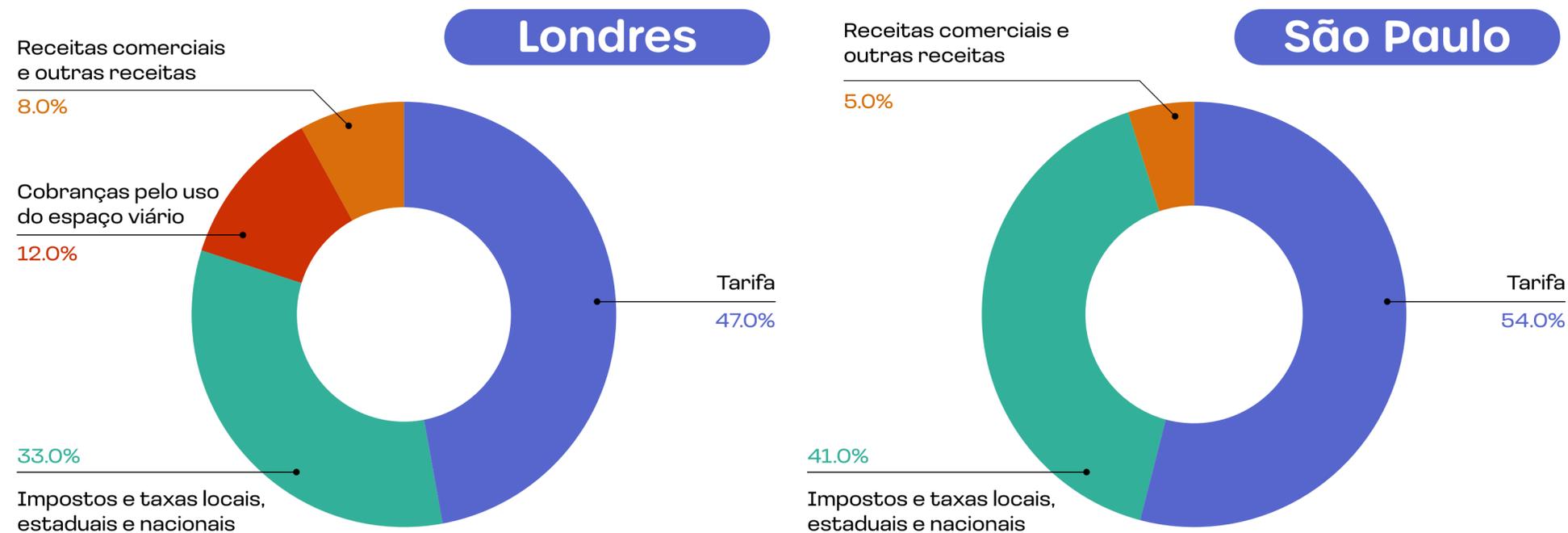
## CONTEXTO

Em Nova York, por exemplo, 43% do custo do transporte público é proveniente de impostos e taxas locais e regionais e 12% de pedágios e cobranças de usuários do transporte motorizado individual pelo uso do espaço viário. Em Paris, impostos e taxas, com destaque para a contribuição de médios e grandes empregadores por meio do Versement Transport, respondem por 70% do custo do sistema de transporte público. Em São Paulo, ao contrário da maioria das cidades brasileiras, os repasses de recursos municipais e estaduais cobrem 41% dos custos dos sistemas de metrô, trem e ônibus municipais.



**Figura 2.** Participação de diferentes fontes de receita operacional para serviços de transporte público<sup>6</sup>.

CONTEXTO



Frente aos novos e antigos desafios enfrentados pelas cidades, a troca de experiências é de extrema importância para a formulação e monitoramento de políticas públicas inteligentes e eficientes, que tenham como objetivo a promoção da mobilidade urbana sustentável e a redução de desigualdades sociais e urbanas.

6. Dados envolvem custos operacionais e investimentos em transporte, sistematizados de:  
New York Metropolitan Transit Authority (2019) [MTA Budget Basics](#).  
Île de France Mobilités (2018) [Affectation des recettes tarifaires, des concours publics pour le fonctionnement et des taxes affectées à Île-de-France Mobilités pour les transports collectifs d'Île-de-France](#).  
Transport for London (2019) [How we are funded](#).  
SPTrans, Metro e CPTM (2019) Relatórios Integrados de Administração: [SPTrans](#), [Metro](#) e [CPTM](#).

## CONTEXTO

Este documento sistematiza os principais desafios e ações debatidas no segundo encontro de troca de experiências entre cidades, organizado pelo projeto AcessoCidades, que teve como tema o Financiamento do Transporte Público. O evento teve a participação de representantes de municípios brasileiros, italianos e espanhóis.

■ **Assista ao evento completo pelo link:**

<https://www.youtube.com/watch?v=aXMUXx3mgDo&t=5s>



# Cidades Participantes

---



## Fortaleza - BR

População:

**2.7 milhões**  
de habitantes

População metropolitana:

**4.1 milhões**  
de habitantes



Fortaleza, localizada na região nordeste do Brasil, é frequentemente citada como exemplo nacional em inovações em mobilidade urbana. Em menos de 10 anos, a cidade multiplicou por 6 vezes a sua rede cicloviária, passando de pouco mais de 60 km em 2012 para 420 km em 2021.

No que se refere ao transporte público, com o Plano de Acessibilidade Urbana Sustentável em processo de finalização, Fortaleza estuda a implementação de fontes extratarifárias para financiar a infraestrutura e a operação do sistema. O déficit tarifário tem sido incorporado pelo poder público durante a pandemia e a prefeitura investe na priorização do transporte público e na integração modal como forma de reduzir custos operacionais e tempos de viagem dos usuários.

## Barcelona - ES

População:

**1.5 milhão  
de habitantes**

População metropolitana:

**3.5 milhões  
de habitantes**



A Área Metropolitana de Barcelona, formada por 36 prefeituras, é um exemplo de articulação entre cidades para promoção da integração territorial e da mobilidade urbana na escala metropolitana. O sistema de transporte público é planejado e monitorado por uma única autoridade pública de transporte, garantindo a coordenação e a integração da rede e das políticas de transporte no território. A maioria dos deslocamentos na região é realizada por modos ativos (42%) e coletivos (29%).

Subsídios das administrações locais e nacionais respondem pela maior parte dos custos do transporte público, compartilhando o ônus financeiro do sistema entre todos os beneficiários, incluindo passageiros do transporte coletivo e individual. Além disso, incentivos e penalizações com indicadores claros e objetivos inseridos nos contratos de concessão estimulam a redução dos custos e o aumento da qualidade do serviço prestado à população.

## Parma - IT

---

População:

**178.7 mil**  
**habitantes**



Localizada na região norte da Itália, a cidade de Parma é conhecida pela cultura e gastronomia. Com a maior parte dos deslocamentos realizados por transporte motorizado individual (55%), a cidade tem investido em tecnologias para promover um sistema integrado de transporte público mais sustentável, atrativo e acessível.

A disponibilização de informações em tempo real sobre a operação dos mais de 350 ônibus aumentou significativamente o número de usuários em pouco tempo. Além disso, cartões inteligentes facilitam a integração entre modos de transporte por ônibus convencionais e sob demanda, trens, serviços de compartilhamento de bicicletas e serviços de transporte por aplicativo.

# Desafios e Ações

---



## DESAFIO 1:

Promover melhores  
modelos de contratação  
do serviço de  
transporte público



## Ação 1 | Remuneração do serviço pelo custo operacional

### Barcelona

Na Área Metropolitana de Barcelona existem, concomitantemente, dois modelos de operação do transporte público. Na cidade de Barcelona, os sistemas de metrô e ônibus são operados por uma empresa de capital 100% público associada ao governo local. Nos demais municípios e no transporte intermunicipal, o serviço é prestado por gestão indireta a partir de licitações públicas realizadas a cada 10 anos, em geral.

No segundo caso, de gestão indireta, a arrecadação tarifária e os subsídios são geridos pela administração pública e os operadores são remunerados pelo custo necessário para a operação do serviço, por quilometragem percorrida. Dessa maneira, o risco do operador por eventuais reduções de arrecadação e demanda é transferido para o momento de assinatura do contrato, em que ambas as partes concordam com o valor e a previsão dos reajustes anuais.

## Qualidade percebida:

	Oferta	→	Frequência   Velocidade   Itinerário
	Confiabilidade	→	Pontualidade   Parada nos pontos
	Informação	→	Informações da linha   Informações sobre alterações no serviço
	Acessibilidade	→	Acesso fácil aos ônibus   Interface entre linhas
	Segurança	→	Acidentes   Agressões
	Conforto	→	Limpeza   Conforto das paradas e dos ônibus   Lotação   Odor
	Atenção	→	Amabilidade do motorista
	Tarifas	→	Compra simples de bilhete   Preço da viagem   Integração tarifária

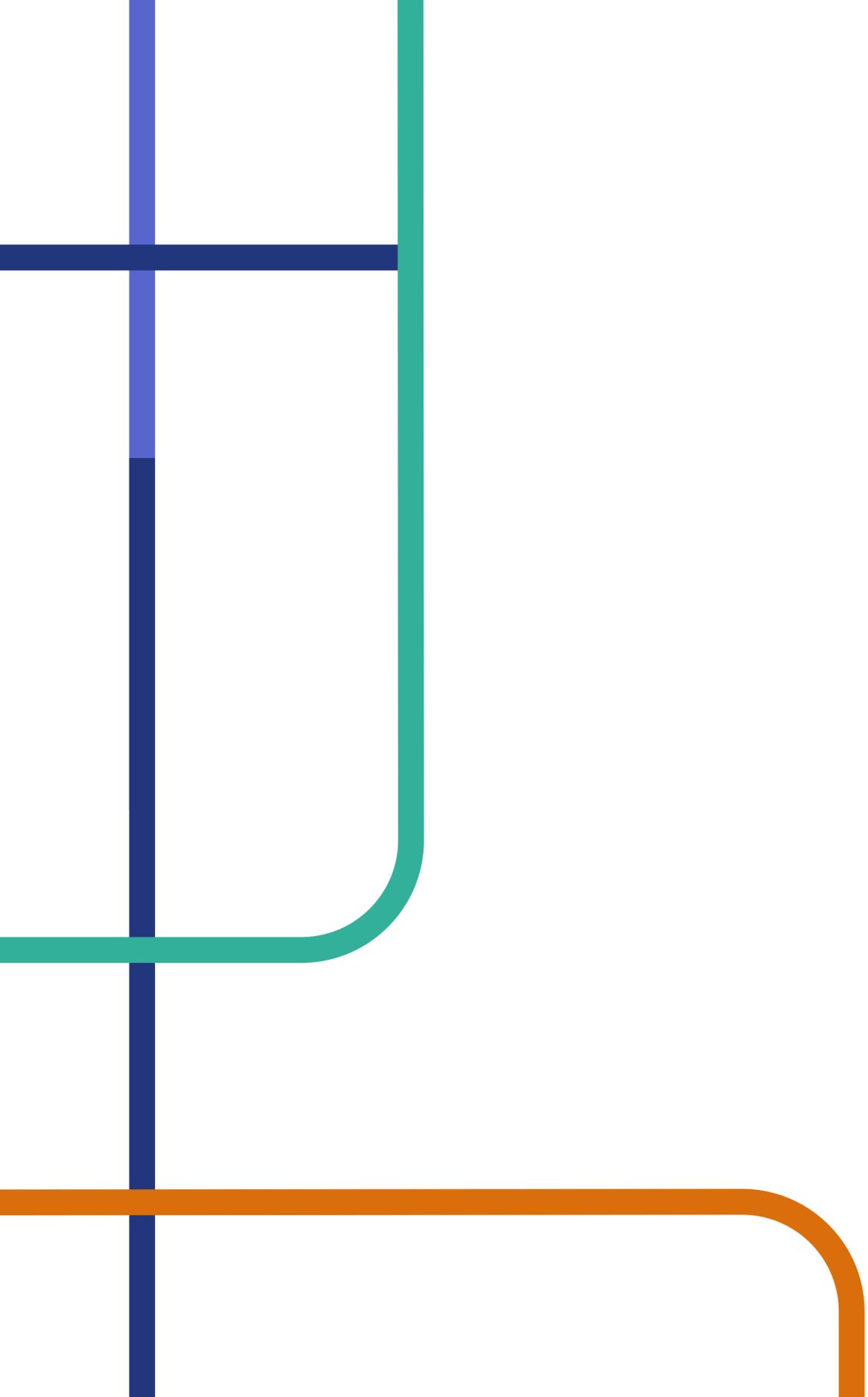
**Ação 2** | Incentivos e penalizações às empresas operadoras vinculados a indicadores de qualidade

## Barcelona

Os contratos de concessão para a operação do transporte público coletivo da Área Metropolitana de Barcelona incluem indicadores sobre a qualidade percebida pelos usuários e sobre a qualidade produzida pelos operadores, com impacto direto sobre a remuneração do serviço prestado.

## Qualidade produzida:

	Pontualidade	→	Tempo de espera (serviços de alta frequência) Cumprimento de horários (serviços de baixa frequência)
	Qualidade dos ônibus	→	Informação   Manutenção   Limpeza   Atenção ao cliente   Segurança   Condução
	Qualidade das paradas	→	Informação   Manutenção   Limpeza
	Respostas e queixas	→	Demora na resposta
	Informação dinâmica	→	Disponibilidade de informação em tempo real nos pontos de para e aplicativos



A qualidade percebida pelos usuários é avaliada por pesquisas semestrais realizadas com mais de 6 mil pessoas, de acordo com o perfil de idade, gênero, motivo de viagem, frequência de uso, etc. A qualidade produzida pelos operadores é avaliada por meio de inspeções nos ônibus e pontos de parada, por meio da técnica Mystery Shopping, na qual o fiscal se passa por um passageiro comum. Para garantir o controle regular da qualidade e a acessibilidade universal, cada ônibus é avaliado pelo menos duas vezes por ano e 20% das inspeções são conduzidas por pessoas com mobilidade reduzida, em cadeiras de rodas.

De acordo com o cumprimento das metas definidas pela administração pública para cada um dos indicadores de qualidade, as empresas são beneficiadas ou penalizadas financeiramente. O valor do benefício pode chegar a até 5% do valor global do contrato. Apesar da porcentagem pequena em relação ao total, esse valor pode corresponder ao dobro do lucro da empresa previsto em contrato.

## **O QUE NÃO FUNCIONOU**

Remuneração do serviço  
pela tarifa pública



No Brasil, o modelo de remuneração predominante é por passageiro transportado, em que o custo total da prestação do serviço é calculado a partir da demanda total prevista e as empresas operadoras recebem um valor médio por cada passageiro transportado.

Esse modelo introduz incentivos nocivos aos operadores que, sem o controle adequado, resultam no esforço pela minimização de custos associada à redução da qualidade do serviço. Isso se manifesta na redução da frota de veículos em circulação, menores frequências, maiores tempos de espera e maiores níveis de lotação.

## DESAFIO 2:

Aumentar a qualidade do serviço e reduzir custos operacionais

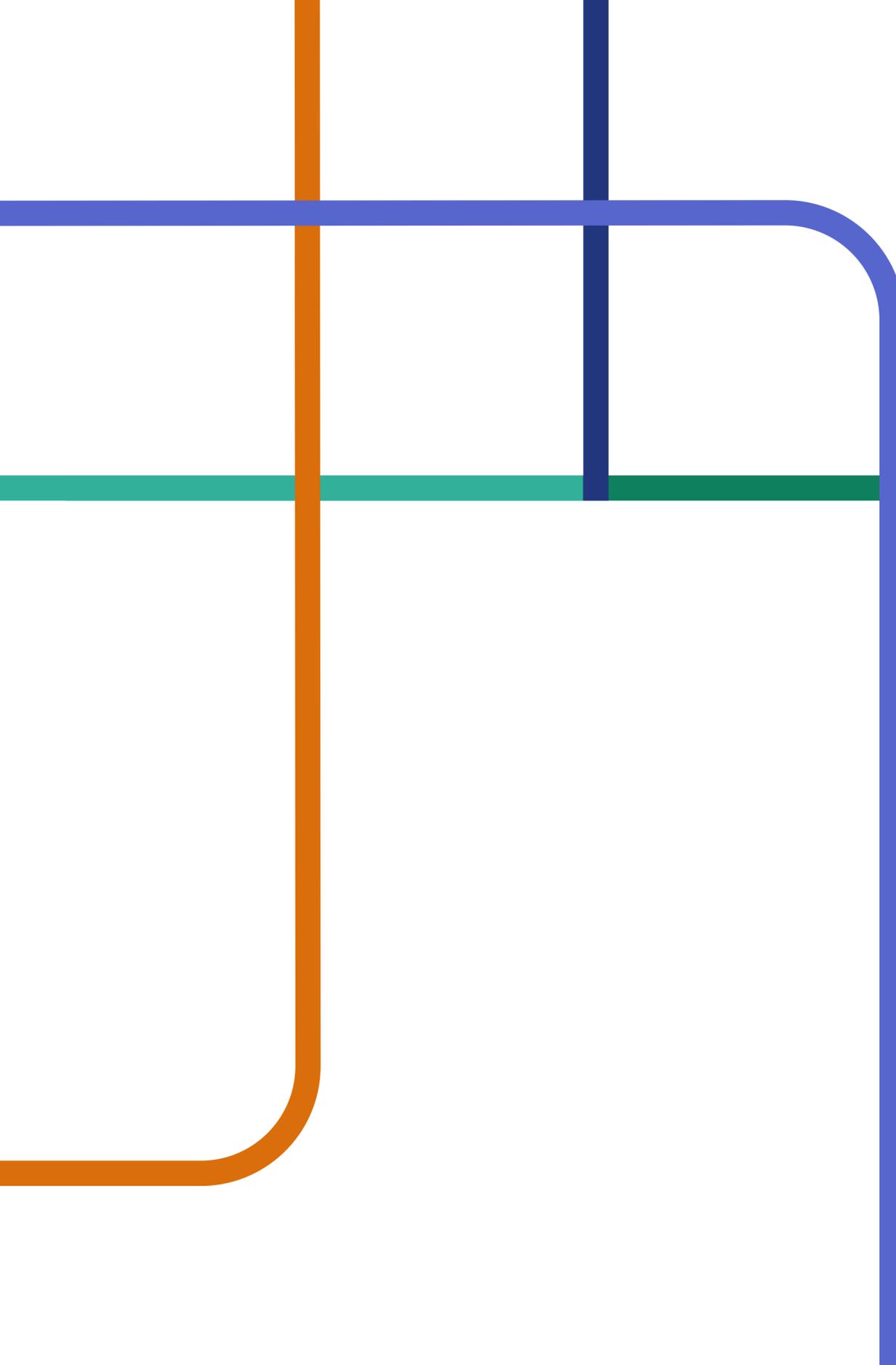


## Ação 4 | Prioridade ao transporte público coletivo no espaço viário

### Fortaleza

Desde 2013, a cidade de Fortaleza tem uma política ativa de priorização do transporte público coletivo no espaço viário por meio da implantação de corredores e faixas exclusivas aos ônibus. Atualmente, são 126 km de vias prioritárias, sendo 10 km de corredores segregados, 113 km de faixas exclusivas e 3 km de vias para ônibus em contrafluxo, isto é, faixas exclusivas em vias cujo tráfego de veículos ocorre no sentido contrário.

Como resultado da política, foram verificadas reduções nos tempos de viagem dos usuários e reduções dos custos operacionais nas linhas que passam pelos corredores e faixas exclusivas, ocasionadas pela maior velocidade dos ônibus.



## **Ação 5** | Conforto e tecnologia dos veículos do transporte público coletivo

### **Parma**

Frente à alta motorização individual por automóveis privados ou por serviços por aplicativos, a Província de Parma tem investido em tecnologia para tornar o acesso ao transporte público mais fácil, acessível, cômodo e atrativo para a população. Assim, o financiamento do transporte público é destinado não somente a prover um serviço que permita o deslocamento das pessoas entre origens e destinos, mas também a qualificar a experiência nas viagens, com ônibus novos, confortáveis e equipados com tecnologias de GPS e pontos de recarga USB. As informações em tempo real oferecem uma experiência de viagem mais completa e mais próximas dos serviços sob demanda, conferindo confiabilidade ao serviço.

## **Ação 6** | Substituição da frota de ônibus por veículos elétricos

### **Barcelona**

A Área Metropolitana de Barcelona está substituindo, progressivamente, os ônibus convencionais por veículos elétricos. Apesar do custo de aquisição ser cerca de três vezes maior em relação aos ônibus a diesel, a mudança da matriz energética da frota traz vantagens aos usuários e operadores. Além da redução da emissão de poluentes que contribuem com o efeito estufa, os ônibus elétricos são mais silenciosos, estáveis e apresentam melhor desempenho térmico, com custos menores de operação e manutenção.

### DESAFIO 3:

Diversificar as fontes de custeio do transporte público

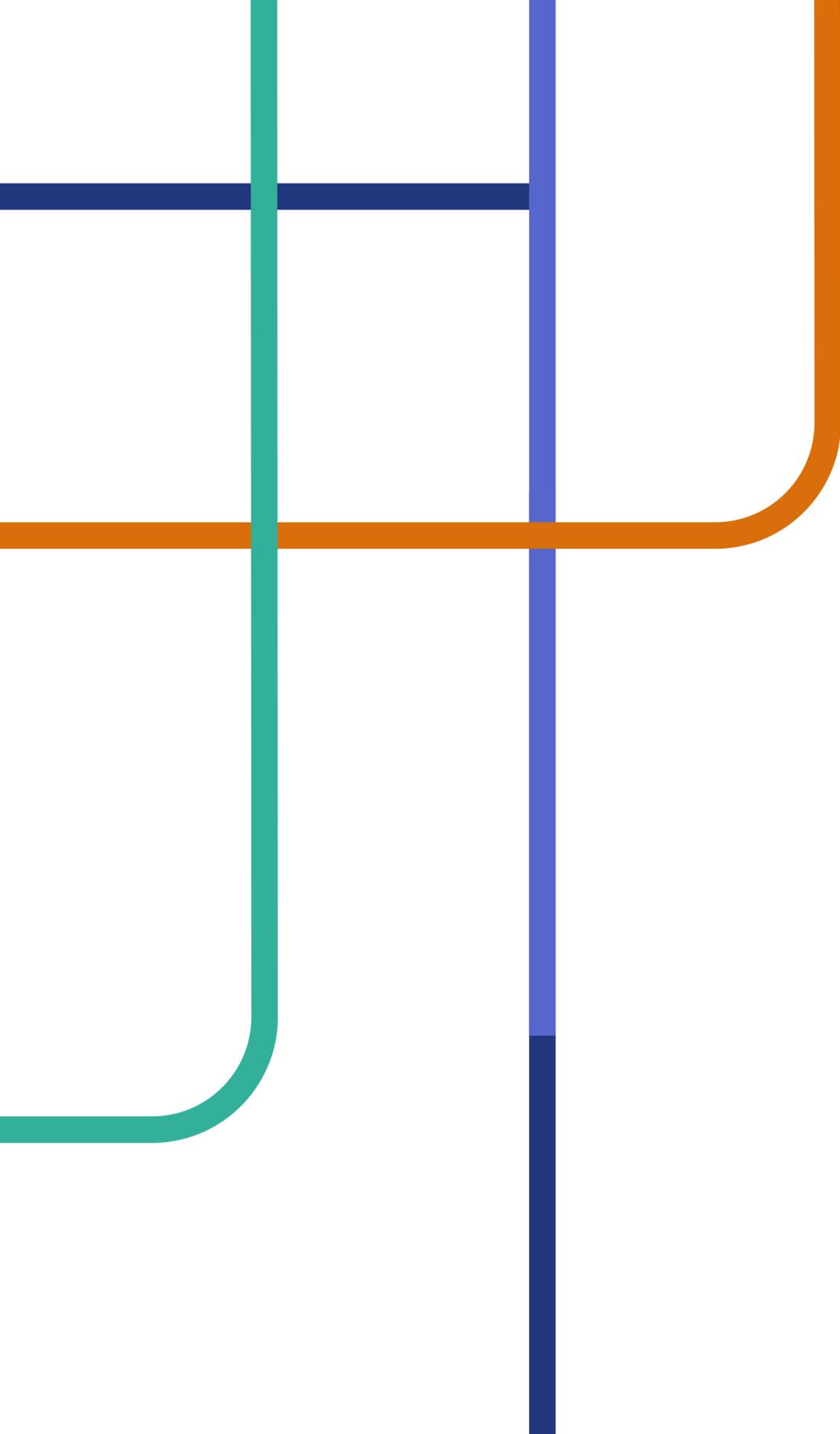


**Ação 7** | Compartilhamento dos custos do transporte público entre todos os beneficiários

### Barcelona

Apenas 45% do custo global do serviço de transporte público da Área Metropolitana de Barcelona - estimado em cerca de R\$20 por quilômetro, ou 3,30€/km - é financiado pela tarifa paga pelos usuários do sistema. Os 55% restantes são provenientes de subsídios públicos repassados por três órgãos de governo, sendo 50% destes advindos do Governo Regional da Catalunha, 25% da Prefeitura de Barcelona e 25% da Área Metropolitana de Barcelona.

Os recursos repassados pela Área Metropolitana de Barcelona são provenientes de impostos diretos da sociedade como um todo, como o Imposto de Bens Imóveis (IBI), destinado a todas as temáticas da AMB, inclusive à mobilidade urbana. O IBI é vinculado ao domicílio e varia de acordo com a localização e o tamanho das residências.

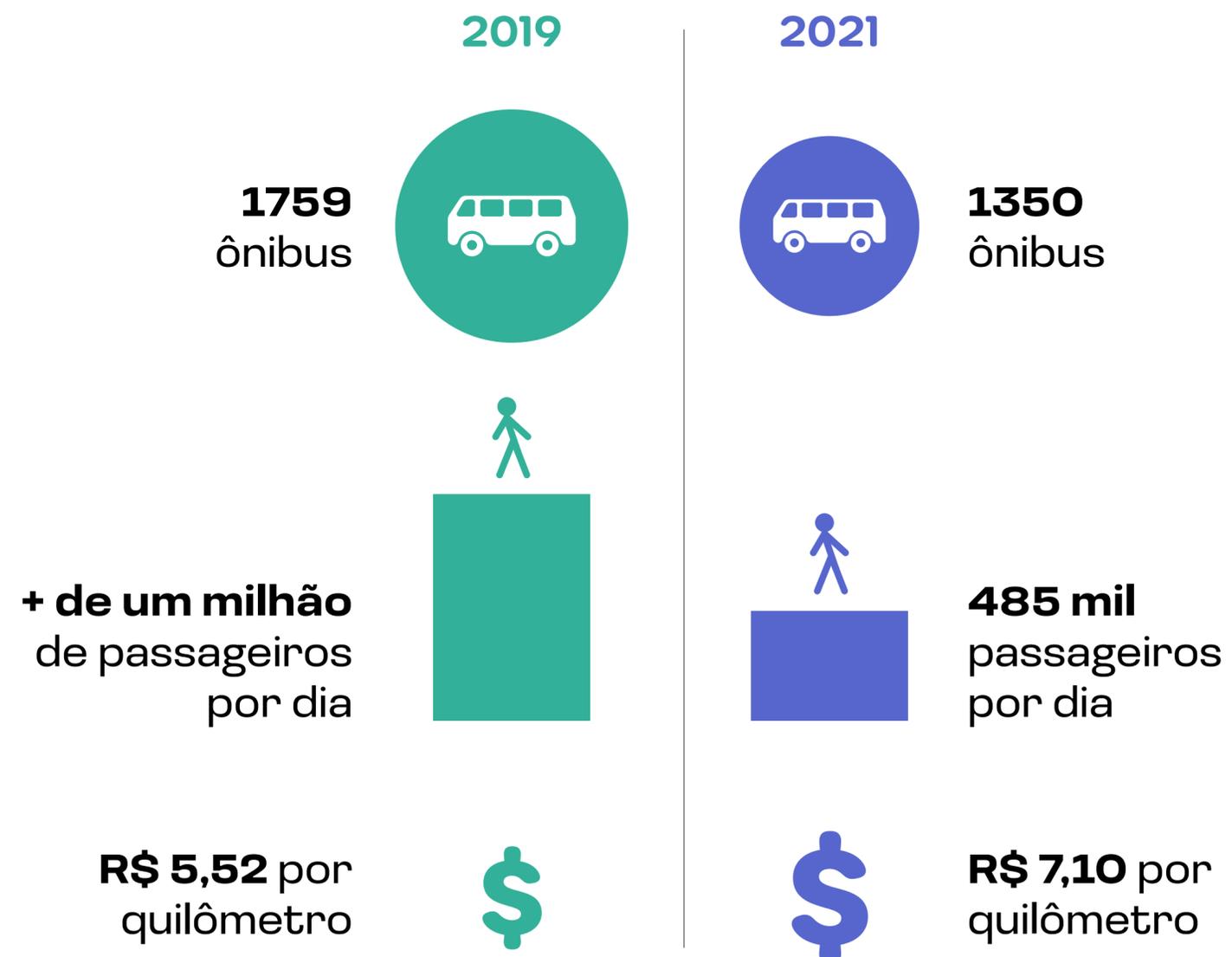


## Parma

O transporte público de Parma, integrado entre a cidade e a província, é gerenciado por uma agência regional de caráter misto entre capitais públicos e privados. O sistema é custeado principalmente por subsídios públicos provenientes do governo federal e repassados à região. A tarifa cobrada dos usuários corresponde apenas a cerca de um terço do custo do serviço.

## Fortaleza

O sistema de transporte público urbano de Fortaleza era integralmente financiado pela arrecadação tarifária até recentemente, quando, impulsionada pela pandemia, prefeitura e governo do estado passaram a subsidiar uma parte dos custos operacionais.



Em 2019, o sistema era composto por 1759 ônibus que transportavam, diariamente, pouco mais de 1 milhão de passageiros. Em 2021, são 1350 ônibus para 485 mil passageiros/dia. Isto é, em comparação com o período anterior à pandemia, o sistema apresenta atualmente 47% da demanda para 77% da oferta. Além disso, o custo por quilômetro passou de R\$ 5,52 em 2019 (cerca de R\$ 6,00 em valores correntes) para R\$ 7,10/km em 2021.

O aumento do custo operacional e a redução da arrecadação tarifária são absorvidos pelo poder público municipal, com o objetivo de impedir o aumento da tarifa cobrada dos usuários, mantida em R\$3,60 há 3 anos.

## **O QUE NÃO FUNCIONOU**

Autofinanciamento do  
serviço de transporte  
público



Sistemas de transporte público de qualidade e acessíveis dificilmente são custeados somente com recursos provenientes do próprio sistema, como arrecadação tarifária e exploração comercial e publicitária de linhas, pontos de parada e estações. Isso porque o alto custo da prestação do serviço resultaria em tarifas a preços impraticáveis, impedindo o acesso de parte da população ao serviço ou comprometendo uma parcela significativa do orçamento familiar.



No Brasil, entretanto, poucas cidades contam com subsídios ao sistema de transporte público e o custo operacional do serviço é repassado integralmente aos usuários. Além de tornar o transporte público menos acessível e de menor qualidade, esse modelo mostrou-se ineficiente também em termos operacionais.

A dependência da arrecadação tarifária torna o sistema de transporte público altamente suscetível a variações da demanda, o que ficou evidenciado durante a pandemia. A redução drástica do número de passageiros e das receitas tarifárias, sem a complementação por recursos externos, tem como consequência a redução da qualidade do serviço prestado, com longos intervalos horários e níveis de lotação acima dos limites mínimos aceitáveis, ou a geração de déficits operacionais que podem comprometer a continuidade do serviço.

#### DESAFIO 4:

Aumentar o acesso da população de baixa renda ao transporte público e reduzir desigualdades



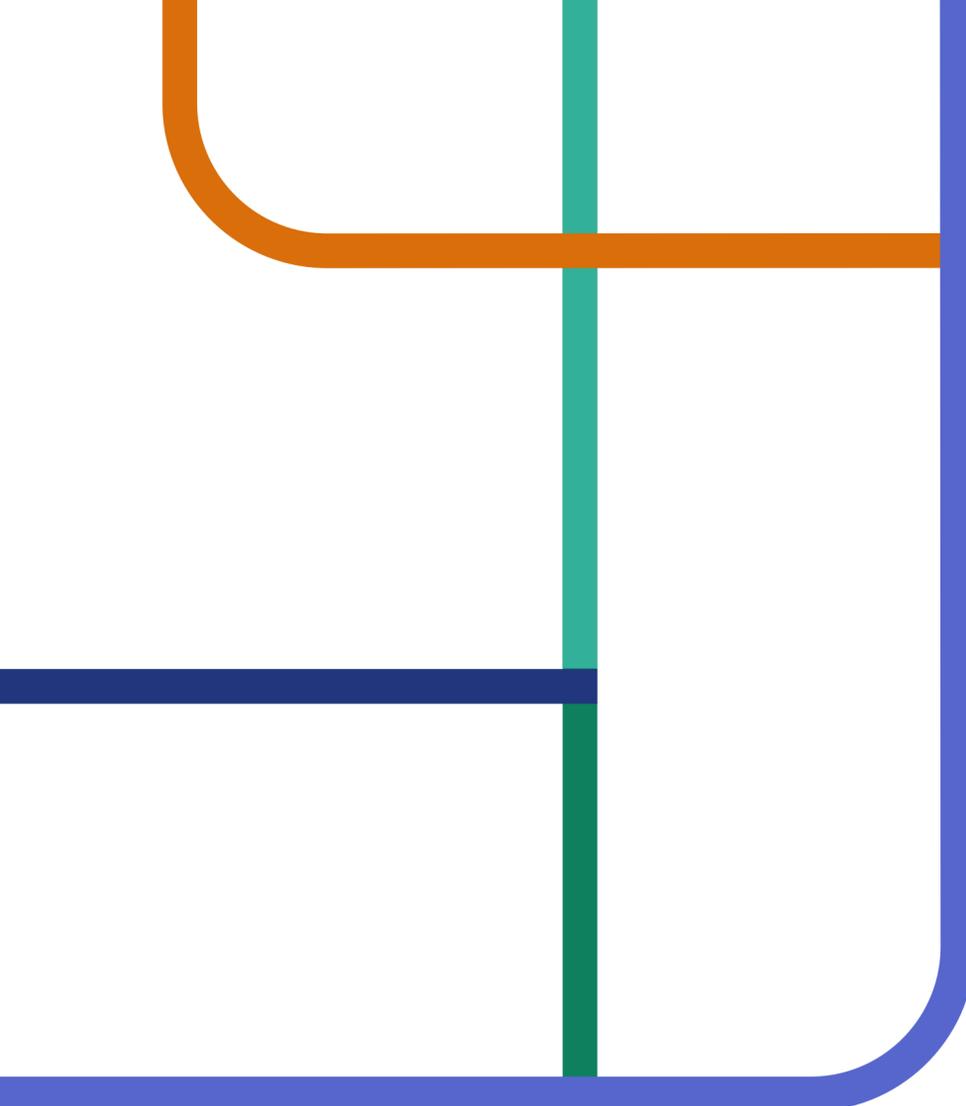
Sendo o sistema remunerado pela viagem, e não por passageiro transportado, os custos dos benefícios sociais são cobertos pelos subsídios públicos, com recursos de toda a sociedade. O entendimento é que garantir a mobilidade urbana como direito de todos é um dever público.

#### Ação 8 | Subsídios diretos a grupos vulneráveis da população

### Barcelona

Em Barcelona, existem diversas formas de gratuidades ou benefícios tarifários destinados a grupos específicos da população. São quatro tipos de bilhete:

- O bilhete metropolitano rosa tem por objetivo proporcionar aos idosos, pessoas com deficiência e à população de baixa renda o acesso aos serviços de transporte metropolitano. De acordo com a renda familiar, é conferido um bilhete gratuito ou com tarifa reduzida;
- O passe metropolitano de acompanhantes visa facilitar a mobilidade das pessoas com mobilidade reduzida e que necessitam de acompanhantes em seus deslocamentos. Com o passe, os acompanhantes têm gratuidade no transporte público.
- O T-Verde metropolitano busca reduzir a contaminação e melhorar a qualidade do ar, estimulando o uso do transporte coletivo. Os cidadãos que se desfizerem de automóveis poluentes para utilizar o serviço público têm acesso ao passe gratuito e que permite viagens ilimitadas dentro das seis zonas tarifárias definidas pela administração.
- O T-16 oferece viagens gratuitas e ilimitadas a menores de 16 anos, incentivando o uso do transporte público desde a infância e favorecendo a mobilidade segura e sustentável.



## Parma

Assim como Barcelona, Parma também prevê gratuidades e abonos tarifários a grupos específicos da população. Inclusive, existe um esforço da administração em trabalhar com políticas específicas para cada categoria de viajantes, no sentido de garantir o direito à mobilidade e reduzir a exclusão social vivenciada por parte da população.

Um exemplo interessante é a política de transporte escolar gratuito oferecido a crianças, jovens e responsáveis para o trajeto entre casa e escola, ou as gratuidades oferecidas aos estudantes no transporte público coletivo. Além de facilitar o acesso à educação, a política visa incentivar o uso do transporte público entre os mais jovens, na expectativa de que se torne um hábito quando adultos.

## Fortaleza

Em Fortaleza, o acesso ao transporte público é realizado de forma gratuita aos idosos, conforme definido por legislação federal, e com descontos de 50% aos estudantes, conforme definido por legislações estaduais e municipais.

Aos domingos, é aplicada uma tarifa reduzida, chamada Tarifa Social, com o objetivo de ampliar o acesso ao lazer, em especial pela população de baixa renda. Logo após a implementação, em 2008, o número de usuários nesses dias quase dobrou, passando de 380 mil para 600 mil.

A experiência da Tarifa Social originou uma política semelhante nos dias úteis. A Tarifa da Hora Social oferece um desconto de R\$0,60 na passagem de viagens realizadas em horários fora do pico e visa equilibrar a curva de demanda ao longo do dia. Além de atrair novos usuários pela redução da tarifa em determinados dias e horários, a Tarifa da Hora Social também pode reduzir os níveis de lotação vivenciados pelos usuários na hora pico e os custos operacionais do sistema.

### DESAFIO 5:

Promover a integração física e tarifária entre regiões e modos de transporte



**Ação 9** | Integração metropolitana do sistema de transporte público coletivo

### Barcelona

Todo o transporte público dos 36 municípios pertencentes à região metropolitana de Barcelona, com exceção do trem interurbano, é coordenado pela Área Metropolitana de Barcelona. Além da mobilidade urbana, a AMB também é responsável pela gestão dos temas relacionados ao urbanismo, habitação, meio ambiente, desenvolvimento econômico e coesão social, o que confere coordenação e integração de políticas urbanas, sociais e de transporte em todo o território.

## Fortaleza

O sistema tronco-alimentado de Fortaleza conta com integração física, tarifária e operacional em todas as linhas de transporte por ônibus da região metropolitana. Na capital, o cartão do bilhete único permite a integração tarifária entre diferentes linhas de ônibus sem limite de transferências durante o período de duas horas. Além disso, são 7 terminais e 17 estações de BRT que estruturam o sistema de transporte e permitem a articulação das linhas alimentadoras e troncais.

A integração entre o sistema municipal e metropolitano também é dada pelo bilhete único metropolitano, no qual o estado financia o preço adicional quando o passageiro entra no sistema urbano municipal de Fortaleza. O governo do estado do Ceará e a prefeitura de Fortaleza ainda estudam a integração tarifária entre o sistema de ônibus, metrô e VLT.

## Ação 10 | Intermodalidade

### Fortaleza

O Plano de Acessibilidade Urbana de Fortaleza tem como visão uma rede única de transporte intermodal integrada. Para isso, prevê a junção entre os diferentes modos e sistemas de transporte, com destaque para a integração entre o transporte público coletivo e a bicicleta.

Uma ação importante nesse sentido é a implantação de infraestrutura cicloviária. A extensão de ciclovias e ciclofaixas cresceu 600 vezes em 8 anos, conectando diferentes regiões da cidade com terminais de ônibus equipados com bicicletários gratuitos e estações de bicicletas públicas compartilhadas.

Bicicletas públicas compartilhadas também contribuem com a integração modal, especialmente na primeira e na última milha dos deslocamentos por transporte público, com duas modalidades distintas.



- O programa **Bicicleta Integrada** possibilita o empréstimo gratuito de bicicletas públicas em terminais de ônibus por até 14 horas, oferecendo uma solução de transporte com longa duração.
- O programa **Bicicletar** disponibiliza bicicletas compartilhadas em pontos estratégicos da cidade, com empréstimo gratuito de bicicletas nos dias úteis e aos sábados, caracterizando-se como uma solução para deslocamentos mais curtos.

A implantação e a manutenção dessas políticas são realizadas com recursos arrecadados pelos estacionamentos em vias públicas (Zona Azul), destinados integralmente ao modo de transporte cicloviário.

# Tarifa Zero

---





## DESTAQUE

### Tarifa Zero

O serviço de transporte público coletivo financiado por diferentes fontes de recursos extratarifárias e remunerado por custo tem como um dos objetivos centrais reduzir o preço da tarifa cobrada dos usuários, tornando o transporte mais acessível à população. No limite, a tarifa poderia assumir, então, um preço zero.

A implementação da tarifa zero no transporte público coletivo tem ganhado novamente espaço nos debates públicos, especialmente frente aos desafios sociais e ambientais enfrentados pelas cidades e devido ao papel transversal exercido pelo transporte público no acesso a oportunidades no meio urbano. Por meio dele, as pessoas podem acessar serviços essenciais, tais como saúde e educação, e participar de atividades cotidianas, como trabalho e lazer.

Os argumentos e benefícios associados à política são diversos, com exemplos importantes pelo mundo. Desde a década de 1970, que marcou a primeira experiência de transporte gratuito à população, mais de 100 cidades nos Estados Unidos já adotaram a tarifa zero, além de cidades na Europa e América Latina<sup>7</sup>.

7. Levantamento realizado por diversas organizações, disponível em [Free Public Transport](#)



## DESTAQUE

Em geral, a maioria dessas cidades são de pequeno e médio porte e já dependiam menos da arrecadação tarifária para o custeio do transporte público. A tarifa cobrada dos usuários correspondia a um terço dos custos de operação do transporte público antes da implementação da tarifa zero em Tallinn, na Estônia, e a apenas 8% em Luxemburgo, primeiro país a adotar a tarifa zero em todo o território nacional<sup>8</sup>.

Foram observados aumentos no uso do transporte público em todas as cidades que implementaram a tarifa zero, sendo a maioria deles usuários que não se deslocavam ou que já se deslocavam por modos ativos, a pé ou por bicicleta<sup>9</sup>. Essa maior utilização do transporte público pode representar um importante vetor de inclusão social, em especial em cidades com altos índices de pobreza.

Em São Paulo, por exemplo, 29,9% das pessoas não se deslocaram no dia anterior à Pesquisa de Origem e Destino de 2017, com um forte recorte de escolaridade e renda. Entre os mais pobres (primeiro quintil de renda), 36,8% não viajaram e, entre os mais ricos (último quintil de renda), 24,2%<sup>10</sup>. Valores parecidos são observados na Região Metropolitana de Salvador, que apresentou um índice de imobilidade de 29,1% entre a população geral e de 64,5% entre os analfabetos<sup>11</sup>.

8. International Association of Public Transport - UITP (2020) [Full Free Fare Public Transport: objectives and alternatives](#).

9. Fearnley, N. (2013) [Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals](#). *International Journal of Transportation*.

10. Pesquisa Origem e Destino de São Paulo de 2017.

11. Plano de Mobilidade Sustentável de Salvador de 2017.



## DESTAQUE

Nos Estados Unidos, em contraste, dados coletados para diversas áreas urbanas refletem um índice geral médio de 16,3%.

Além disso, apesar da importância de incentivar e estimular **deslocamentos a pé e por bicicleta**, uma parte importante dessas viagens é realizada pela população de baixa renda em trajetos longos e sem infraestrutura adequada, motivada pela falta de outras opções acessíveis<sup>12</sup>. O transporte público gratuito poderia incorporar parte dessas viagens ou ser utilizado em combinação aos modos ativos de transporte.

As experiências de tarifa zero, no entanto, tiveram baixo efeito sobre a migração de usuários do automóvel para o transporte coletivo e, conseqüentemente, sobre a redução dos congestionamentos e da emissão de poluentes<sup>13</sup>. Isso porque, entre os mais ricos e com automóvel, a qualidade do serviço de transporte tende a ter maior efeito na escolha modal do que o preço de transporte<sup>14</sup>. Os melhores resultados foram observados em locais que, junto à eliminação da tarifa do transporte público, implementaram medidas de restrição ao uso do automóvel e de melhoria das condições operacionais do transporte público. É o caso de Hasselt, na Bélgica, onde 16% dos novos usuários do transporte público utilizavam o carro<sup>15</sup>.

12. Pesquisa [Perfil do Ciclista no Brasil de 2015](#).

13. Storchmann, K. (2003) [Externalities by Automobiles and Fare-free Transit in Germany - A Paradigm Shift?](#) Journal of Public Transportation.

14. Litman, T (2004) [Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities](#). Journal of Public Transportation.

15. International Association of Public Transport - UITP (2020) [Full Free Fare Public Transport: objectives and alternatives](#).



## DESTAQUE

Na dimensão econômica, a tarifa zero pode, potencialmente, levar ao **aumento do consumo de bens e serviços**, motivado pela maior facilidade do acesso físico a parques, eventos, lojas e demais atividades, e pelo aumento do orçamento disponível para despesas diversas. No Brasil, em média, 18,1% das despesas familiares são destinados ao transporte .

Os benefícios econômicos, ambientais e sociais do transporte público são substantivamente maiores mediante a universalidade, cobertura e qualidade do serviço. Portanto, a efetividade da tarifa zero ou de tarifas reduzidas no transporte público coletivo está inerentemente relacionada aos contextos locais e depende da implementação combinada com diversas outras políticas de inclusão social, tributação, desincentivo ao transporte motorizado individual e melhoria da qualidade do transporte público coletivo, mediante financiamento público, incentivos contratuais, controle operacional e infraestrutura adequada.

16. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2018). [Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2017-2018](#).

## DEBATEDORES

### **Antônio Ferreira Silva**

Vice-presidente da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza

### **Josep Maria Olivé Garcia**

Técnico de Planejamento de Transporte Público da Área Metropolitana de Barcelona

### **Tiziana Benassi**

Secretária para o Transporte Público de Parma

## EQUIPE RESPONSÁVEL PELO RELATÓRIO

### **Tainá Bittencourt**

Especialista em Mobilidade Urbana

### **Isabela Barbosa**

Assessora técnica do Projeto AcessoCidades

### **César Medeiros**

Coordenador do Projeto AcessoCidades

### **Jalila Arabi**

Jornalista e Assessora de Comunicação do Projeto AcessoCidades - revisão e edição

### **Link para acesso ao evento completo no Youtube:**

[https://youtu.be/Lzmcl\\_E9DR8](https://youtu.be/Lzmcl_E9DR8)

Este documento foi elaborado com a participação financeira da União Europeia. O seu conteúdo é de responsabilidade exclusiva das organizações realizadoras, não podendo, em caso algum, considerar-se que reflete a posição da União Europeia.

## APOIO



Fórum Nacional de  
Secretários e Dirigentes de  
**Mobilidade Urbana**



**AMB** : Área Metropolitana  
de Barcelona



Comune di Parma



**Fortaleza**  
PREFEITURA

## REALIZAÇÃO



**CONFEDERACIÓN**  
Fondos de Cooperación y Solidaridad



**FNP** FRETE  
NACIONAL  
DE PREFEITOS

## COFINANCIAMENTO



União Europeia



# ACESSO CIDADES

Cidades mais acessíveis  
e conectadas