

Tarifa Zero no atual cenário brasileiro

Subsídios para pensar em políticas e iniciativas em prol do direito à mobilidade

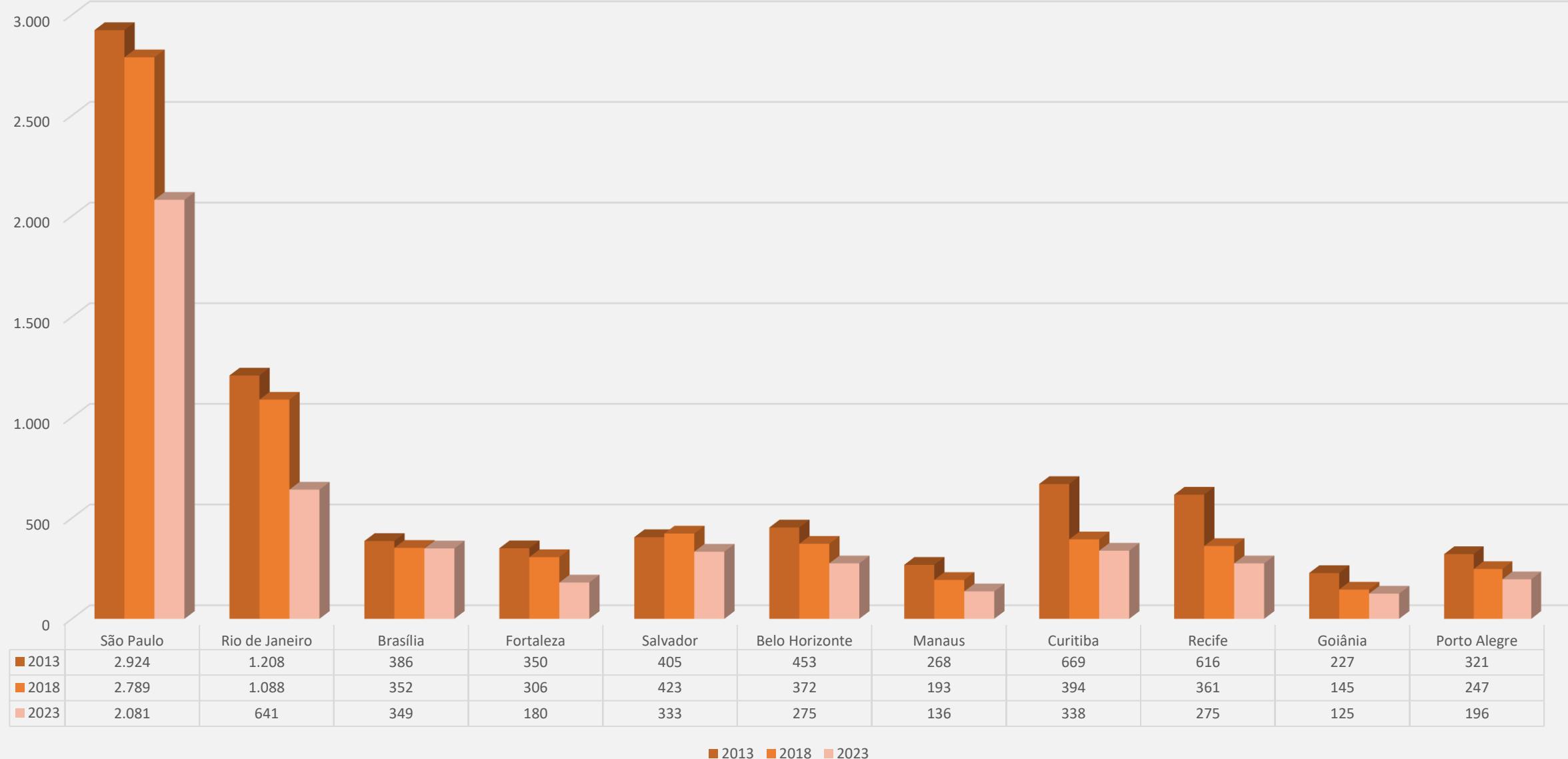
Daniel Santini

Fundação Rosa Luxemburgo

Mestre e doutorando pela
Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da USP

.: contexto

NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR ANO (EM MILHÕES)



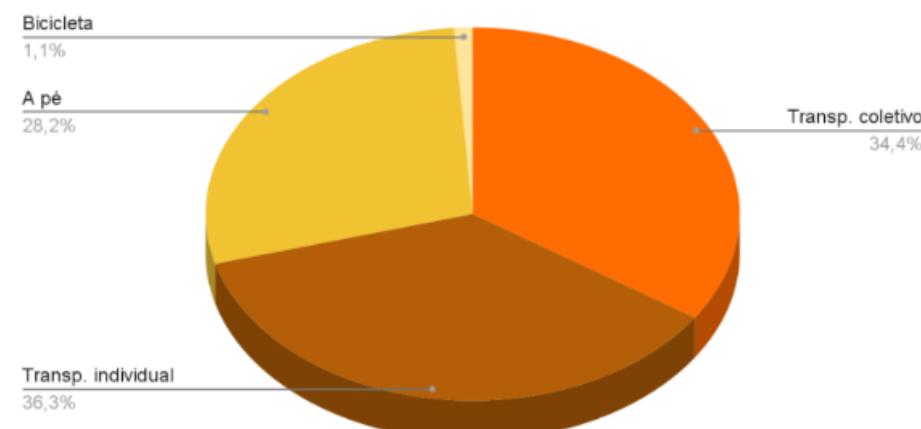
Fonte: Elaboração própria com base no Anuário 2024 do Ônibus e da Mobilidade Urbana (Asquini, 2024) e em informações disponibilizados pelos municípios



Pesquisa OD do Metrô apresenta (mais) sinais da gravidade da crise do transporte público em São Paulo

Daniel Santini*, Deiny Façanha Costa*, Raquel Rolnik** e Paula Santoro**

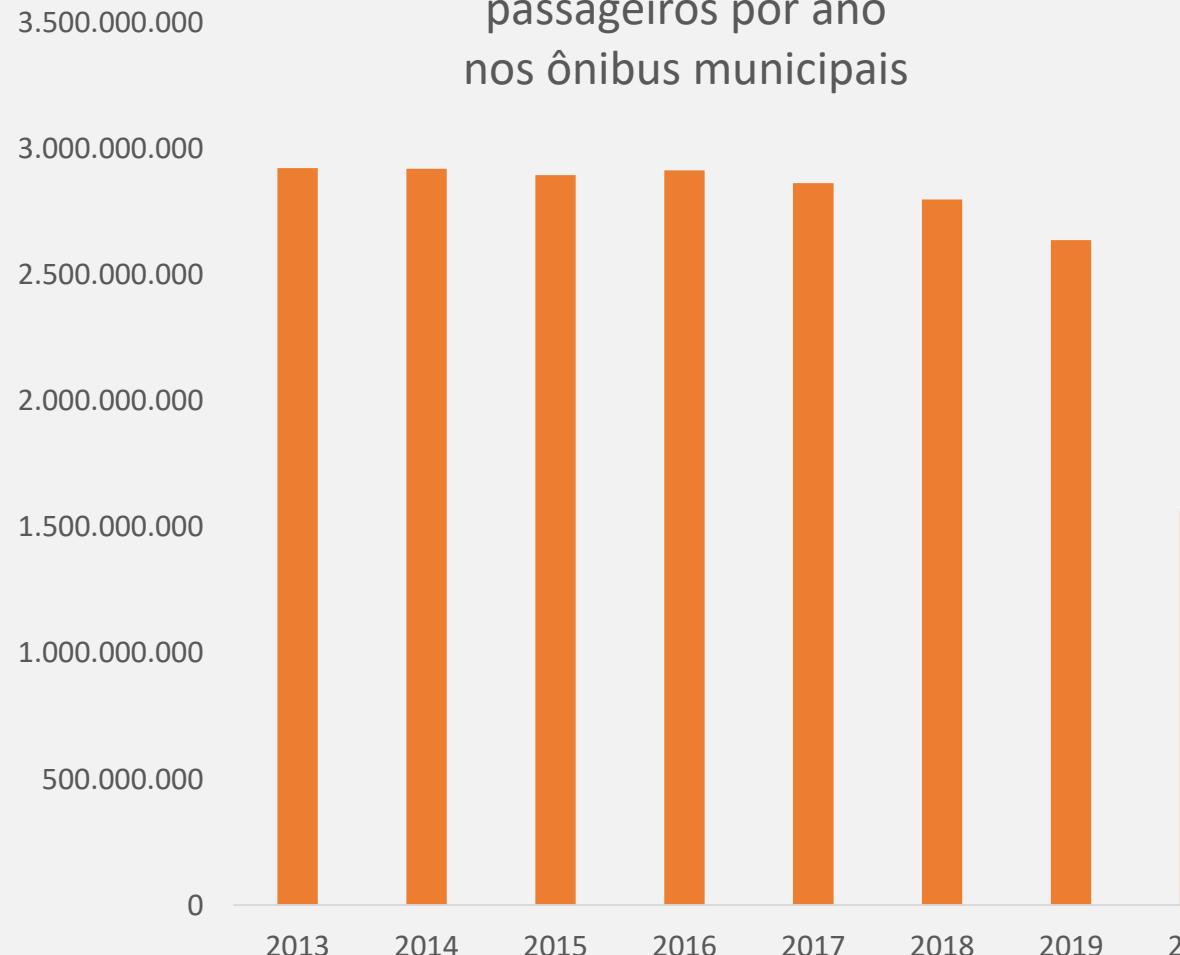
Deslocamentos por modo de transporte



Fonte: Pesquisa OD 2023

SÃO PAULO

passageiros por ano
nos ônibus municipais



Em 6 de janeiro, prefeito aumenta tarifa de R\$ 4,40 para R\$ 5 (BH, Florianópolis, Natal, Recife, RJ e Salvador também aumentaram)

No primeiro quadrimestre de 2025, sistema volta a **perder passageiros**

Início do programa Domingão Tarifa Zero em 17 de dezembro de 2023

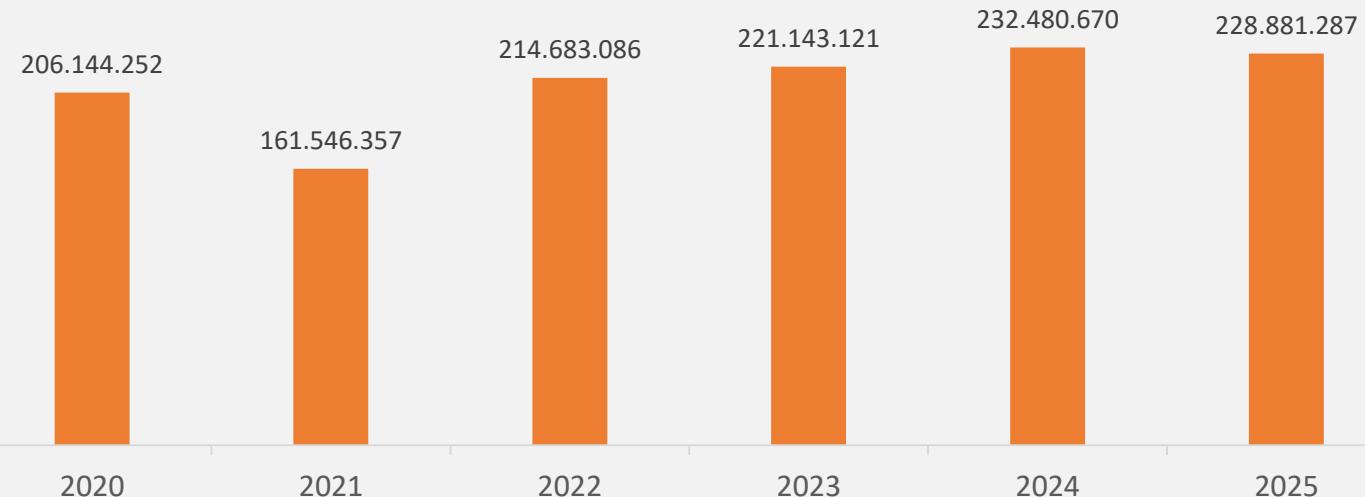
MALVERSAÇÃO

O custo da operação deve ser o ponto de partida para a remuneração do operador, porém, experiências passadas demonstram que a exclusão da demanda da base de remuneração pode provocar uma pressão pelo aumento do custo em detrimento ao atendimento do passageiro. Além disso, os indicadores de qualidade também devem estar presentes para garantir a prestação de serviço em nível adequado.

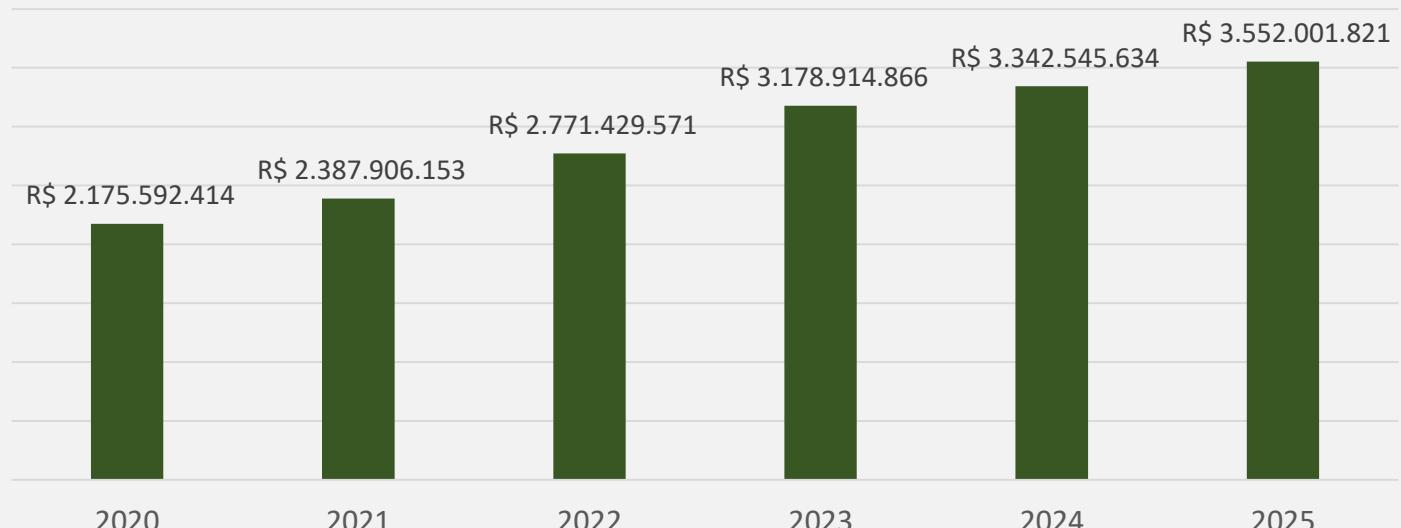
A demanda de passageiros é fator influenciador relevante na remuneração das Empresas Operadoras do Sistema de Transporte, a seguir denominadas Empresas Operadoras. A fórmula prevê uma redução da remuneração na hipótese do não atendimento da demanda de referência. Tal conceito privilegia o racional de atendimento à demanda da linha por parte do operador. Contudo, uma variação permanente da demanda com a não realização contínua da demanda de referência enseja uma revisão dos estudos iniciais, de forma a espelhar, de modo contínuo, a real demanda de cada um dos contratos, sem ofensa ao equilíbrio econômico financeiro da relação contratual.

Trechos do ANEXO IV - POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO (4.5. METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO), da CONCORRÊNCIA N° 001/2015 - SMT-GAB. Disponíveis em:
<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/edital/index.php?p=268507>

passageiros no primeiro quadrimestre



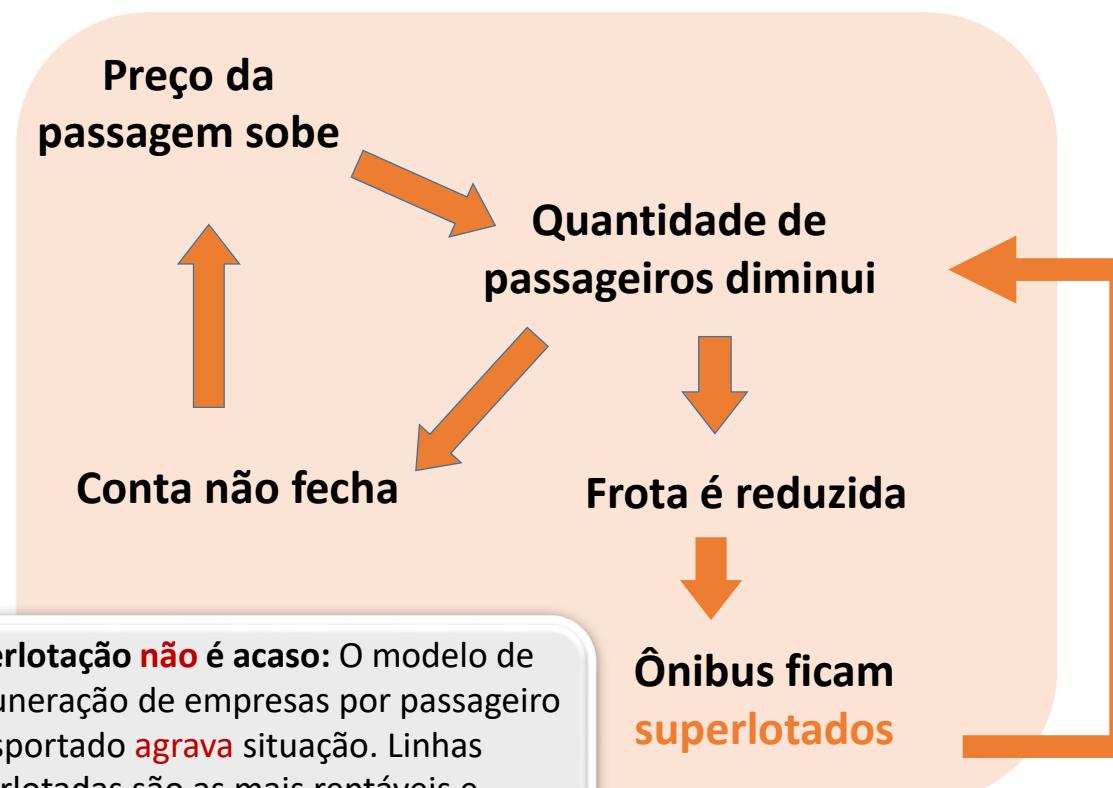
remuneração líquida para as empresas no primeiro quadrimestre



Fonte: Elaboração própria com base em dados da SPTrans

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=154007

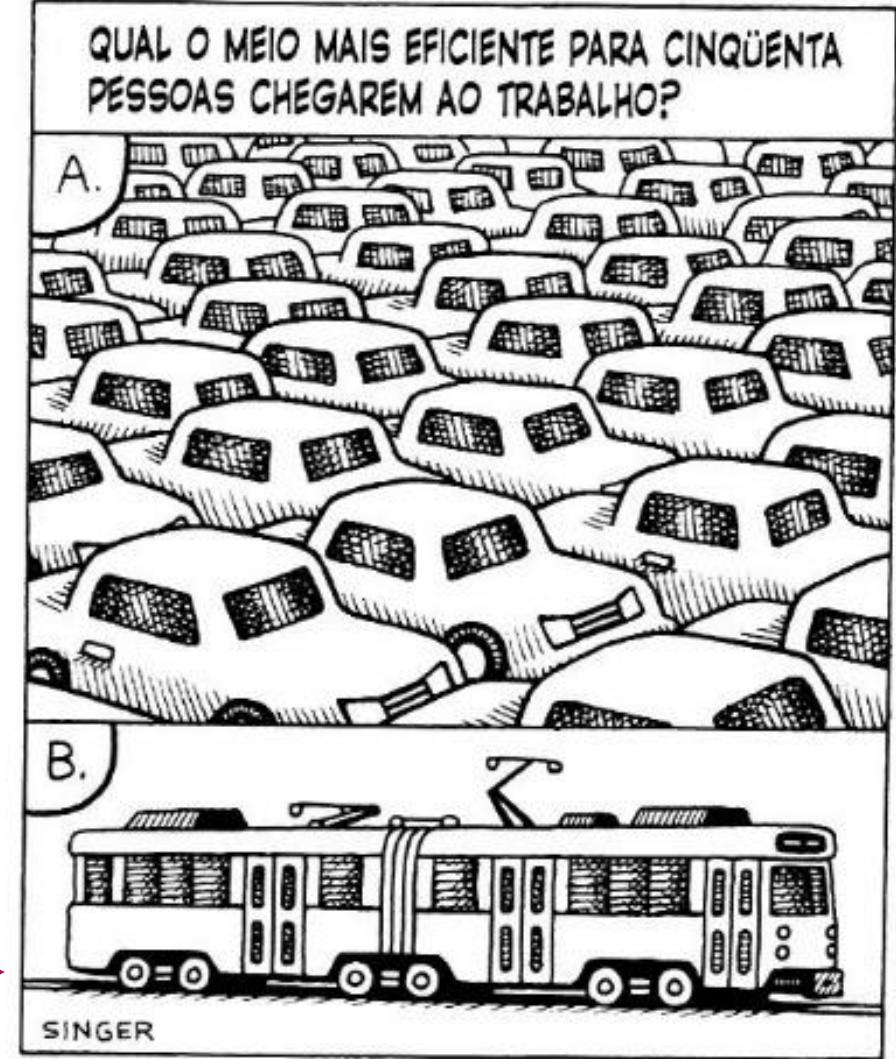
ESPIRAL DE QUEDA



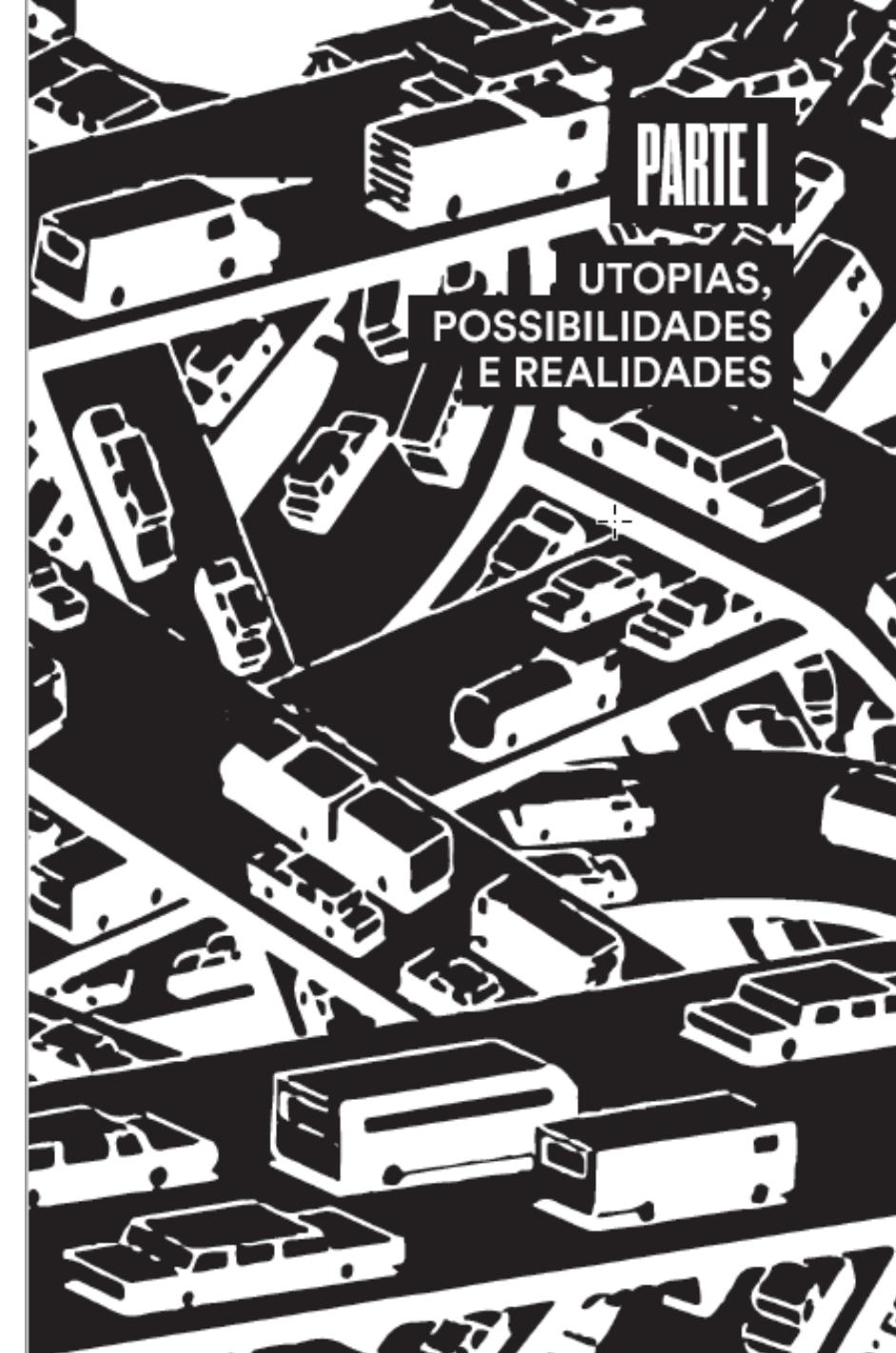
CRISE NACIONAL

Forma de financiamento já não se sustenta:

- Na maior parte das cidades brasileiras, o **modelo é custeado pelos passageiros**. É a receita das catracas que garante o funcionamento das linhas. Subsídios são raros;
- No cálculo da operação, a **remuneração das empresas é determinada com base na quantidade de passageiros transportados** e não no custo real de operação;
- A **Covid-19 fez a demanda cair ainda mais** e agravou o desequilíbrio, afundando o setor;
- Mobilidade urbana sem transporte público coletivo é **inviável**



.: Tarifa Zero



A Tarifa Zero universal é a que contempla **todas as pessoas**, funciona em **todo o período de operação** e em **todo o sistema**

“A ideia da tarifa zero é uma derivação da proposta de renda básica garantida, cuja justificativa é a ideia de que a satisfação de necessidades essenciais deva ser garantida a todos pela coletividade, por duas ordens de motivos: primeiro por **solidariedade**: se parte da coletividade dispõe de meios muito mais abundantes do que precisa para satisfazer suas necessidades, parte deles deve ser destinada obrigatoriamente a evitar que outros sofram por não poder satisfazer suas necessidades básicas; e segundo por **interesse coletivo** pois, se os pobres não conseguem sequer levar uma vida minimamente normal, é provável que se tornem menos produtivos e no limite a tensão crescente coloque em risco o convívio social”

Paul Singer, 1996

EVOLUÇÃO CIDADES COM TARIFA ZERO UNIVERSAL TOTAL POR ANO

95,5%
de manutenção
da política

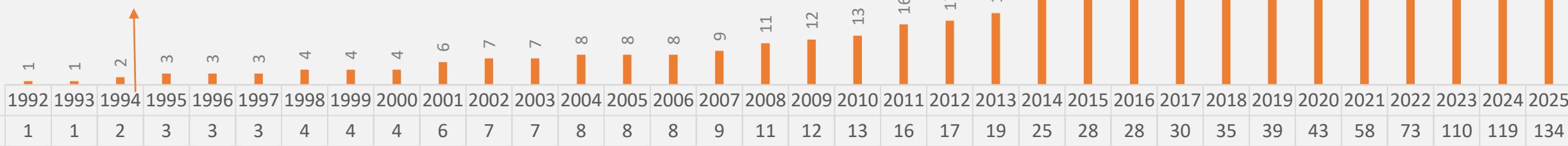
De todas as cidades que implementaram Tarifa Zero universal, apenas sete reverteram Jaboticabal (SP), Palmas (TO), Paulínia (SP), Pirapora do Bom Jesus (SP), Porto Real (RJ), Tijucas do Sul (PR) e Ubiratã (PR)

1990

São Paulo tenta implementar

A primeira proposta de Tarifa Zero universal foi apresentada durante a gestão da deputada federal Luiza Erundina, por iniciativa do secretário Lucio Gregori, até hoje referência no debate sobre o tema

Conchas (SP)



Maricá (RJ)



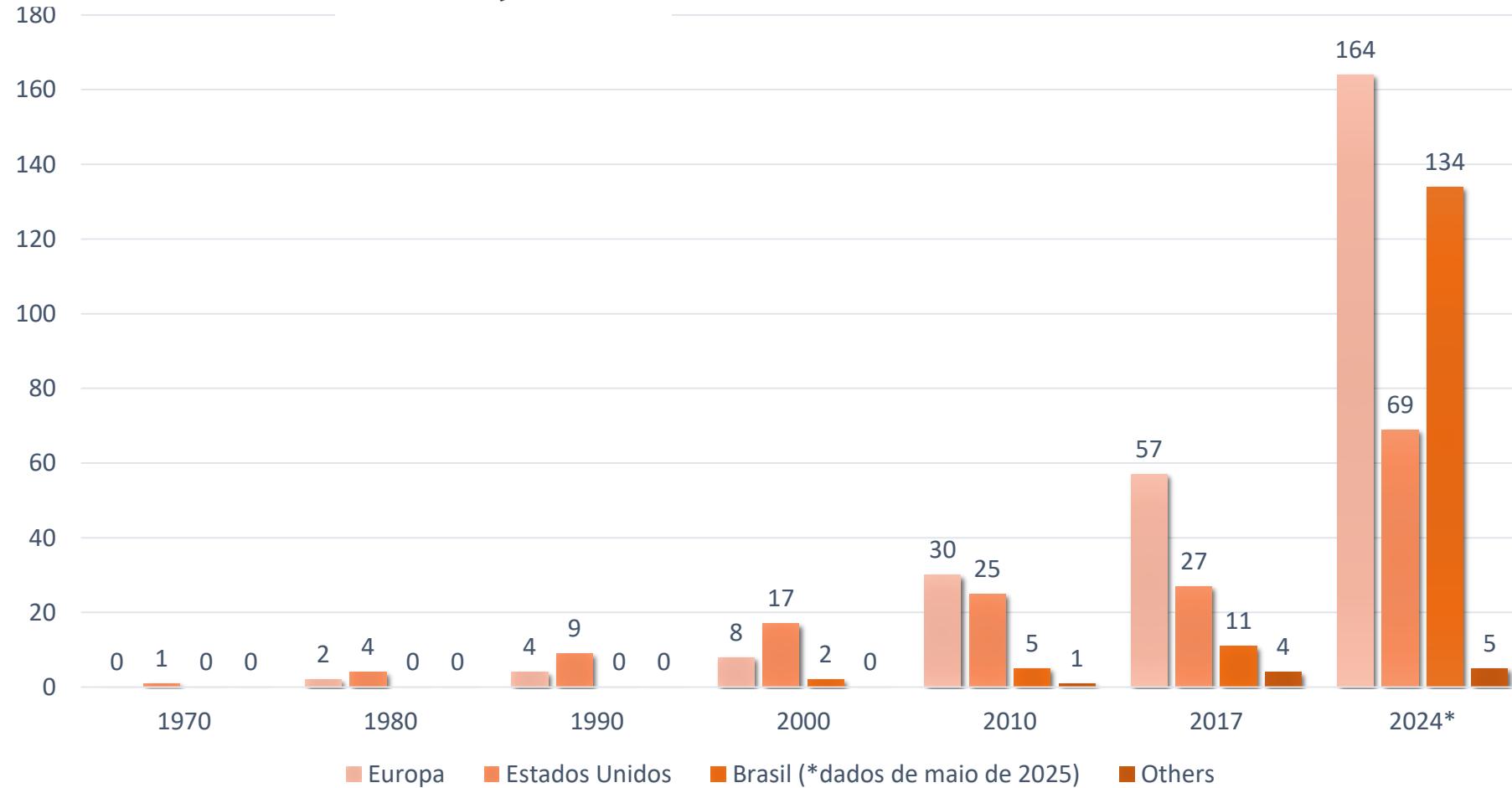
56%

dos casos entre
2022 e 2025

PROTAGONISMO

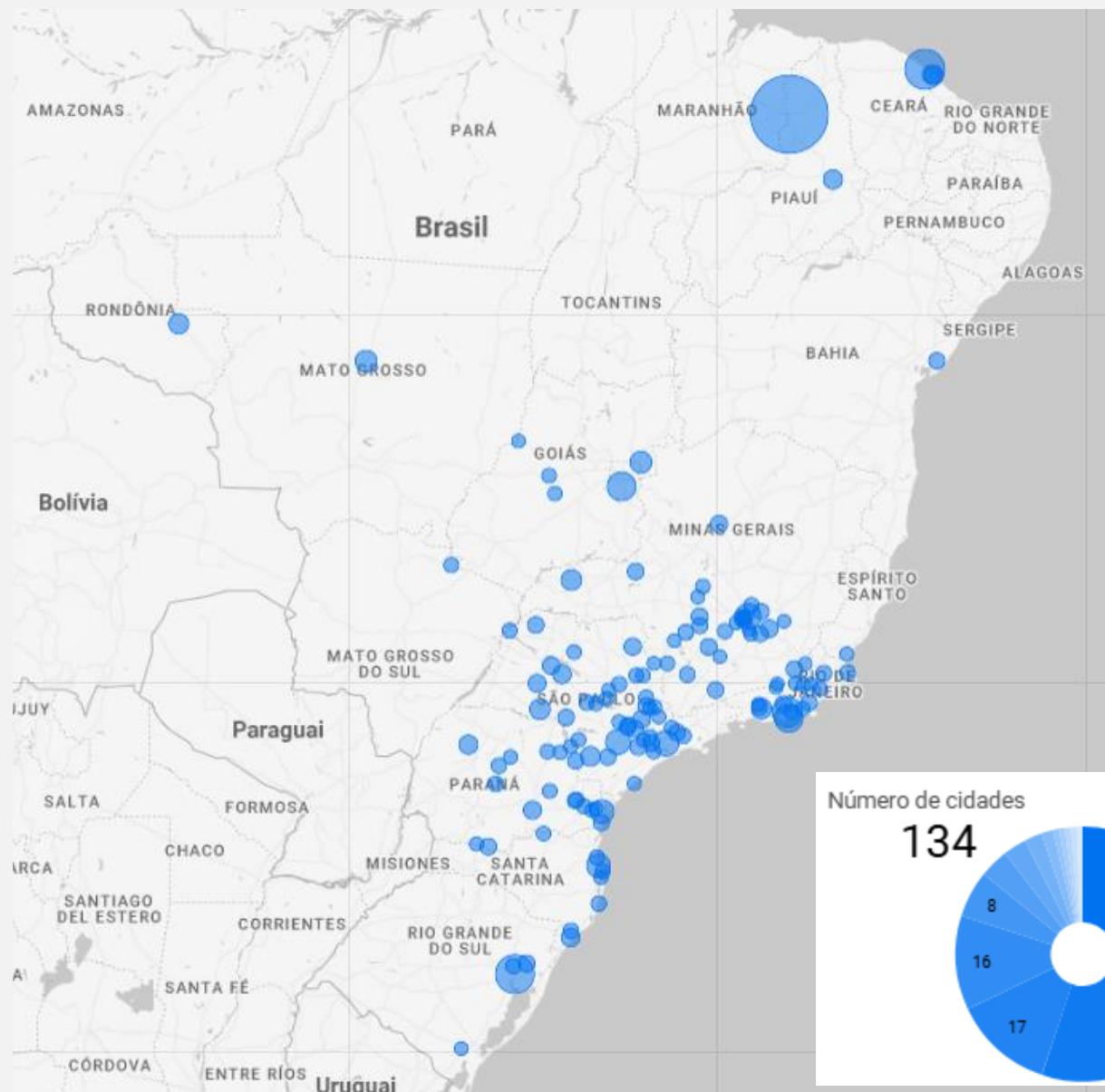
países TZ universal

Brasil	134
Estados Unidos	69
Polônia	64
França	43
Espanha	9

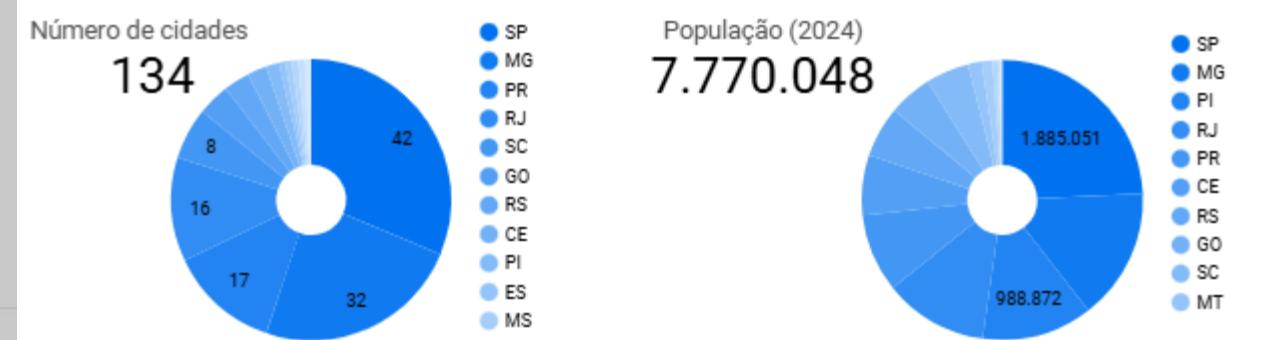


Fonte: Levantamento internacional apresentado por Wojciech Kęblowski durante o Simpósio Internacional sobre Tarifa Zero realizado em 3 de maio, na Universidade Federal do ABC. <https://rosalux.org.br/brasil-e-o-pais-com-mais-cidades-com-tarifa-zero/>

CIDADES COM TARIFA ZERO UNIVERSAL



Cidades com Tarifa Zero universal no Brasil	Estado	População (2024)
1. Teresina	PI	902.644
2. Caucaia	CE	375.730
3. Canoas	RS	359.554
4. Itaboraí	RJ	240.040
5. Luziânia	GO	218.872
6. Maricá	RJ	211.986
7. Ibirité	MG	178.713
8. São Caetano do Sul	SP	172.109
9. Itapetininga	SP	163.774
10. Paranaguá	PR	149.819
11. Balneário Camboriú	SC	148.758
12. Sorriso	MT	120.561
13. Formosa	GO	120.478
14. Ituiutaba	MG	106.397
15. Assis	SP	104.642
16. Japeri	RJ	102.149



NOVA TENDÊNCIA

CAPITAIS COM TARIFA ZERO PARCIAL TEMPORAL

5

capitais com
TZ aos
domingos e
feriados

Belém
Distrito Federal
Maceió (só domingo)
Palmas
São Paulo



1

capital com
Domingo na
Faixa
temporário

Florianópolis tem
promovido TZ parcial
aos domingos
durante os verões.
A última em janeiro e
fevereiro de 2025

2

capitais que
discutem
o tema

Em Cuiabá e Goiânia
há projetos de lei
para Tarifa Zero aos
domingos e feriados

30%

das capitais brasileiras
adotam, já adotaram ou
discutem Tarifa Zero aos
domingos e feriados

BASE LEGAL

Constituição Federal prevê como direitos fundamentais o direito à **livre locomoção** (artigo 5º) e o **direito ao transporte** (artigo 6º). Transporte deve ser garantido, assim como saúde, educação e segurança.

Serviço é de **necessidade pública**: sem ônibus, cidade não funciona. Estrutura viária não comportaria tantos carros.

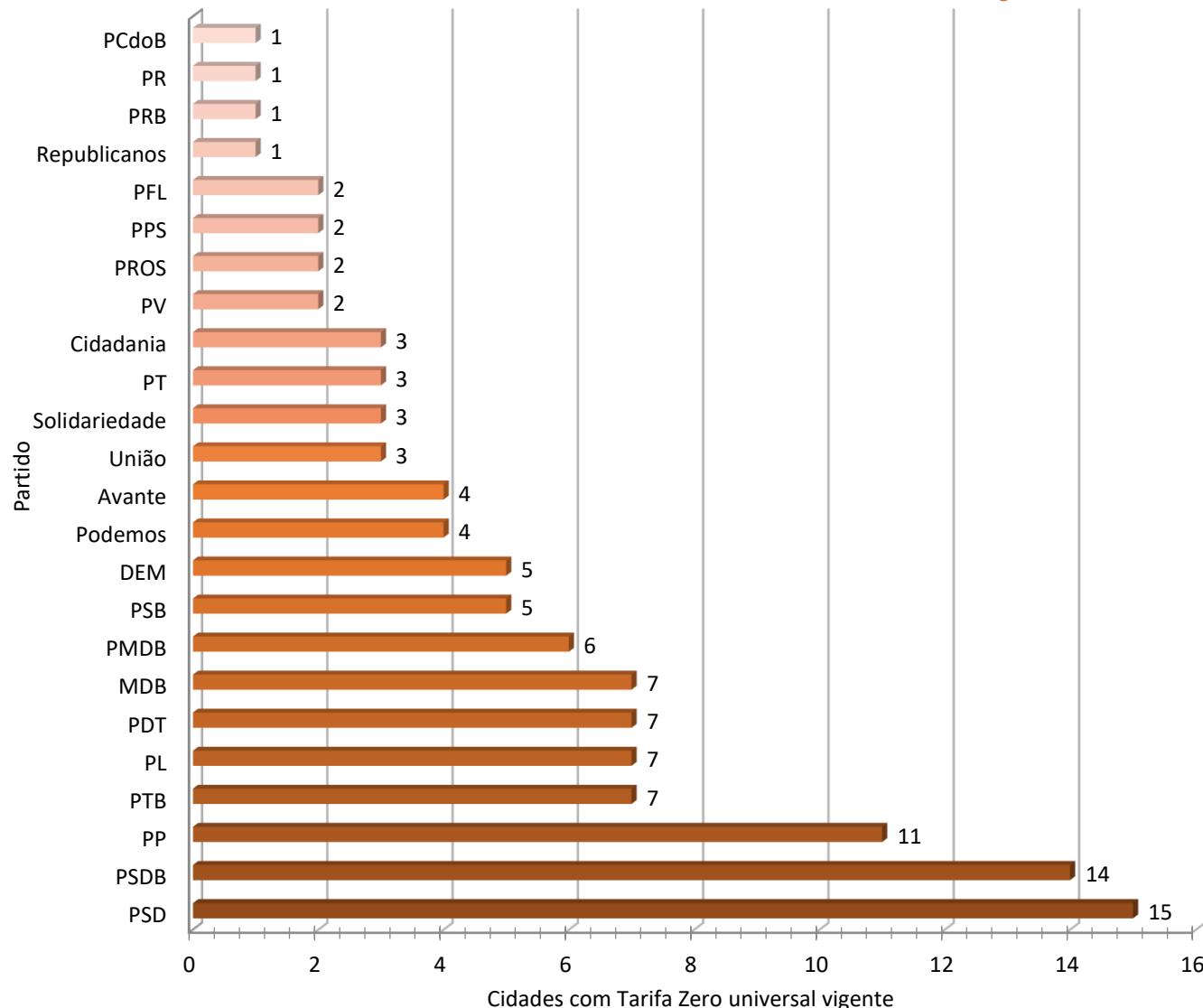


.: impactos

“[a Tarifa Zero deve ser] uma marca, **uma bandeira do MDB**”,
Baleia Rossi presidente do MDB

IMPACTO POLÍTICO

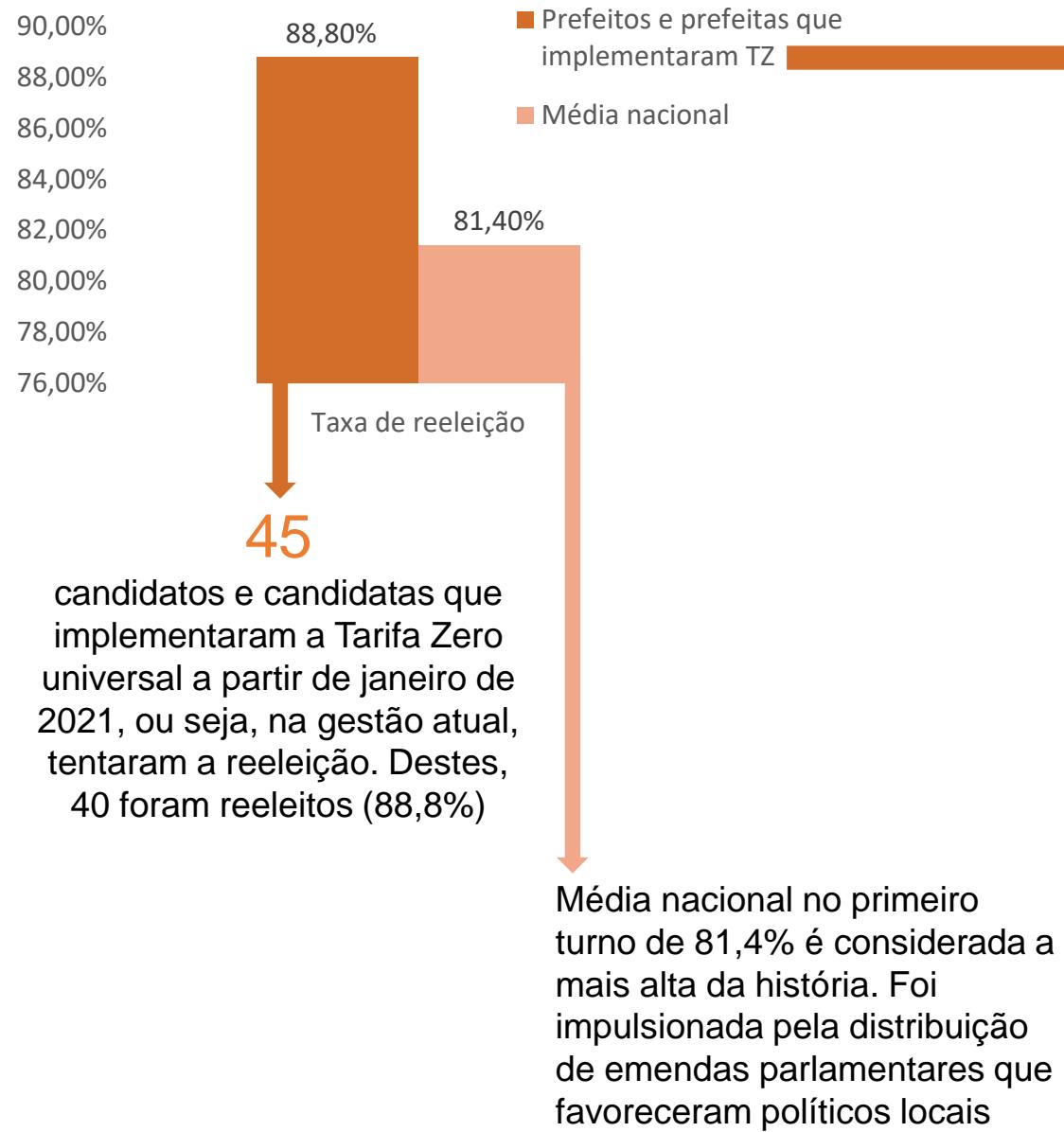
* última atualização em 2024



“O PT acordou e colocou a Tarifa Zero como **uma bandeira importantíssima** para defendermos nas eleições municipais e no Brasil. Como foi no passado a defesa do SUS e educação integral”

Jilmar Tatto (PT-SP), secretário nacional de Comunicação do PT

TZ E REELEIÇÃO



Três têm mais de 100 mil habitantes:

Luiziânia (GO), na região metropolitana de Brasília, com 209 mil habitantes;

Itapetininga (SP), cidade do interior de São Paulo com 157 mil habitantes, a segunda mais populosa com Tarifa Zero no estado;

Ituiutaba (MG), cidade no Triângulo Mineiro com 102 mil habitantes.

Caso especial bastante simbólico: a cidade implementou e estruturou a Tarifa Zero em julho de 2023 com base em uma **emenda parlamentar do deputado federal André Janones (Avante-MG)**. Aliado da prefeita reeleita Leandra Guedes (Avante), Janones concentrou a destinação de suas emendas para sua base eleitoral. Ou seja, trata-se não apenas de uma cidade que implementou Tarifa Zero, mas também que teve orçamento turbinado pelos repasses de recursos federais pelo parlamentar.

SAÚDE PÚBLICA

LOCAL GOVERNMENT

Fare-free buses might be good for Kansas Citians' health

Public health researchers say the KCATA board should look at the research into the effects of free rides before scrapping Kansas City's zero-fare bus initiative

But public health researchers contend that policymakers should consider more than dollars and cents when looking at the issue.

Carlson and fellow researcher Amanda Grimes, an associate professor at the University of Missouri-Kansas City's School of Nursing and Health Studies, have been working with University Health and community organizations that serve vulnerable populations to recruit study participants. Bus riders and nonriders — including people living in poverty and those who are homeless — are asked to wear a fitness tracker for one week so researchers can track their physical activity.

While the research is ongoing, a preliminary look at 57 bus riders found that they were more active than the average American, Grimes said. The study participants took an average of 6,350 steps per day — better than the U.S. average of 3,000-5,000 steps. And bus riders got an average of 28 minutes of moderate to vigorous physical activity — also better than the national average.

"They are more active," Grimes said.

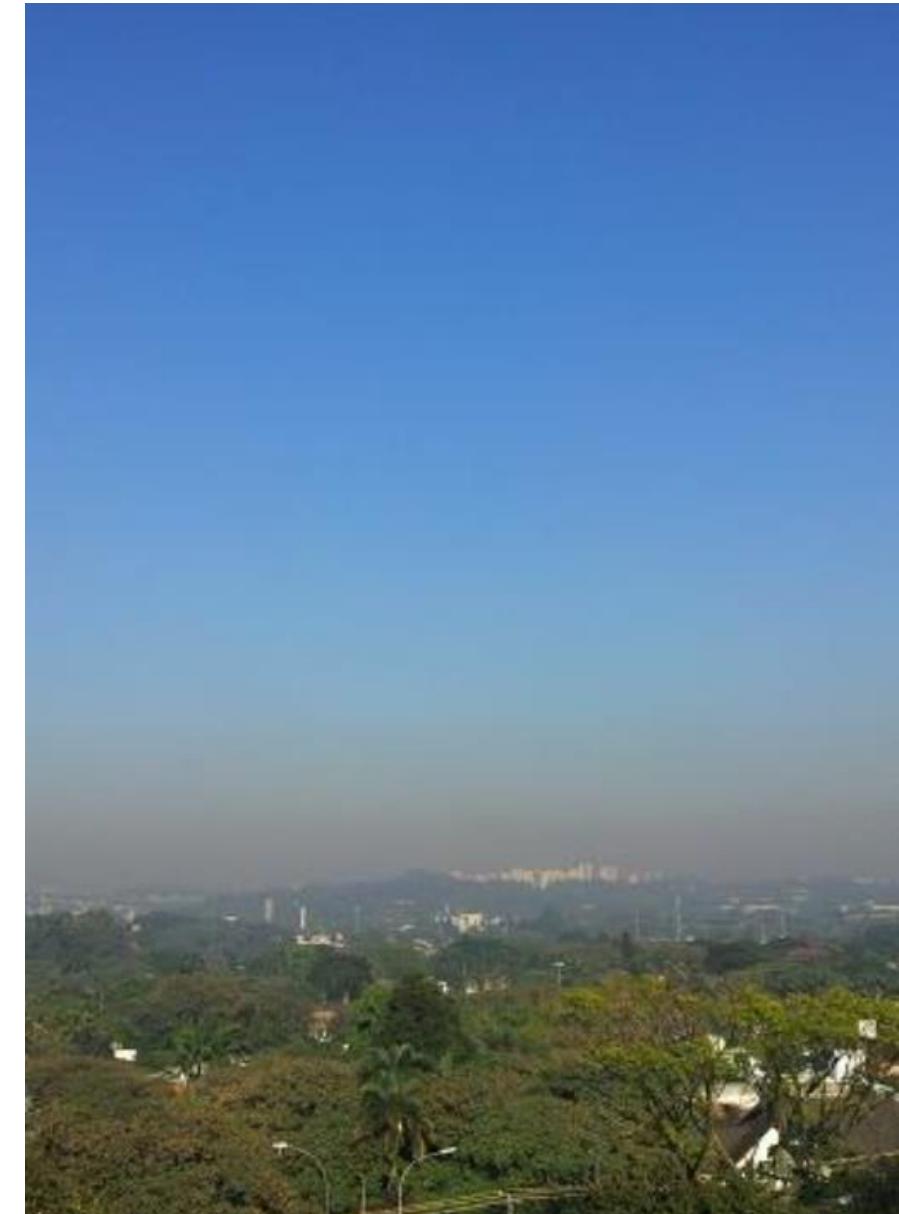


I Conferência Internacional Tarifa Zero e Saúde: Interseccionalidades Emergentes

05/06/2025 – 06/06/2025 - 08:30 - 17:30 GMT-3

Centro de Convenções Alphonsus de Guimarães - Mariana - Minas Gerais - Brasil

MEIO AMBIENTE



Fotos: Daniel Santini

MEIO AMBIENTE



Sobre a Coalizão Triplo Zero: <https://www.obmobsalvador.org/post/coalizao-triplo-zero>

Sobre o Wir Fahren Zusammen: <https://jacobin.com.br/2024/02/novas-aliancas-em-defesa-do-transporte-publico/>

ECONOMIA



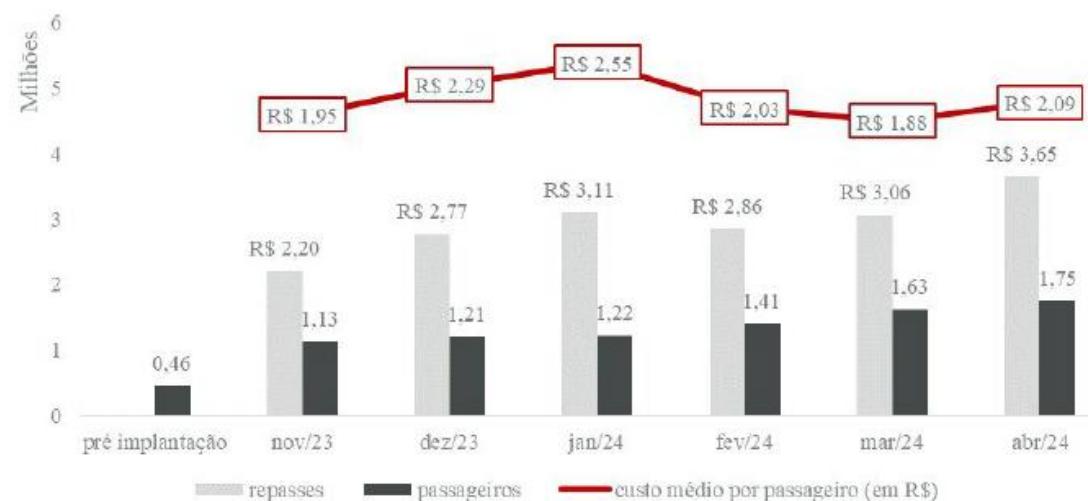
38º ANPET
CONGRESSO DE PESQUISA E
ENSINO EM TRANSPORTES
FLORIPA-SC

04 A 08
NOVEMBRO DE 2024

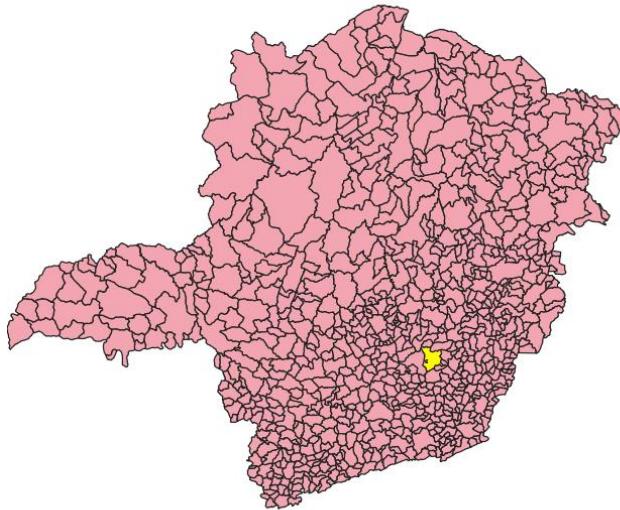
A EXPERIÊNCIA DE TARIFA ZERO NO TRANSPORTE PÚBLICO DE SÃO CAETANO DO SUL



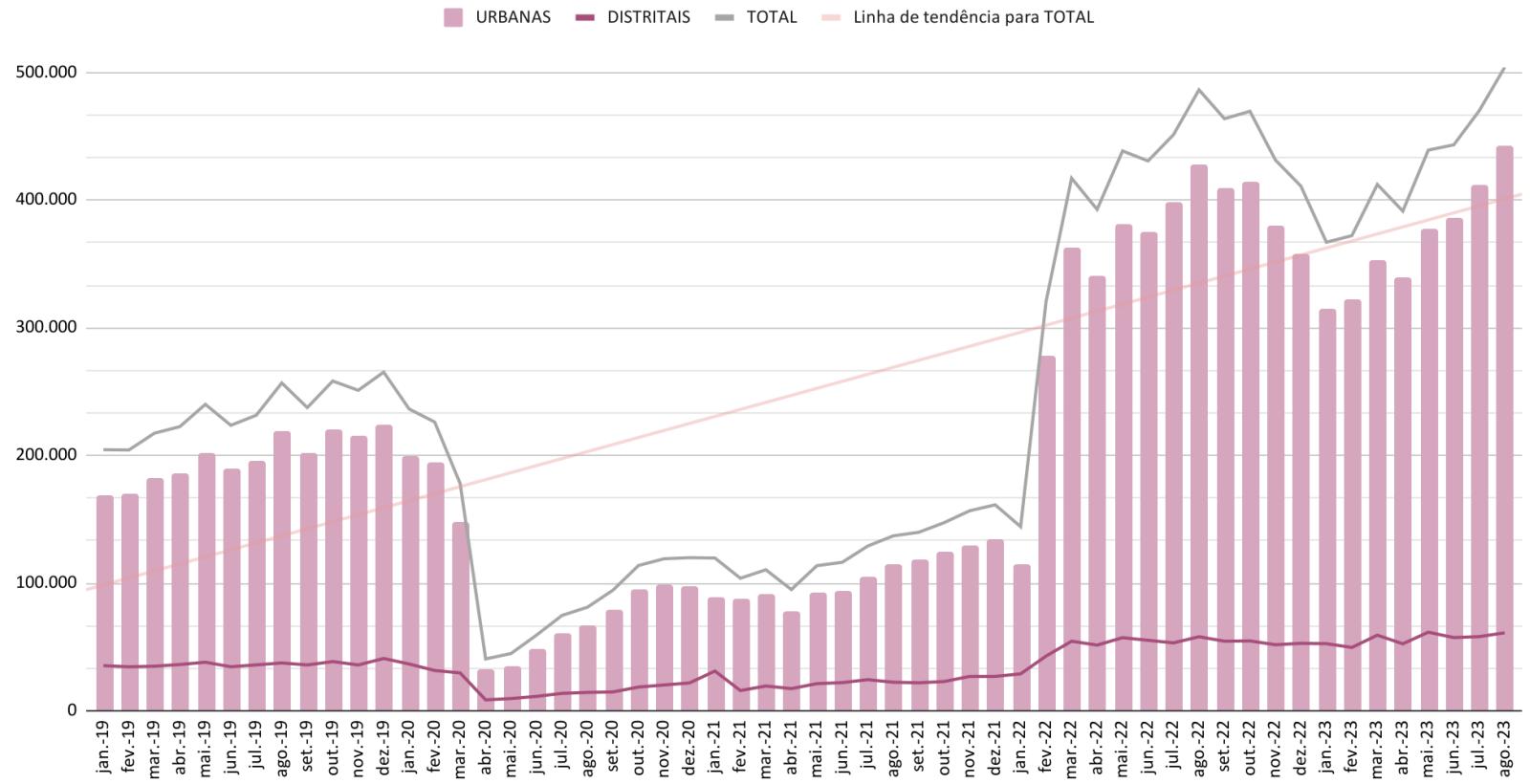
O resultado mais notável encontrado foi o aumento da eficiência no gasto público. Conforme demonstrado na Figura 1, enquanto o sistema era pago por passageiro equivalente no valor de R\$5,00 carregava em média 0,46 milhões de passageiros por mês. Após a implantação da tarifa zero, com a mesma operadora e melhorando a oferta, a prefeitura paga ao operador em média R\$2,10 por passageiro para transportar 1,75 milhões pessoas por mês. A diferença representa, ampliação da oferta com redução significativa do custo médio por usuário atendido.



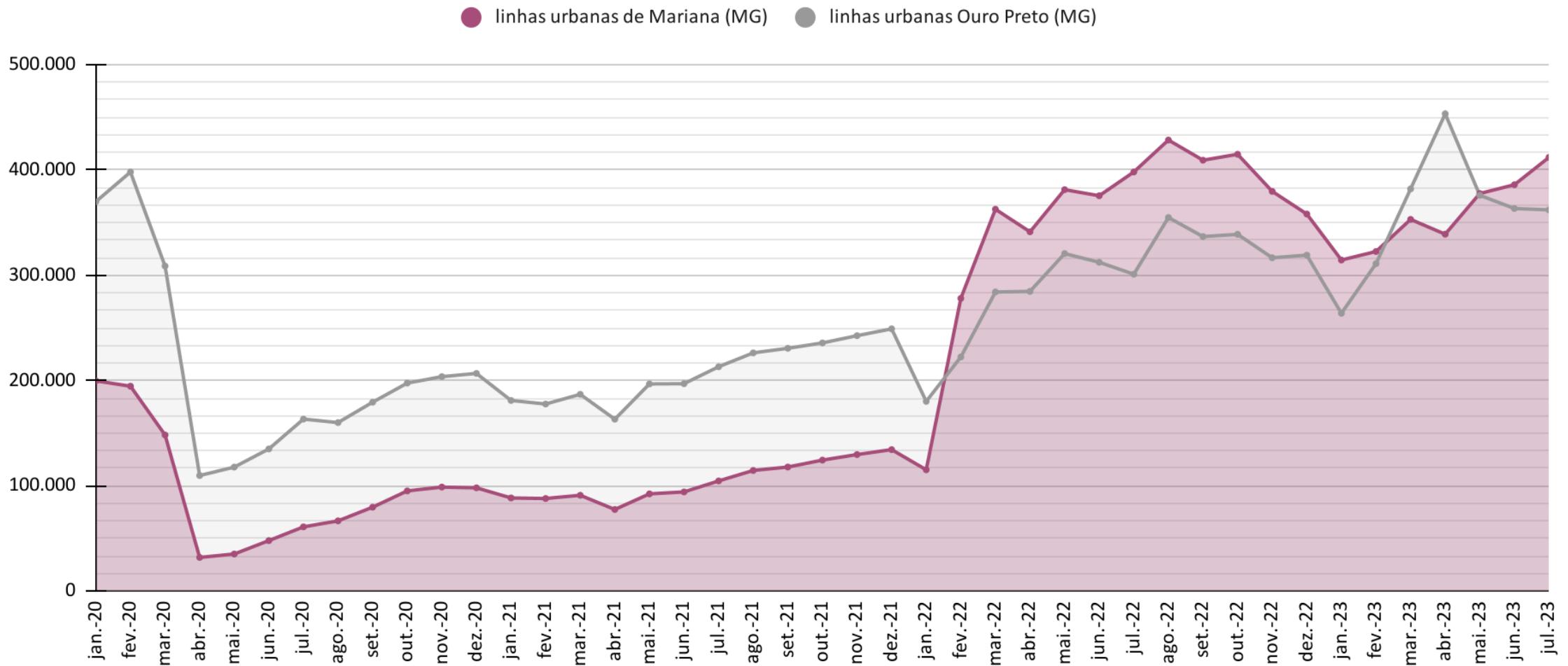
DESIGUALDADE SOCIAL



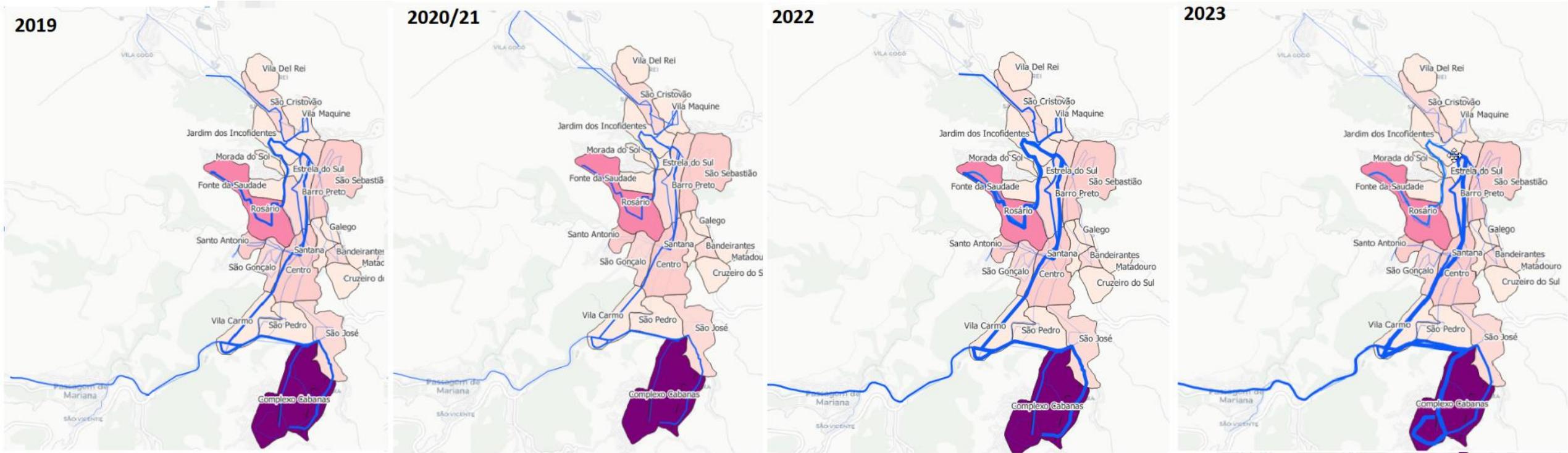
URBANAS, DISTRITAIS e TOTAL



passageiros transportados por mês



EVOLUÇÃO DE USO POR LINHAS



.: como estruturar

TRANSPORTE PÚBLICO É UM DESPERDÍCIO DE DINHEIRO. TEM SEMPRE QUE SER SUBSIDIADO!



“NÃO EXISTE ALMOÇO GRÁTIS”



- revisão da fórmula de remuneração, da duração e do alcance das concessões e permissões;



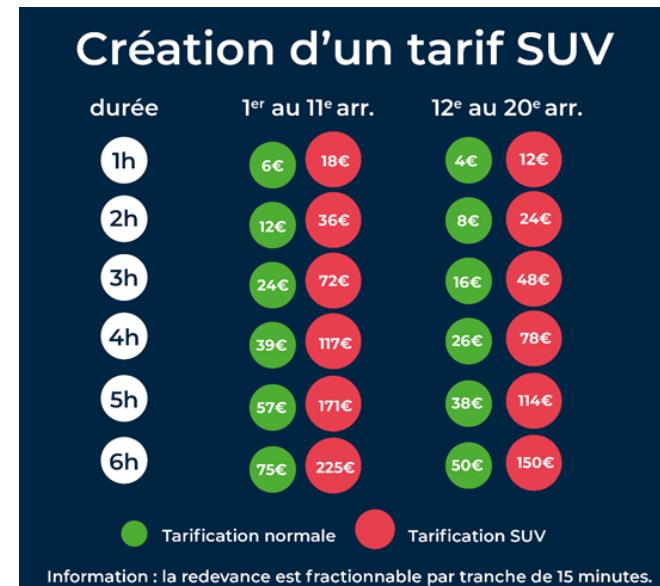
- fontes extratarifárias;
 - IPTU + ITBI (Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis).
 - taxa mensal a ser cobrada das empresas;
 - venda de créditos de carbono;
 - multas e cobranças por estacionamento nas ruas;
 - taxar motoristas;
 - cobrar de plataformas de aplicativos;
 - emendas individuais de parlamentares;



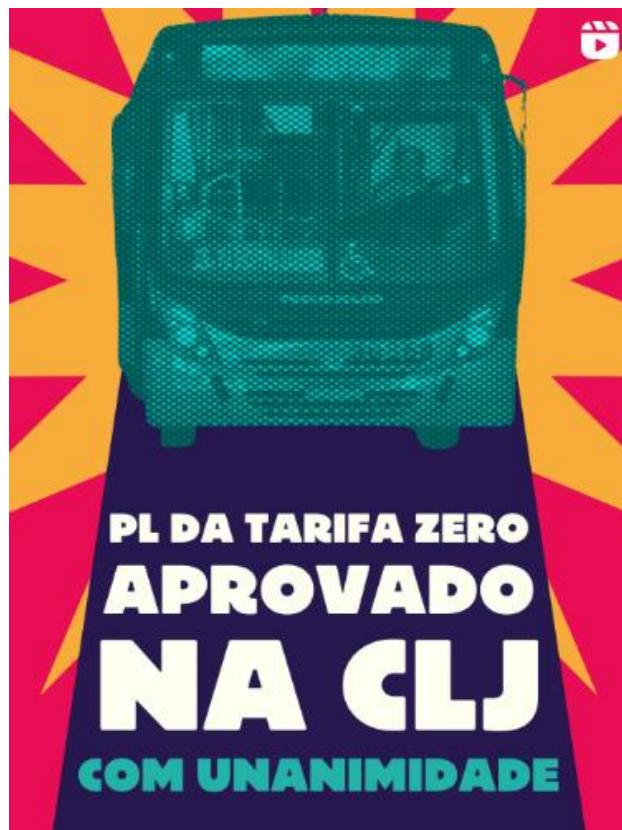
- repasses e divisão de custos nos sistemas metropolitanos;



- criação do Sistema Único de Mobilidade (SUM).



TAXA MENSAL A SER COBRADA DE EMPRESAS



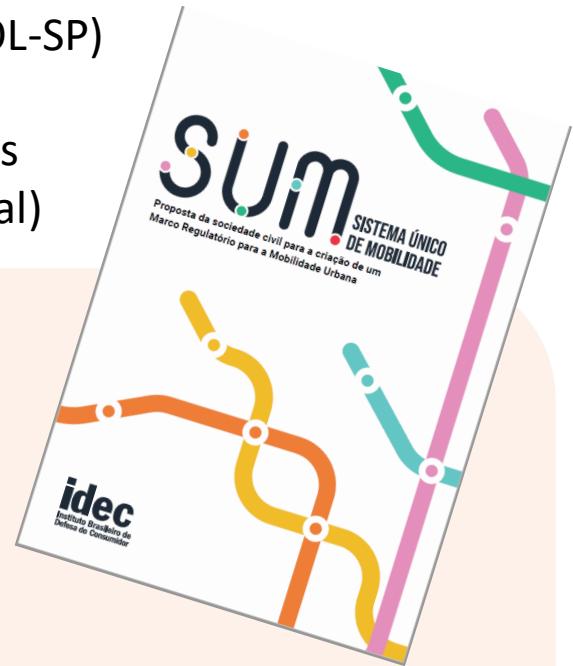
Súmula Vinculante 19 do STF validou a cobrança de taxa pela prestação ou disponibilização do serviço de coleta de resíduos sólidos (mesmo imóveis vazios que não produzem lixo pagam)

SISTEMA ÚNICO DE MOBILIDADE

PEC do SUM - PEC nº 25/2023 apresentada pela Deputada Federal Luiza Erundina (PSOL-SP)

Construção coletiva - participaram e assinam manifesto 37 organizações e 105 pessoas

Inspiração - SUS (Sistema Único de Saúde) e o SUAS Sistema Único de Assistência Social)



Objetivos

- Promover a inclusão social, a acessibilidade universal, a equidade no acesso a oportunidades e a redução das desigualdades
- Ampliar a porcentagem de viagens realizadas por transporte ativo e transporte público coletivo e reduzir transporte motorizado individual.
- Garantir a prestação dos serviços de transporte com qualidade, confiabilidade e disponibilidade.

CONUSV (Cobrança pelo Uso do Sistema Viário) baseada na “Área Móvel de Poluição”, resultado do produto da potência do motor em CV e o produto do comprimento total do veículo em metros.

PREMISSAS PARA REPASSES

Indicadores: Se sistema continua operado por concessionárias, como criar parâmetros para condicionar repasses de subsídios públicos a padrões altos de qualidade e atendimento?

Obrigatoriedade de as **garagens serem públicas** ou contratadas à parte com contrato específico com outras empresas;

Lotes menores de operação, abrindo a possibilidade de maior concorrência e acesso de novos entrantes;

Contratos com **cláusulas revisionais de prazo**, em função do desempenho dos contratados;

Subdivisão das atividades do contrato de prestação do serviço em contratos menores, em especial operação, frota, e bilhetagem;

..: distopias e utopias

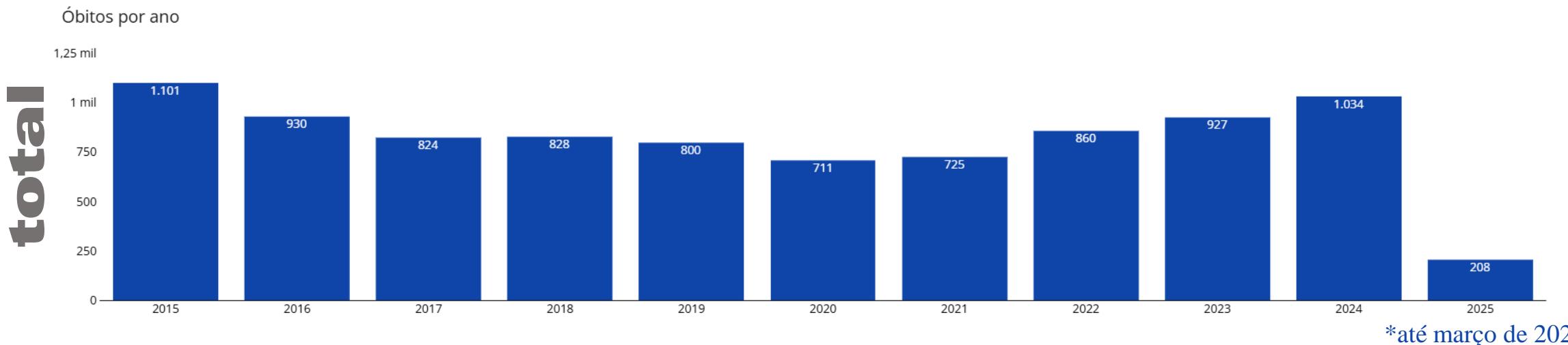
UBERIZAÇÃO E ACELERAÇÃO DA MOTORIZAÇÃO

“Imaginemos que seja organizado um sistema de transportes para uso diário, que realmente seja rápido, gratuito e igualmente acessível a todos. Em um mundo hipermoderno dotado de um sistema semelhante, todos os transportes [motorizados] seriam pagos com fundos públicos, quer dizer, fundos arrecadados por meio de impostos. Um mundo utópico semelhante logo se mostraria **um pesadelo**, no qual todos seriam igualmente prisioneiros do transporte [motorizado]. Cada um privado do uso de seus pés, incapaz de competir com os veículos”

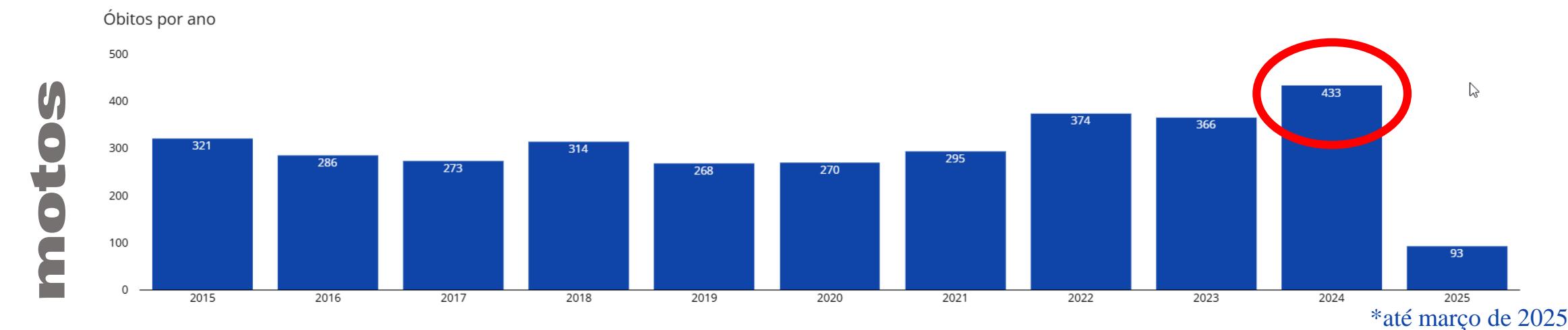
Ivan Illich

NECROCAPITALISMO E POLÍTICAS DE ENTREGA DE MORTES

cidade de SP

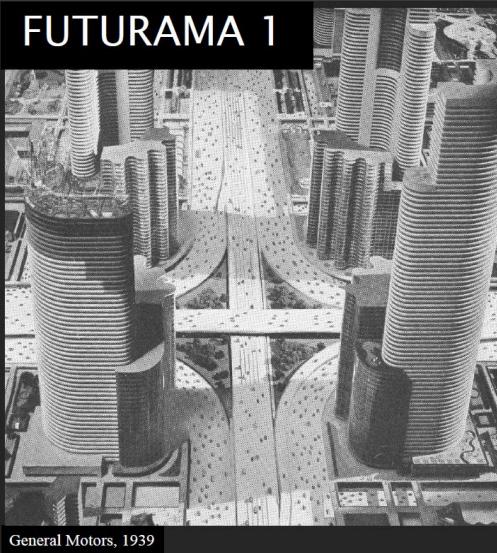


motos



CARROS AUTOMATIZADOS E FALSAS SOLUÇÕES

FUTURAMA 1



General Motors, 1939



Portland, Oregon, 1962 (*The Oregonian*)

FUTURAMA 2



General Motors, 1964

FUTURAMA 3



UC Berkeley / California Path Program, 1997

FUTURAMA 4



2010 Xingf (GM-Saic, 2010)

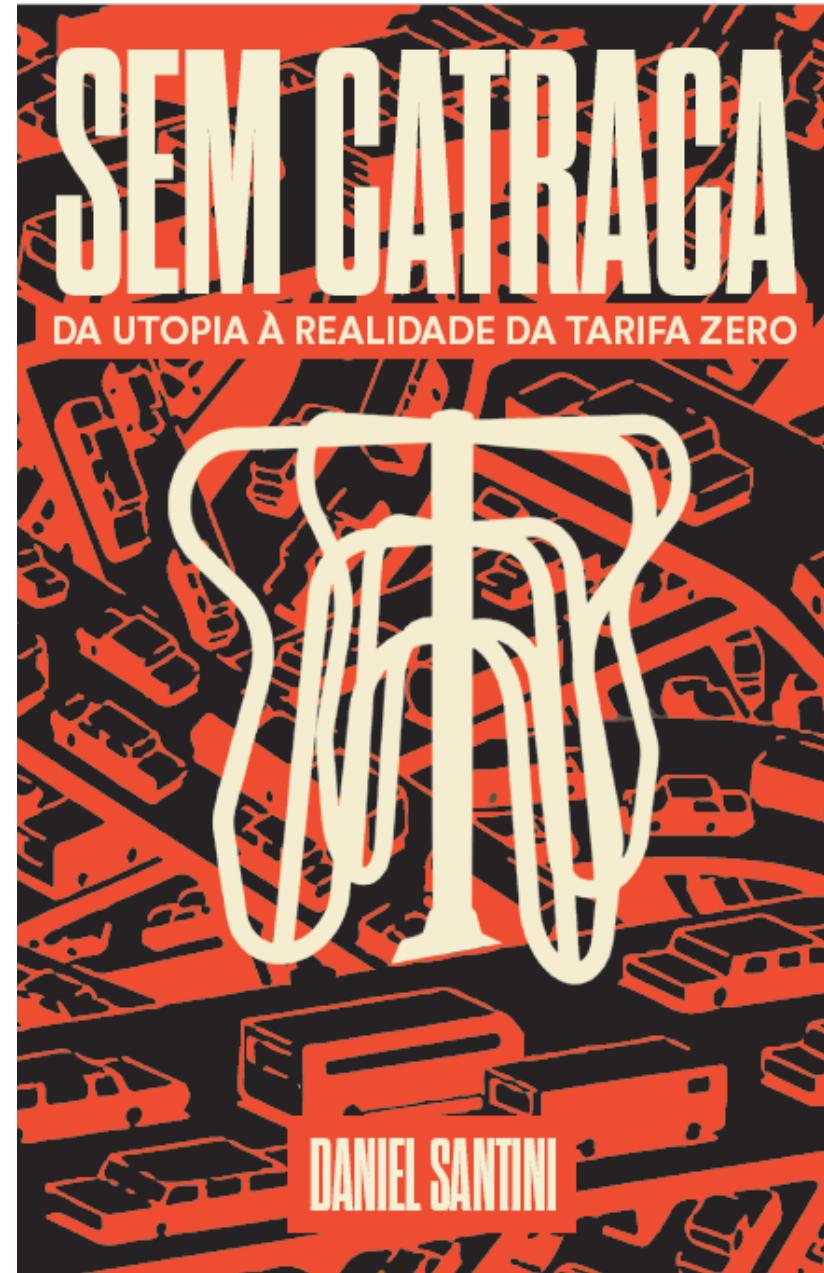


UM EPILOGO SOLARPUNK

“São Paulo, 2054. Maria caminha sobre a passarela metálica que conecta as duas margens do rio Pinheiros. Custa a crer que a estrutura foi **construída com o metal que sobrou das últimas catracas dos ônibus municipais de São Paulo**. Com um desenho ousado, o arco tem uma curva aguda, de modo a permitir que os barcos do novo sistema de transporte fluvial cortem o rio com a agilidade devida”.



Livro Sem Catraca: da utopia à realidade da Tarifa Zero, de Daniel Santini



muito obrigado

Daniel Santini
Fundação Rosa Luxemburgo
Mestre e doutorando pela
Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da USP
daniel.santini@rosalux.org