CÂMARA LEGISLATIVA
DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

RELATÓRIO FINAL

SUBCOMISSÃO PARA ACOMPANHAR, AVALIAR E REALIZAR ESTUDOS SOBRE OS MODELOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS DE FINANCIAMENTO PARA TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO PARA A TARIFA ZERO NO ÂMBITO DO DISTRITO FEDERAL

Deputado Max Maciel

Presidente

Deputado Gabriel Magno

Membro

Deputado Pepa

Membro

Brasília, novembro de 2026

CTMU

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Subcomissão para acompanhar, avaliar e realizar estudos sobre os modelos econômicos e financeiros de financiamento para transporte público coletivo para a tarifa zero no âmbito do Distrito Federal

SUMÁRIO

1. SUMÁRIO EXECUTIVO 3

2. TRABALHOS REALIZADOS 4

2.1 REUNIÕES 4

2.1.1 PRIMEIRA REUNIÃO 4

2.1.2 SEGUNDA REUNIÃO 6

2.1.3 SÉTIMA REUNIÃO TÉCNICA DA CTMU 9

2.2 VISITAS TÉCNICAS 14

2.2.1 LANÇAMENTO DO PROGRAMA TARIFA ZERO DA CIDADE DE LUZIÂNIA-GO 14

2.2.2 REUNIÃO COM A SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE DE LUZIÂNIA-GO 15

2.2.3 EXPERIÊNCIA DE SÃO CAETANO DO SUL-SP 17

2.2.4 VISITA TÉCNICA AO CEARÁ PARA CONHECER A TARIFA ZERO DE CAUCAIA E MARACANAÚ, BEM COMO AS CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS E METRÔ DE FORTALEZA 19

2.3 PARTICIPAÇÃO EM EVENTOS 24

2.3.1 LANÇAMENTO DA FRENTE PARLAMENTAR EM DEFESA DA TARIFA ZERO NA CÂMARA FEDERAL 24

2.3.2 1º ENCONTRO NACIONAL DE CONTROLE EXTERNO EM MOBILIDADE URBANA, PROMOVIDO PELO TCDF 25

2.3.3 WEBINÁRIO DA FRENTE NACIONAL DE PREFEITAS E PREFEITOS - A TARIFA ZERO NO TRANSPORTE URBANO É VIÁVEL? 37

2.3.4 SEMINÁRIO INTERNACIONAL - TRANSPORTE COLETIVO E SUSTENTABILIDADE: RUMO À TARIFA ZERO E OBRAS VERDES 50

2.3.5 II SEMINÁRIO TARIFA ZERO - AVALIAÇÃO DO PROGRAMA VAI DE GRAÇA E PERSPECTIVAS DE AMPLIAÇÃO DA GRATUIDADE 52

2.4 ESTUDOS 54

2.4.1 ESTUDO DA CONSULTORIA LEGISLATIVA DA CLDF 54

2.4.2 ESTUDOS DA SUBCOMISSÃO 77

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS 90

4. RECOMENDAÇÕES 93

5. ANEXOS 97

5.1 MINUTA DE PROJETO DE LEI 97

5.2 RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DO PROGRAMA VAI DE GRAÇA - 2026 104

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

Instituída pela Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana - CTMU da Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, nos termos do Requerimento nº 390, de 2023, a Subcomissão da Tarifa Zero tem por finalidade estudar modelos de financiamento do transporte público coletivo que possam viabilizar a gratuidade no Distrito Federal. Integram a Subcomissão o deputado Max Maciel, presidente, e os deputados Gabriel Magno e Pepa.

A primeira reunião da Subcomissão ocorreu em 19 de junho de 2023 e desde então ouviu gestores públicos, pesquisadores, trabalhadores, passageiros e representantes da sociedade civil. Também realizou visitas técnicas e examinou estudos sobre a prestação, a remuneração, o financiamento, a gestão e a fiscalização dos serviços de transporte.

Em março de 2025, com a implantação do programa *Vai de Graça*, a Subcomissão da Tarifa Zero passou também a avaliar a experiência de gratuidade aos domingos e feriados no DF. No primeiro ano do programa, o monitoramento constatou que a média de acessos aos domingos cresceu 69,6% nos ônibus e 70,9% no metrô em relação ao período anterior à implantação do programa.

O capítulo 4 apresenta as recomendações da Subcomissão ao Poder Executivo, incluindo a minuta de projeto de lei para a ampliação gradual da Tarifa Zero no Distrito Federal. O capítulo 5 contém a minuta de projeto de lei que estabelece diretrizes para a política de gratuidade, com fontes permanentes de financiamento e participação da população, além do relatório de avaliação do programa Vai de Graça, elaborado em 2026.

2. TRABALHOS REALIZADOS

2.1 REUNIÕES

2.1.1 PRIMEIRA REUNIÃO

Realizada em 19 de junho de 2023, a Primeira Reunião da Subcomissão teve por objetivo discutir modelos econômicos e financeiros de Tarifa Zero já implementados em cidades brasileiras.

As principais discussões foram:

- o Governo do Distrito Federal subsidia 70% do custo do sistema de transporte público coletivo, conforme dados de repasse de valores às concessionárias em 2023, disponibilizados pela Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB-DF no seguinte endereço eletrônico <https://www.semob.df.gov.br/dados-do-sistema-de-transporte-publico-do-df>;
- no município de Araucária-PR, uma auditoria resultou em ajustes nas contas do sistema de transporte coletivo e redução tarifária *(ver item 2.4.2.5)*;
- em Maricá-RJ, a criação de uma autarquia denominada Empresa Pública de Transportes - EPT permitiu o início da implantação da Tarifa Zero, em 2014, com uma frota própria de ônibus, mesmo diante de questionamentos judiciais das empresas concessionárias atuantes no município. A implantação foi gradual e incluiu, além da frota do município, ônibus contratados com motorista, manutenção e combustível, a um custo de R$ 8,40 por quilômetro rodado. A cidade também implantou um sistema gratuito de bicicletas compartilhadas, com previsão de expansão para atender crianças e pessoas com deficiência;

- em Formosa-GO, durante o estudo para implantação da gratuidade, identificou-se que metade da população cadastrada no CadÚnico enfrentava dificuldades de acesso aos serviços do CRAS, CREAS e aos postos de saúde. Constatou-se, ainda, o risco de interrupção dos serviços pela operadora, em razão da baixa arrecadação, decorrente da reduzida quantidade de embarques mensais - cerca de nove mil. Com a adoção da Tarifa Zero, foram observados diversos impactos positivos: o número de embarques saltou para 85 mil; houve estímulo à economia local; redução do uso de veículos individuais; e ampliação do acesso da população em situação de vulnerabilidade aos serviços públicos essenciais como saúde e educação. Cada ônibus percorre, em média, 30 quilômetros por dia, totalizando aproximadamente 600 quilômetros mensais. Membros e equipe técnica da CTMU visitaram a cidade para conhecer a experiência e os resultados do programa.
- o município de Mariana-MG, com população estimada em 64 mil habitantes, implementou a Tarifa Zero em seu sistema de transporte coletivo, que abrange 12 linhas distritais e oito linhas urbanas. Um dos principais motivos para a implantação do programa foi a constatação, pela gestão municipal, de uma demanda reprimida: grande parte da população deixava de utilizar transporte público por falta de recursos financeiros. Pesquisa realizada pela cidade após a implantação do programa revelou ampla aprovação: 92% das pessoas entrevistadas declararam-se satisfeitas com o programa; 56% dos usuários não dispunham de outra opção de transporte; enquanto 31% optavam anteriormente pelo carro, mas passaram a utilizar os ônibus após a gratuidade;

Nesta reunião, o presidente da CTMU chamou atenção para a trajetória de perda de usuários no sistema de transporte público do Distrito Federal desde 2014, e defendeu a importância de investimentos em infraestrutura de transporte sobre trilhos, bem como a

adoção de testes escalonados para implementação da Tarifa Zero no DF. Ressaltou, ainda, a necessidade de observar experiências consolidades no país, como a do município de Caucaia, CE (com cerca de 368 mil habitantes), que atualmente é a cidade com a maior população beneficiada pela Tarifa Zero.

2.1.2 SEGUNDA REUNIÃO

A Segunda Reunião da Subcomissão, realizada em 25 de março de 2024, teve por objetivo apresentar e discutir os modelos de Tarifa Zero adotados pelas cidades de Caucaia (CE), Maricá (RJ), São Caetano do Sul (SP) e Luziânia (GO), explorando suas características operacionais, estruturas de financiamento e impactos observados. As experiências analisadas contribuíram para o aprofundamento do debate sobre a viabilidade técnica e institucional da gratuidade no transporte público coletivo do DF.

Durante a reunião, foram discutidos elementos históricos e normativos que compõem o pano de fundo do debate sobre a Tarifa Zero no Brasil. A proposta surgiu pela primeira vez na década de 1990, em São Paulo, SP, prevendo financiamento por meio do aumento do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana - IPTU, mas foi rejeitada à época. Posteriormente, manifestações populares em cidades como Florianópolis (SC), Vitória (ES) e São Paulo, contra o aumento das tarifas estimularam a retomada da discussão sobre a gratuidade como direito.

Nesse contexto, a aprovação da Emenda Constitucional nº 90/2015, que incluiu o transporte entre os direitos sociais garantidos pela Constituição Federal, representou um marco importante para a consolidação desse debate. Mais recentemente, a Proposta de Emenda à Constituição nº 25/2023 (PEC 25/2023), que prevê a criação do Sistema Único de Mobilidade - SUM, com gestão interfederativa e variadas fontes de financiamento, contribui para ampliar o horizonte institucional da Tarifa Zero no Brasil.

O número de cidades brasileiras que adotam a Tarifa Zero tem crescido de forma expressiva. Em 1992, Conchas-SP foi pioneira; em 2005, havia oito cidades com o programa; em 2013, esse número subiu para 17; em 2015, para 22; chegando a 102 cidades em 2023 e 105 em março de 2024, atendendo cerca de cinco milhões de pessoas. A maioria das cidades com Tarifa Zero possui menos de 50 mil habitantes, embora haja também exemplos em cidades de maior porte: Caucaia-CE (355 mil hab.), Luziânia-GO (209 mil hab.) e Maricá-RJ (197 mil hab.). O estado de São Paulo lidera em número de municípios com gratuidade (33), seguido de Minas Gerais (26), Paraná (12) e Rio de Janeiro (13). De janeiro de 2023 a março de 2024, de 66 saltou para 105 cidades com tarifa zero, representando acréscimo de 60% nesse período.

Foram apresentadas quatro experiências municipais de adoção da Tarifa Zero, com destaque para os **aspectos legais, operacionais e financeiros** de cada modelo:

1) Caucaia-CE:
    a) população: 355.679 (Censo IBGE 2022);
    b) início do programa: agosto de 2021;
    c) características da operação: 21 linhas; 70 ônibus; 2,4 milhões de embarques mensais; 490.000 quilômetros rodados mensalmente; idade média dos ônibus: quatro anos e meio;
    d) contrato: concessão por dez anos, prorrogável por igual período; pagamento leva em conta valor unitário por veículo, R$ 24,5 mil, mais valor por quilometragem rodada, R$ 3,50; abrange ônibus, motorista, combustível e manutenção;
    e) custo: estimado em R$ 3 milhões por mês, totalizando aproximadamente R$ 36 milhões por ano;
    f) percentual da receita municipal aplicado no programa: 2,7%.

2) Luziânia-GO:

a) população: 208.725 (Censo IBGE 2022);

b) início do programa: novembro de 2023;

c) características da operação: 23 linhas (20 urbanas e três rurais); 22 ônibus; 390 mil embarques mensais; 115 mil quilômetros rodados mensalmente; idade máxima dos ônibus: sete anos;

d) contrato: comum com vigência de seis meses, podendo atingir 5 anos; pagamento por quilometragem rodada, R$ 6,62; abrange ônibus, motorista, combustível e manutenção;

e) custo: estimado em R$ 762 mil por mês, totalizando aproximadamente R$ 9 milhões por ano;

f) percentual da receita municipal aplicado no programa: 1,5%.

3) São Caetano do Sul-SP:

a) população: 165.655 (Censo IBGE 2022);

b) início do programa: novembro de 2023;

c) características da operação: 10 linhas; 63 ônibus; 1,2 milhão de embarques mensais; idade máxima dos ônibus: 6 anos;

d) contrato: concessão com vigência de 10 anos, prorrogável por igual período; não obtidas informações sobre a quilometragem mensal percorrida e valor por quilometragem rodada; contratação abrange ônibus, motorista, combustível e manutenção.

e) custo: R$ 3,1 milhões por mês, totalizando aproximadamente R$ 37 milhões por ano;

f) percentual da receita municipal aplicado no programa: 1,7%.

4) Maricá/RJ:

a) população: 197.300 (Censo IBGE 2022).

b) início do programa: 2014, com a criação da Empresa Pública de Transporte (EPT), por meio da Lei Complementar Municipal nº 244, de 11 de setembro de 2014;

c) características da operação: 45 linhas; 135 ônibus (104 contratados e 31 do Município); 994.948 quilômetros rodados por mês; idade máxima de 3 anos dos ônibus quando da licitação;

d) contratos: incluem fornecimento de ônibus, motoristas, combustível e manutenção; remuneração por quilômetro rodado, variando entre R$ 6,87 e R$ 8,64; vigência inicial de um ano, com possibilidade de prorrogação, limitada a cinco anos de vigência;

e) custo: R$ 7,6 milhões mensalmente pela contratação dos 104 ônibus, totalizando cerca de R$ 92 milhões por ano;

f) percentual da receita municipal aplicado no programa: 3%.

2.1.3 SÉTIMA REUNIÃO TÉCNICA DA CTMU

Na Sétima Reunião Técnica da CTMU[1] houve discussão sobre a implementação da Tarifa Zero no sistema de transporte público do Distrito Federal. Presidida pelo deputado Max Maciel, a reunião contou com a apresentação dos estudos conduzidos por esta Subcomissão, além dos pronunciamentos de representantes de movimentos sociais e demais participantes. Em sua intervenção, o presidente da CTMU destacou a importância de compreender os impactos da Tarifa Zero em outras cidades brasileiras. Citou os casos de Formosa-GO, onde

[1] https://www.cl.df.gov.br/documents/20063946/29633724/2024-09-20+RELAT%C3%93RIO+-+7%C2%AA+Reuni%C3%A3o+T%C3%A9cnica+-+Tarifa+Zero.pdf/9c83aea6-1a9c-9210-a1b6-09ac64096f7a?version=1.0&t=1727277591280

os acessos ao transporte público passaram de nove mil para quase 90 mil mensais, e Luziânia-GO, que registrou aumento de 4,8 mil para 15 mil embarques semanais.

O parlamentar enfatizou a necessidade de elaboração de um modelo de financiamento capaz de orientar o Poder Executivo na ampliação progressiva das gratuidades, sugerindo que o Fundo Constitucional seja considerado como possível fonte de custeio - à semelhança do uso dos royalties no município de Maricá, no Rio de Janeiro - lamentando, nesse contexto, a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) apresentada pelo Governo do Distrito Federal contra a Lei nº 7.467/2024 - que instituiu o Fundo Distrital de Transporte Público e Mobilidade Urbana (FDTPMU).

Defendeu, por fim, o fortalecimento da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB) e da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF), especialmente com a adoção de linhas alimentadoras, como parte da estratégia de reestruturação do sistema. Afirmou que os pilares para a implementação da Tarifa Zero no DF incluem a redução de vulnerabilidades e desigualdades sociais; a ampliação do acesso à cidade; a diminuição de poluentes; e a redução dos sinistros de trânsito.

Em seguida, o consultor legislativo Fernando Barbosa apresentou um panorama histórico da evolução da Tarifa Zero no Brasil, ressaltando o crescimento significativo nos últimos dois anos. Informou que 116 cidades já implementaram o modelo, beneficiando aproximadamente 5,7 milhões de pessoas com a gratuidade no transporte público coletivo urbano. Foram mencionados, ainda, os estados com maior incidência de adoção do programa.

O consultor também relacionou possíveis fontes de custeio da gratuidade, entre as quais: cobrança de taxas de empresas privadas; contribuições de melhoria; exploração de estacionamentos públicos; tributação de empresas de transporte por aplicativo; IPTU progressivo no tempo; e municipalização das Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), esta última demandando alteração constitucional. Nesse sentido, mencionou a PEC 25/2023, que propõe a criação do SUM, com organização e financiamento

compartilhados entre União, estados, Distrito Federal e municípios, prevendo ainda a possibilidade de criação de novas fontes de financiamento com a diretriz da gratuidade para o usuário.

Apresentou, ainda, um conjunto de dados coletados no curso da pesquisa da Subcomissão, como o tempo de implantação do programa nas diferentes cidades, os modelos de execução dos serviços, características das contratações e os marcos legais instituidores do programa. Observou que: na maioria dos municípios, a remuneração das operadoras é calculada com base no custo por quilômetro rodado; o percentual de investimento no transporte, em relação à receita municipal, varia entre 1,5% e 3%. O consultor também informou que o aumento médio da demanda após a implantação da Tarifa Zero foi de 164%.

Durante a reunião, Paíque Santarém, do Movimento Passe Livre - MPL, defendeu a criação de Conselhos de Transporte inspirados nos Conselhos de Saúde do SUS, como instrumento de gestão democrática e participação popular. Enfatizou a necessidade de uma implementação gradual da Tarifa Zero, sugerindo estratégias como: reduções tarifárias a cada três ou seis meses; gratuidade nos horários entre picos; aplicação em linhas circulares; atendimento exclusivo a pessoas cadastradas no CadÚnico e a estudantes.

Santarém destacou, ainda, a relevância determinante da mobilização social e dos debates públicos, com ações nas ruas e apresentação de propostas de iniciativa popular, como meios para ampliar o engajamento da sociedade. Reforçou a necessidade de estruturação institucional para que TCB e Metrô-DF assumam a operação integral dos serviços de transporte público coletivo. Defendeu, também, a integração da política de gratuidade com o sistema de transporte público do Entorno do DF, envolvendo articulação entre União e Governo de Goiás.

Elisa Rosas, do Instituto de Estudos Socioeconômicos (INESC), enfatizou a importância da participação popular e da transparência na construção da Tarifa Zero.

Ana Carboni, representante da organização Rodas da Paz, apontou a bicicleta como alternativa viável para os desafios da mobilidade urbana. Criticou a oferta excessiva estacionamentos públicos gratuitos em Brasília - especialmente no Plano Piloto - por considerar que representam uma forma de privatização do espaço público. Defendeu investimentos na infraestrutura cicloviária da capital, incluindo manutenção e interligação das ciclovias e implantação de locais adequados para guarda de bicicletas. Destacou a importância de se buscar soluções de transporte público sustentáveis, capazes de contribuir para o enfrentamento da crise climática.

Wesley Ferro, do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos - MDT, expressou preocupação com a qualidade do transporte público diante da gratuidade, alertando para a necessidade de que a Tarifa Zero seja integrada a um plano mais amplo de mobilidade urbana. Mencionou Tallinn, na Estônia, onde a gratuidade resultou em queda na participação de passageiros no transporte coletivo e aumento no uso de automóveis. Nesse sentido, defendeu que a Tarifa Zero seja acompanhada por medidas de restrição à circulação de carros particulares e que sua sustentabilidade dependa de fontes de financiamento diversificadas, não podendo se basear exclusivamente no orçamento público ou em emendas parlamentares. Criticou a destinação de recursos da Zona Verde para o Instituto de Previdência dos Servidores do DF e advertiu que a taxa de acostagem da concessão da Rodoviária do Plano Piloto pode aumentar o custo das passagens, prejudicando a população do Entorno. Afirmou que uma proposta de Tarifa Zero que desconsidere o Entorno pode acentuar as desigualdades sociais, acrescentou. Manifestou, por fim, preocupação com a baixa efetividade das propostas apresentadas pelos movimentos sociais no âmbito do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF (CTPC/DF).

Entre os demais participantes, Alfredo Alencastro questionou a ausência de medidas concretas para a execução das diretrizes previstas no Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), especialmente no que diz respeito ao aproveitamento da infraestrutura do metrô e

à integração entre modais. Sugeriu a utilização de vans e micro-ônibus como parte da solução para melhoria da integração e criticou a ausência de repasse da tarifa técnica ao metrô, apontando tal omissão como causa do sucateamento do sistema. Sugeriu, assim, projeto para redistribuição dos royalties do petróleo entre todos os Estados, como forma de financiar a Tarifa Zero.

André Pires destacou a urgência do debate sobre financiamento, frequentemente barrado por limitações orçamentárias. Defendeu, portanto, a efetivação do Fundo Distrital de Transporte Público e Mobilidade Urbana (FDTPMU), considerando que 70% do custo do sistema já é financiado com recursos públicos. Ressaltou, entretanto, a importância de mensurar o custo real por acesso e destacou o protagonismo dos movimentos sociais nos avanços conquistados até o momento. Argumentou que a Tarifa Zero pode gerar impactos macroeconômicos positivos, com a realocação de recursos antes destinados ao pagamento de passagens para o comércio local. Defendeu, por fim, a adoção progressiva da medida.

Marcão do Povo, representante de Valparaíso de Goiás, defendeu a implantação da Tarifa Zero no município, onde o transporte coletivo é operado precariamente por cooperativas, com frotas sucateadas, e sem cobertura da maioria dos bairros. Destacou que, embora nunca implementada, a criação de uma empresa municipal de transporte está na lei orgânica do município, razão pela qual ele proporá lei complementar para viabilizar o programa. Apontou, ainda, que os recursos poupados pela população com o fim do pagamento de passagens poderão fortalecer a economia local, por meio do consumo no comércio da cidade.

Ao final da reunião, foram registrados os seguintes encaminhamentos:

- salientar o protagonismo da lei n.º 7.467/2024, que cria o FDTPMU, acompanhando o andamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade no TJDFT (processo n.º 0715387-08.2024.8.07.0000);

- fortalecer os mecanismos de participação popular, com destaque para a criação e o funcionamento dos Conselhos Populares de Transporte;
- aprofundar a análise sobre a integração entre modais de transporte público - incluindo ônibus, metrô, ciclomobilidade e demais formas de mobilidade ativa; e
- propor mecanismos para equilibrar a implementação da Tarifa Zero com indicadores de qualidade na prestação dos serviços de transporte coletivo.

2.2 VISITAS TÉCNICAS

2.2.1 LANÇAMENTO DO PROGRAMA TARIFA ZERO DA CIDADE DE LUZIÂNIA-GO

O evento de lançamento do programa Tarifa Zero no transporte público coletivo do município de Luziânia-GO ocorreu no dia 27 de novembro de 2023, em frente à sede da Prefeitura Municipal, entre 08h e 10h30. Na ocasião, pronunciaram-se o Presidente da Câmara Municipal, Vereador Carlos da Liga; o Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano, Télio Rodrigues; o Prefeito de Valparaíso do Goiás e Presidente da Associação dos Municípios Adjacentes a Brasília (AMAB), Pábio Correia Lopes (Pábio Mossoró); o Deputado Estadual Wilde Cambão; o Deputado Federal Célio Silveira; e o Prefeito de Luziânia, Diego Sorgatto.

Durante os pronunciamentos, foi destacado que o sistema de transporte público no Brasil enfrenta um cenário de colapso. Em Luziânia, a empresa que operava o serviço há cerca de 50 anos encerrou suas atividades por inviabilidade econômica. Atualmente, o serviço é prestado pela empresa Buser Locadora e Transportes Ltda (Catedral). Antes da implantação do programa, o subsídio mensal do município ao sistema de transporte público coletivo era de R$ 150 mil. Para viabilizar a gratuidade em 2024, o município recebeu recursos parlamentares: R$ 6 milhões do Deputado Federal Célio Silveira e R$ 3 milhões do Deputado Estadual Wilde Cambão.

O programa Tarifa Zero implantado no município apresenta as seguintes características:

- gratuidade integral no transporte público coletivo urbano e rural;
- acesso imediato ao benefício, com obrigatoriedade de apresentação do cartão do programa a partir de 1º de janeiro de 2024;
- o cartão é emitido mediante cadastro nos postos de atendimento indicados no site da prefeitura;
- a utilização do cartão permitirá controle de acessos e dimensionamento das linhas;
- a frota é composta por 22 ônibus (novos e seminovos), distribuídos em 20 linhas - sendo 17 urbanas e 3 rurais - incluindo o atendimento ao distrito Jardim Ingá;
- o número de linhas foi ampliado de 18 para 20 com a implantação do programa;
- o custo mensal estimado do programa varia entre R$ 150 mil e R$ 800 mil.

Durante a visita técnica, a equipe técnica da CTMU constatou que os ônibus do sistema estão equipados com catracas e validadores com tecnologia V6, permitindo o monitoramento e controle do uso do benefício.

2.2.2 REUNIÃO COM A SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE DE LUZIÂNIA-GO

A reunião ocorrida no dia 23 de janeiro, de 2024, na sede da Superintendência Municipal de Trânsito de Luziânia (SMT), teve por objetivo conhecer o balanço preliminar da implantação da Tarifa Zero na localidade, após quase dois meses de sua execução. Participaram do encontro integrantes da CTMU e o Diretor da SMT, Marcelo Lemos.

Luziânia possui uma população de 208.725 habitantes, conforme Censo Demográfico 2022 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). De acordo com as informações oferecidas pelo Senhor Marcelo, o programa Tarifa Zero foi implementado em 27 de novembro de 2023, sob coordenação da SMT, vinculada à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

A frota conta com 22 ônibus, com previsão de ampliação para 28 a 30 veículos. A idade máxima permitida da frota é de sete anos, sendo que 14 ônibus foram adquiridos entre 2023 e 2024, e já com dispositivo de acessibilidade, como rampas. Os veículos são equipados com portas USB, mas não possuem ar-condicionado. O sistema opera com 23 linhas, das quais 20 são urbanas e três são rurais, sob contratação de caráter emergencial, com vigência de seis meses. O superintendente afirmou que está prevista para os próximos meses a realização de licitação para contratação definitiva das operadoras. A remuneração é de R$ 6,62 por quilômetro rodado, com custo mensal de R$ 771.000,00, totalizando aproximadamente R$ 9 milhões por ano, incluindo manutenção, motoristas e combustível.

O controle da operação é feito com base nas informações de quilometragem e horários fornecidos pela empresa operadora. Até o momento, a prefeitura não possui sistema próprio de checagem, mas há previsão de implantação de tecnologia GPS, a partir de fevereiro ou março, além de sistema de monitoramento em tempo real para os usuários, que permitirá o acompanhamento de horários e itinerários.

Os usuários só podem acessar os ônibus utilizando cartões, portanto, os cadastros são contínuos. Até 1º de março de 2024, é possível embarcar sem o cartão, mediante autorização do motorista e apresentação dos dados pessoais. Após essa data, o uso do cartão será obrigatório. Cerca de 40 mil cadastros foram realizados.

Três empresas operam as linhas: a Catedral é responsável pelas linhas urbanas, a C.DS e a Transporte Luziânia pelas linhas rurais, incluindo o Jardim Ingá. O atendimento funciona das 5h50 às 22h. O impacto da implantação do programa é evidente nos índices de utilização. Antes da Tarifa Zero, eram registrados cerca de 4.800 embarques por dia de segunda a sexta-feira e entre 2.000 e 2.600 por dia nos fins de semana. Com a implantação, os números subiram expressivamente, atingindo 7.453 embarques no sábado (20/01/2024) e 15.709 na segunda-feira (22/01/2024).

Além disso, observou-se redução no volume de motocicletas e automóveis na área central, indicando impacto positivo no tráfego da cidade. O diretor da STM também relatou

a possibilidade de queda no índice de desemprego, embora aguarde confirmação dos dados pela Secretaria Municipal de Planejamento.

Antes do programa, a tarifa era de R$ 2,90, com subsídio municipal de R$ 150 mil por mês. Atualmente, o serviço é integralmente gratuito para os usuários. De acordo com o responsável pelas informações, o programa está sendo custeado por emendas parlamentares, R$ 9 milhões destinados para o ano de 2024 - sendo R$ 6 milhões provenientes de recursos federais e R$ 3 milhões estaduais, conforme anunciado no evento de lançamento do programa.

2.2.3 EXPERIÊNCIA DE SÃO CAETANO DO SUL-SP

A visita técnica à cidade de São Caetano do Sul-SP, realizada em 27 de setembro de 2024, contou com a participação do Presidente da Subcomissão e da Secretária da CTMU. O objetivo foi analisar os desafios e os resultados da implementação da gratuidade universal no transporte público municipal, a fim de subsidiar os estudos desenvolvidos pela Subcomissão e contribuir para a formulação de um modelo adaptado às necessidades do Distrito Federal e da Região do Entorno.

A agenda foi conduzida pelo Secretário Municipal de Mobilidade Urbana, Diego Santos Vido Faria, e pelo Diretor de Trânsito da cidade, Marcelo Ferreira de Souza, com a presença do Subsecretário de Operação da Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB/DF), Márcio Antônio.

São Caetano do Sul é o sexto município mais populoso do Brasil a adotar a Tarifa Zero. Nas reuniões, a CTMU conheceu a estrutura administrativa e as fontes de financiamento do sistema municipal. Nas visitas aos terminais e pontos de ônibus, observou a infraestrutura, a organização do embarque, os horários e a frequência das linhas, além dos efeitos do programa sobre a mobilidade e o trânsito na cidade.

O programa Tarifa Zero do município foi instituído pela Lei Complementar nº 6.141/2023 e entrou em vigor em 1º de novembro de 2023. Garante gratuidade a todas as pessoas, inclusive não residentes, todos os dias da semana. Entretanto, não contempla as linhas intermunicipais nem os trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) que operam na cidade.

A operação do sistema é realizada pela concessionária Viação Padre Eustáquio - VIPE, com frota composta por 63 ônibus - 57 em operação e seis reservas - com idade máxima de seis anos. Parte dos veículos é equipada com conexão wi-fi e ar-condicionado. Está prevista a inclusão de um ônibus elétrico que está em fase de testes. Os pagamentos à concessionária, de janeiro a agosto de 2024, totalizaram R$ 25.904.294,31, com média mensal de R$ 3,2 milhões. O sistema conta com dez linhas e 76 mil embarques diários. Antes da implantação da gratuidade eram 22 mil embarques, representando aumento de 245% de demanda de passageiros. O sistema também utiliza o aplicativo CittaMobi para acompanhamento pelos passageiros dos horários, dos itinerários, das linhas e de outros aspectos da operação.

Conforme a LC nº 6.141/2023, os recursos priorizados para custeio do programa são: multas de trânsito; tarifas da operação do sistema de transporte; venda de créditos de carbono; exploração de ações publicitárias no STPC; dotações orçamentárias decorrentes de outras fontes de financiamento relacionadas à mobilidade urbana.

A composição de usuários do sistema antes da implantação era 48% de pessoas idosos (isentas), 23% de estudantes (pagantes com tarifa reduzida) e 29% de usuários pagantes da tarifa integral, no valor de R$4,50. A tarifa de remuneração da concessionária era R$ 9,00 por passageiro, o que exigia subsídios municipais de R$4,50 para usuários comuns, R$ 6,75 para os estudantes e R$ 9,00 para as pessoas idosas.

A receita total do ano 2023 do Município foi de R$ 2.214.224.834,18, e, especificamente do Poder Executivo Municipal no mesmo ano foi de: R$ 1.810.960.189,31.

2.2.4 VISITA TÉCNICA AO CEARÁ PARA CONHECER A TARIFA ZERO DE CAUCAIA E MARACANAÚ, BEM COMO AS CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS E METRÔ DE FORTALEZA

Nos dias 25 e 26 de setembro de 2025, o Deputado Max Maciel, presidente da CTMU, com a equipe técnica da comissão, realizaram visitas aos municípios de Maracanaú e Caucaia, à Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR) e à Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (METROFOR).

As visitas tiveram como finalidade conhecer experiências de gratuidade no transporte coletivo, identificar modelos de gestão e financiamento, avaliar os mecanismos de controle operacional e compreender a estrutura de custos dos sistemas de transporte por ônibus e metroferroviário.

As experiências apresentam características distintas: Maracanaú adota gratuidade para determinados grupos sociais; Caucaia implementou tarifa zero no transporte municipal de forma ampla; Fortaleza mantém um sistema de ônibus com cobrança de tarifa e subsídios públicos, além de gratuidades específicas; e a METROFOR opera linhas metroferroviárias com diferentes políticas tarifárias, incluindo uma linha gratuita.

O município de **Maracanaú/CE**, com aproximadamente 235 mil habitantes, instituiu o programa Maracanaú Passe Livre, por meio da Lei Municipal nº 3.080/2021, posteriormente ampliado pela Lei nº 3.369/2023.

A gratuidade contempla principalmente estudantes e pessoas inscritas no CadÚnico, além de outros grupos específicos. O programa apresenta as seguintes características:

- **Abrangência**: aproximadamente 85% dos acessos são gratuitos, permanecendo a cobrança de tarifa dos demais usuários, especialmente trabalhadores do setor industrial.
- **Modelo contratual**: contratação da operação por quilômetro rodado, em substituição ao modelo tradicional de concessão.

- **Remuneração**: aproximadamente R$ 7,00/km, com previsão de R$ 9,00/km em nova licitação.
- **Custo mensal informado**: cerca de R$ 1 milhão.
- **Estrutura operacional**: 22 ônibus distribuídos em nove linhas, com aproximadamente 168 mil quilômetros percorridos e 406 mil acessos mensais.
- **Evolução da oferta**: ampliação de três linhas e 12 ônibus, em 2022, para nove linhas e 22 ônibus, em 2025.
- **Controle operacional**: GPS, validadores eletrônicos, catracas e monitoramento pelo Centro de Controle Operacional do Sindiônibus, sob supervisão municipal.

O sistema apresenta índice de cumprimento de viagens de 99,25%. Os representantes municipais destacaram o crescimento gradual da demanda, a ampliação da mobilidade da população de baixa renda e os reflexos positivos no comércio local.

A experiência demonstra a possibilidade de ampliar progressivamente a gratuidade, com definição de públicos beneficiários, controle eletrônico dos acessos e remuneração contratual vinculada à oferta efetivamente executada.

Caucaia, município com aproximadamente 355 mil habitantes segundo o Censo de 2022, implantou o programa Bora de Graça, que oferece gratuidade no transporte coletivo municipal.

Diferentemente de Maracanaú, a gratuidade foi implantada sobre um contrato preexistente, mantendo uma estrutura de remuneração composta por valores associados à frota e à quilometragem.

As principais características identificadas foram:

- **Abrangência**: gratuidade no transporte municipal, com avaliação, à época da visita, de eventual restrição aos residentes.
- **Estrutura operacional:** 54 ônibus distribuídos em 43 linhas, com aproximadamente 400 mil quilômetros mensais.

- **Demanda**: 1,785 milhão de acessos em agosto de 2025, primeiro mês completo de contagem por catracas, número considerado subestimado pela administração.
- **Custo mensal**: aproximadamente R$ 2,9 milhões.
- **Remuneração contratual**: R$ 3,44 por quilômetro rodado, acrescidos de R$ 29.096 mensais por ônibus.
- **Abrangência do contrato**: veículos, motoristas, combustível e manutenção.
- **Controle operacional**: reinstalação de catracas, utilização do sistema Sonda e monitoramento da oferta e da demanda.

A administração municipal informou ter reduzido a frota de 70 para 54 veículos após identificar ociosidade em determinados horários, com reorganização da programação operacional.

Também foram relatados impactos positivos na circulação de pessoas e no comércio, embora não tenham sido apresentados estudos quantitativos sobre esses resultados.

A experiência evidencia a importância de avaliar a estrutura contratual antes da implantação da tarifa zero, especialmente a composição entre custos fixos e variáveis, a fiscalização da quilometragem executada e os efeitos do aumento da demanda sobre a necessidade de frota.

A visita à **Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR)** permitiu conhecer um sistema de maior porte, com características institucionais e operacionais relevantes para comparação com o transporte coletivo do Distrito Federal.

Fortaleza opera com cinco contratos de concessão, licitados em 2012, com duração de 15 anos. O sistema compreende 1.230 ônibus, distribuídos em 324 linhas, além de 220 vans do transporte complementar.

O modelo foi originalmente estruturado em bacias operacionais, com maior flexibilidade na distribuição das linhas após a pandemia.

Entre os principais dados apresentados, destacam-se:

- **Tarifa pública:** R$ 4,50.
- **Tarifa técnica:** R$ 7,27.
- **Custo operacional médio mensal informado:** aproximadamente R$ 72 milhões.
- **Receita total em julho de 2025:** R$ 56,51 milhões, composta por arrecadação tarifária e subsídios públicos.
- **Subsídio municipal em julho de 2025:** R$ 13,04 milhões, equivalente a 23,08% da receita total do mês.
- **Participação do vale-transporte:** 67% da arrecadação tarifária, conforme informado na visita.
- **Demanda média diária:** aproximadamente 520 mil acessos.
- **Quilometragem em julho de 2025:** aproximadamente 8,05 milhões de quilômetros, considerando os sistemas regular e complementar.

A ETUFOR destacou as vantagens da remuneração por quilômetro rodado, por permitir ao poder público maior controle sobre a oferta, a programação das viagens e os custos operacionais.

O sistema dispõe de Centro de Controle Operacional, GPS, validadores eletrônicos, câmeras, biometria facial e bilhetagem digital, permitindo monitorar viagens, demanda, regularidade e desempenho das concessionárias.

Fortaleza também oferece gratuidades específicas, como o Passe Livre Estudantil, que concede duas viagens diárias, além de benefícios destinados a idosos e pessoas com deficiência.

O sistema de Fortaleza oferece referência para análise de concessões organizadas em bacias, cálculo da tarifa técnica, participação dos subsídios e importância da arrecadação proveniente do vale-transporte. O controle operacional também constitui elemento relevante para avaliar a eficiência dos gastos públicos e a possibilidade de ampliação da gratuidade.

A **Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (METROFOR)** é responsável pela operação, manutenção e expansão de sistemas de metrô e VLT no Ceará.

Segundo os dados apresentados na visita, a rede possui 84,3 quilômetros de vias férreas, 62 estações e transportou aproximadamente 16,9 milhões de passageiros em 2024.

A Linha Sul, principal eixo operacional, possui 24,1 quilômetros e 20 estações, atendendo Fortaleza, Maracanaú e Pacatuba. Transporta cerca de 34 mil passageiros diariamente e dispõe de dez composições de três carros, com capacidade nominal de 756 passageiros por composição.

O sistema utiliza Centro de Controle Operacional, monitoramento por câmeras e procedimentos de manutenção realizados nos períodos sem circulação de passageiros.

A estrutura tarifária é diferenciada entre as linhas:

- **Linha Sul:** R$ 3,60, com meia tarifa de R$ 1,80.
- **Linha Oeste e VLTs de Sobral e Cariri**: R$ 1,00, com meia tarifa de R$ 0,50.
- **Linha Nordeste**: gratuidade integral.

Em 2024, a METROFOR apresentou a seguinte composição de financiamento:

- **Receita tarifária:** R$ 29 milhões
- **Receitas não tarifárias:** R$ 4,5 milhões
- **Subsídio estadual:** R$ 215 milhões
- **Total dessas fontes:** R$ 248,5 milhões

As receitas não tarifárias decorrem da exploração de espaços comerciais, publicidade e utilização de imóveis da Companhia.

O subsídio estadual representa aproximadamente 86,5% do total dessas fontes de financiamento, evidenciando a elevada participação de recursos públicos na sustentação do sistema.

A METROFOR também informou a existência de integração tarifária com o transporte intermunicipal metropolitano, mediante subsídio estadual da diferença tarifária, embora ainda não houvesse integração tarifária com o transporte municipal de Fortaleza.

A experiência demonstra a existência de um sistema metroferroviário fortemente subsidiado, com política de gratuidade em linha específica e utilização complementar de receitas comerciais. A comparação com o Metrô-DF deve considerar as diferenças de extensão, capacidade, demanda, frota, manutenção e necessidade de investimentos em infraestrutura.

As visitas técnicas permitiram à CTMU conhecer diferentes modelos de gratuidade, contratação e financiamento do transporte coletivo. Maracanaú e Caucaia demonstram alternativas de implementação da tarifa zero, enquanto a ETUFOR e a METROFOR oferecem referências sobre a gestão de sistemas de maior porte, controle operacional, composição de receitas e participação dos subsídios públicos.

Para o Distrito Federal, as experiências reforçam que a análise da viabilidade da tarifa zero não deve se limitar à substituição da arrecadação tarifária por recursos públicos, devendo contemplar também a revisão dos modelos de remuneração, a eficiência dos custos operacionais, a capacidade de atendimento da demanda adicional e a identificação de fontes permanentes de financiamento.

2.3 PARTICIPAÇÃO EM EVENTOS

2.3.1 LANÇAMENTO DA FRENTE PARLAMENTAR EM DEFESA DA TARIFA ZERO NA CÂMARA FEDERAL

O lançamento da Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero, composta de 213 deputados, ocorreu no dia 22 de novembro de 2024, na Câmara Federal.

Durante o evento, o então Presidente da Frente Parlamentar, Deputado Washington Quaquá, destacou a ausência de políticas públicas inovadoras para melhorar a mobilidade das

metrópoles brasileiras. Ressaltou que, enquanto a média mundial de gasto com transporte é de 8% da renda da população, no Brasil essa proporção chega a 20%. Defendeu que a experiência pode ser aplicada com sucesso, especialmente em municípios de pequeno e médio porte, como ocorre no Brasil e em diversos países.

O objetivo da Frente Parlamentar é levar essa política pública de gratuidade a mais municípios brasileiros, por meio da produção de estudos, da mobilização política e do aperfeiçoamento da legislação, conforme anunciado no evento.

Atualmente, a iniciativa é liderada pelo Deputado Jilmar Tatto e mantém um site oficial para divulgação de informações e documentos sobre o tema: tarifazero.org.br.

2.3.2 1º ENCONTRO NACIONAL DE CONTROLE EXTERNO EM MOBILIDADE URBANA, PROMOVIDO PELO TCDF

O Primeiro Encontro Nacional de Controle Externo em Mobilidade Urbana (ENCEMOB), promovido pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF), foi realizado entre os dias 29 e 31 de julho de 2024 e reuniu especialistas, gestores e estudiosos para debater temas sobre mobilidade urbana. Um dos painéis discutiu “Tarifa Zero e subsídios: quais os resultados alcançados e os desafios à sustentabilidade dos modelos praticados no Brasil?”, objeto deste relatório.

O debate foi mediado por Marcelo Balbio, Secretário-Geral de Controle Externo do TCDF, e contou com a participação do Celso Lopes, presidente da Empresa Pública de Transportes (EPT) de Maricá-RJ, e do Carlos de Carvalho, pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

Ao iniciar as discussões, o mediador salientou haver divergência de opiniões acerca da aplicação da Tarifa Zero no transporte pública. Parte dos especialistas são favoráveis à implantação da gratuidade universal no transporte público por se tratar de um direito social garantido pela Constituição Federal, capaz de proporcionador o acesso a outros direitos

fundamentais, como saúde, educação e emprego, com impacto positivo, sobretudo, na renda das pessoas mais pobres. Por outro lado, há quem defenda que há seguimentos mais prioritários que o transporte, como saúde, saneamento básico e educação, informou.

Em seguida, Celso Lopes apresentou a experiência de Tarifa Zero no município de Maricá-RJ, onde o sistema de transporte público coletivo é gerido pela autarquia municipal Empresa Pública de Transportes (EPT). Iniciou ressaltando que o processo de decisão política de implantação da Tarifa Zero deve considerar o transporte como um direito social essencial, previsto nos artigos 6º e 30, inciso V, da Constituição Federal, proporcionador de acesso à saúde, à educação, à cultura e à liberdade de locomoção.

Maricá-RJ aparece entre as 116 cidades brasileiras que adotam a Tarifa Zero, ocupando o quarto lugar em população atendida, com aproximadamente 200 mil habitantes. No entanto, lidera em número de deslocamento realizados, com cerca de 3,5 milhões de registros mensais, destacou.

Abordou o histórico de adesão gradual à Tarifa Zero no município, conforme o encerramento dos contratos de concessão do serviço de transporte vigentes à época. Em dezembro de 2014, segundo mês após a criação da autarquia EPT, foi iniciada a operação com Tarifa Zero em três linhas, utilizando 13 ônibus. Em 2020, o programa de gratuidade já contava com 18 linhas operadas por 35 ônibus. No ano de 2023, o sistema alcançou a marca de 39 linhas, atendidas por 135 veículos, com custo mensal de R$ 7,3 milhões. Nesse ano, os indicadores de operação foram:

- 1.188.323 km rodados por mês;
- 3,5 milhões de deslocamentos por mês;
- 1.330 viagens por dia;
- 122 mil deslocamentos diários.

Em 2024, o sistema foi ampliado para 42 linhas, havendo expectativa de aquisição de dez novos ônibus. Para 2025, esperam um aumento de 20% da frota. Todos os ônibus da operação possuem ar-condicionado, sistema GPS e câmeras de monitoramento.

Celso Lopes também apresentou a lista das 116 cidades que já haviam adotado a Tarifa Zero no Brasil:

	Cidade	UF	População
1	Caucaia	CE	355.679
2	Canoas	RS	347.657
3	Luziânia	GO	209.129
4	**Maricá**	**RJ**	**197.300**
5	Ibirité	MG	170.387
6	São Caetano do Sul	SP	165.655
7	Itapetininga	SP	157.790
8	Paranaguá	PR	145.829
9	Balneário Camboriú	SC	139.155
10	Formosa	GO	115.669
11	Ituiutaba	MG	102.217
12	Assis	SP	101.409
13	Itapeva	SP	89.728
14	Cacoal	RO	86.895
15	Aquiraz	CE	80.243
16	Cianorte	PR	79.527
17	Lins	SP	74.779
18	Eusébio	CE	74.170
19	Araranguá	SC	71.922
20	Monte Mor	SP	64.662
21	Mariana	MG	61.387
22	Batatais	SP	58.402
23	Porto Feliz	SP	56.497
24	Pirapora	MG	55.606
25	Santa Isabel	SP	53.174
26	Piedade	SP	52.970
27	Campo Belo	MG	52.277
28	Parobé	RS	52.058
29	Guapimirim	RJ	51.696
30	Arthur Nogueira	SP	51.456
31	Lagoa da Prata	MG	51.412
32	Leopoldina	MG	51.145
33	Vargem Grande Paulista	SP	50.333
34	Jales	SP	48.776
35	Palmas	PR	48.247
36	Monte Carmelo	MG	47.689
37	Capão Bonito	SP	46.337
38	Casimiro de Abreu	RJ	46.110
39	São Lourenço	MG	44.798
41	Itararé	SP	44.438
42	Mata de São João	BA	42.566
43	Arcos	MG	41.417
44	Paracambi	RJ	41.375
45	Matinhos	PR	39.259
46	São Fidélis	RJ	38.961
47	Brumadinho	MG	38.915
48	Caeté	MG	38.776
49	Ouro Branco	MG	38.724
50	Machado	MG	37.684
51	Agudos	SP	37.680
52	Tietê	SP	37.663
53	Rio Branco do Sul	PR	37.558
54	Sarzedo	MG	36.844
55	São João da Barra	RJ	36.573
56	Piumhi	MG	36.062
57	São Joaquim de Bicas	MG	34.348
58	Portão	RS	34.071
59	Pitanga	PR	33.567
60	Ivaiporã	PR	32.720
61	Ibaté	SP	32.178
62	Forquilhinha	SC	31.431
63	Tanguá	RJ	31.086
64	Claudio	MG	30.159
65	Garopaba	SC	29.959
66	Ibaiti	PR	28.830
67	Conchal	SP	28.101
68	Balneário Piçarras	SC	27.127
69	São José da Lapa	MG	26.090
70	Costa Rica	MS	26.037
71	Ilha Solteira	SP	25.549
72	Bombinhas	SC	25.058
73	Santa Rita do Passa Quatro	SP	24.833
74	Dois Córregos	SP	24.510
75	Taquarituba	SP	24.350
76	Quatro Barras	PR	24.191
77	Goiás	GO	24.071
78	Carambeí	PR	23.283
79	Abaeté	MG	22.675
81	Araçariguama	SP	21.522
82	Tambaú	SP	21.435
83	Silva Jardim	RJ	21.352
84	Conceição de Macabu	RJ	21.104
85	Cantagalo	RJ	19.390
86	Wenceslau Braz	PR	19.188
87	Anicuns	GO	18.503
88	Potirendaba	SP	18.496
89	Pirapora do Bom Jesus	SP	18.370
90	Morretes	PR	18.309
91	Nazaré Paulista	SP	18.217
92	Antonina	PR	18.091
93	Alumínio	SP	17.301
94	Carmo	RJ	17.198
95	Governador Celso Ramos	SC	16.915
96	Macatuba	SP	16.829
97	Faxinal	PR	16.389
98	São Lourenço da Serra	SP	15.984
99	Mario Campos	MG	15.861
100	Conchas	SP	15.232
101	Holambra	SP	15.119
102	Clevelândia	PR	15.070
103	Itaporanga	SP	14.085
104	Morungaba	SP	13.788
105	Presidente Kennedy	ES	13.696
106	Itatiaiuçu	MG	12.966
107	Arceburgo	MG	9.177
108	Comendador Levy Gasparian	RJ	8.741
109	Belo Vale	MG	8.627
110	Aruanã	GO	8.300
111	Dourado	SP	8.096
112	São José da Barra	MG	7.793
113	São Sebastião do Alto	RJ	7.750
114	Pedro Osório	RS	7.484
115	Jeceaba	MG	6.197
116	Santana do Deserto	MG	3.747

40	Cerquilho	SP	44.695	80	Muzambinho	MG	21.891

Durante sua exposição, Celso Lopes, observou que, embora o município na atualidade tenha uma boa arrecadação - impulsionada por receitas de *royalties* do petróleo - no momento da adoção da Tarifa Zero, a realidade orçamentária era adversa. À época, Maricá tinha a menor arrecadação entre os municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro-RJ. Ressaltou que muitas das cidades da lista não recebem royalties nem possuem orçamento elevado, o que evidencia a viabilidade da Tarifa Zero em diferentes contextos fiscais.

Argumentou que o sistema de transporte público coletivo no país está em colapso, com insatisfação generalizada entre usuários, operadores e gestores do serviço. Apontou que a Tarifa Zero pode ser implementada por diferentes modelos institucionais, seja por meio de termos aditivos em concessões eventualmente em vigor na localidade, por gestão direta de secretarias municipais ou pela administração indireta por meio de autarquia, como o caso da EPT em Maricá.

Segundo o gestor, o ônibus é o modo de transporte mais utilizado em Maricá-RJ, representando 42% dos deslocamentos, diferenciando-se de muitas cidades, onde o predomina o uso do automóvel individual.

Informou que a frota do sistema de transporte é composta por 30% de ônibus da própria EPT e de 70% de ônibus oriundos dos contratos com empresas privadas, que fornecem veículos, motoristas, combustível e manutenção. Esse modelo de contratação foi aprovado pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro. Ainda assim, a gestão dos serviços de transporte público - compreendendo definição de itinerários, fiscalização, horários e dimensionamento da e frota - é de integral responsabilidade da EPT, ressaltou.

O presidente da autarquia destacou que, antes da implantação da Tarifa Zero, os gastos com transporte público representavam 20% da renda das famílias. Com a gratuidade, a economia dessas famílias, em 2022, foi de R$ 161,8 milhões e de R$ 208,5 milhões em 2023,

valores que passaram a circular na economia local. Apresentou indicadores de crescimento no emprego, na arrecadação de Imposto sobre Serviços (ISS), e no número de habitantes do município, associados à implantação da Tarifa Zero. Informou que, entre as cidades de adotaram a política, os investimentos no transporte público variam entre 1% e 5% dos respectivos orçamentos. Em Maricá, esse percentual foi de 2,7%, em 2023.

Entre as cidades com mais de 100 mil habitantes, Maricá-RJ é a primeira do país a iniciar a retirada das catracas dos ônibus. Atualmente, 10% da frota opera sem catraca, e até o final do primeiro semestre de 2025 todos os ônibus circularão sem catracas, salientou. A contagem de passageiros para efeitos de gestão da operação será realizada por sistema de detecção a ser instalado próximo à porta dos veículos.

Além do transporte coletivo por ônibus, o município implantou, desde 2021, o programa de bicicletas públicas "Vermelhinhas". O gestor apresentou os dados do programa, referentes a 2023, conforme a seguir:

- 25 estações (com previsão de 70 até 2025);
- 202.963 deslocamentos realizados;
- 36.802 novos usuários no ano;
- 132 mil usuários cadastrados aproximadamente;
- cerca de 82 toneladas de CO_2 deixaram de ser emitidas no meio ambiente;
- frota de 250 bicicletas (com meta de 800 até 2025);
- custo mensal da operação: R$ 182,9 milhões;

A cidade também mantém o programa de bicicletas infantis compartilhadas, com seis estações e 60 bicicletas. Até o início de 2025, estão previstas as seguintes ampliações:

- 450 novas bicicletas;
- 45 novas estações;
- quatro modelos adaptados para pessoas com deficiência (PCD);
- 40 bicicletas infantis adicionais;
- quatro novas estações para bicicletas infantis.

Segundo Lopes, os programas de bicicletas compartilhadas visam reduzir os impactos ambientais do transporte, integrar modais, incentivar a prática de atividades físicas e ampliar as opções de lazer para as famílias. Destacou que, com a expansão do programa, a presença da bicicleta nos deslocamentos locais cresceu de 4,6% em 2022 para 6% em 2023. Considerando também os ônibus, com 42% de presença, quase metade dos deslocamentos na cidade já é realizada por meios sustentáveis.

Ambos os programas - de ônibus e bicicletas - são gratuitos e acessíveis a todos, incluindo visitantes. A gratuidade tem promovido, além de ganhos econômicos, o aumento da procura por serviços de saúde e a redução dos sinistros de trânsito.

Informou ainda que, em parceria com o Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), e com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, estão sendo desenvolvidos três protótipos de veículos com menor emissão de carbono: um elétrico, um híbrido elétrico-etanol e outro elétrico-hidrogênio. A meta municipal é descarbonizar toda a frota da EPT até 2038.

Por fim, informou que todos os dados e documentos acerca do sistema de transporte público de Maricá, incluindo a apresentação demonstrada no ENCEMOB, estão disponíveis no site oficial da EPT.

Carlos Henrique R. Carvalho, pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), iniciou sua apresentação destacando que, atualmente, a principal fonte de custeio do transporte público no Brasil é a tarifa paga pelos usuários. No entanto, observa-se um crescimento no número de cidades que têm aportado subsídios públicos para viabilizar esse serviço.

Falou sobre precificação de bens privados e públicos, explicando que no caso do bem privado puro, há *rivalidade* - ou seja, o consumo por uma pessoa impede o acesso por outra

- e *divisibilidade*, que é a possibilidade de cobrar parcialmente dos usuários. Já o bem público puro - como iluminação pública - é caracterizado pela *ausência de rivalidade e de divisibilidade*, estando disponível a todos, independentemente do consumo individual. O custeio, nesse caso, é realizado por meio do orçamento público.

No que se refere à tarifação, o bem privado permite a estipulação de um preço: quem pode pagar, consome; quem não pode, fica sem acesso. Já no caso de bens públicos como saúde, educação e segurança, não se estabelece preço, uma vez que são financiados por orçamento público. Surge, então, o questionamento sobre onde o transporte público se encaixa.

Atualmente, o transporte público é tratado, na prática, como um bem privado. Há cobrança de tarifa, divisibilidade (a catraca opera como mecanismo de acesso) e rivalidade, visto que, em situações de superlotação, novos usuários são impedidos de embarcar. No entanto, além do usuário direto, há também beneficiários indiretos do sistema de transporte público como os empregadores e proprietários de terra, que usufruem das externalidades positivas geradas pelo transporte. Nessa perspectiva, evidencia-se que o transporte público é uma mescla de serviço público e privado, mas o sistema de custeio permanece privado, arcado predominantemente pelo usuário direto.

Diante disso, o pesquisador defendeu que o custeio do serviço deve ser compartilhado também por esses agentes e, nessa linha, defendeu a implementação de um sistema misto, combinando tarifa de usuário, com contribuição da sociedade em geral, como transição para um modelo de Tarifa Zero.

Ressaltando que o serviço de transporte público gera externalidades positivas que promovem melhorias para a qualidade de vida, economia, circulação urbana, educação e saúde da população, Carlos criticou que o modelo atual é financiado pelos que menos possuem recursos - e justamente os que mais dependem do sistema. Trata-se de um modelo insustentável, que leva à perda da demanda, ao aumento dos custos e, consequentemente,

ao aumento das tarifas. Este ciclo resulta em exclusão, comprovada pelos dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), que mostram queda no uso do transporte público nos últimos 30 anos.

Enquanto isso, os custos do transporte individual têm sido reduzidos, sobretudo no caso das motocicletas, cuja popularização é crescente e preocupante, uma vez que esse aumento tem sido acompanhado por maior número de sinistros, sendo um terço deles envolvendo usuários de motocicletas, explicou.

Apresentou uma tabela comparativa do transporte público e outros serviços públicos tarifados, com base em pesquisa em regiões metropolitanas brasileiras. No setor de energia elétrica, 91% das famílias contribuem para o custeio, enquanto, no transporte público, apenas 50% das famílias o fazem. A base de financiamento, portanto, é muito menor em comparação a outros serviços essenciais, concluiu.

Segundo o pesquisador, na distribuição do custeio por faixa de renda, verifica-se que os 10% mais ricos respondem por 98,89% do custeio da energia elétrica e por 99,55% da telefonia, mas contribuem com apenas 37,70% no transporte público. Já os 10% mais pobres praticamente não utilizam transporte público por não conseguirem arcar com o valor da tarifa, ficando restritos às imediações de suas residências. Outros 20% quase não pagam nada, porque não utilizam o sistema, mas ainda assim se beneficiam dele, uma vez que sua existência possibilita o trânsito nas vias públicas.

Ainda fazendo comparações, destacou os setores de energia elétrica, telefonia e saneamento básico, que exigem pagamento de valor mínimo pela disponibilidade da rede de serviços - o que não ocorre com o transporte público. Além disso, ressaltou, nesses setores os descontos tarifários são baseados na renda. No transporte público, ao contrário, o subsídio cruzado recai sobre os mais pobres, maiores usuários do sistema. Como exemplo, citou o caso de pessoas idosas com alta renda que usufruem da gratuidade, o que reforça a necessidade

de financiamento mais equitativo, abrangendo todas as pessoas, independentemente do uso direto.

Também observou que no setor de energia elétrica a progressividade tarifária permite que os consumidores mais ricos, que consomem mais energia, paguem um valor unitário mais elevado, subsidiando os de menor renda - lógica que não se aplica ao transporte público.

Apresentou um gráfico demonstrativo, evidenciando que os 10% mais ricos provocam custos sociais - externalidades negativas - vinte vezes superiores aos gerados pelos 10% mais pobres. Diante disso, ele defende que as políticas de custeio devem seguir a lógica de precificação *pigoviana*: maior poluidor, maior pagador.

Dentre as externalidades negativas, ele citou a poluição, os sinistros de trânsito, o congestionamento e os atrasos. Um estudo do IPEA, de 1998, já evidenciava que 25% da tarifa do transporte em São Paulo era influenciada por atrasos decorrentes de congestionamentos urbanos - ou seja, o transporte público é onerado por fatores ligados ao uso excessivo do transporte individual.

Por fim, apresentou diretrizes para precificação do Transporte Público Urbano (TPU):

- supressão do modelo de custeio exclusivamente tarifário;
- redução da dependência do orçamento público, priorizando fundos dedicados e novas fontes;
- aumento da base contributiva, incluindo os mais ricos e beneficiários não contribuintes;
- aplicação da precificação *pigoviana* conforme o princípio “maior poluidor, maior pagador”;
- adoção de políticas que onerem o uso do transporte individual motorizado para reequilibrar a matriz modal e promover a mobilidade urbana sustentável;

- utilização de recursos oriundos de compensações financeiras do transporte individual para viabilizar investimentos no TPU e no transporte não motorizado;
- construção de políticas federativas de custeio do TPU, com participação da União e dos Estados - via CIDE, indústria automotiva, impostos seletivos, fundos de gratuidade e IPVA - levando em consideração que decisões federais afetam de maneira mais efetiva no transporte urbano, como o caso da redução da CIDE;
- incorporação de fontes municipais, como o IPTU progressivo e contrapartidas pelo uso do espaço urbano, com avanços no debate sobre pedágio urbano e estacionamento rotativo - foi citado o exemplo de Miami, que utiliza esses recursos para financiar o transporte público.

Endossou que deixar o custeio do transporte público apenas a cargo do orçamento torna o sistema mais vulnerável a mudanças de governo, que podem alterar os percentuais de aplicação. Por isso, o pesquisador defendeu a criação de fundos próprios, com respaldo legislativo, para garantir maior estabilidade ao financiamento.

Concluindo, observou que a atual matriz modal privilegia o uso de motocicleta, em detrimento do transporte coletivo, que se torna cada vez mais caro, perdendo usuários e intensificando os problemas urbanos já mencionados.

Em seguida, o mediador do painel salientou que poucas cidades europeias discutem a Tarifa Zero, mesmo já tendo resolvido a questão de transporte público. Mencionou que o Distrito Federal destina atualmente 3% de sua receita corrente líquida para subsidiar o transporte público, e questionou os palestrantes sobre como enxergam a priorização da gratuidade em relação a outras políticas públicas, como saúde e saneamento básico.

Celso, presidente da EPT, de Maricá-RJ, afirmou que a decisão pela Tarifa Zero está mais relacionada a uma escolha política do que ao volume de recursos arrecadados pelo ente

público. Como exemplo, citou o caso de Saquarema, município vizinho, que também recebe *royalties* do petróleo, com uma diferença de 10% a menos em relação a Maricá, mas que opta por não implementar a gratuidade do transporte.

Na sequência, o professor ponderou que a avaliação deve considerar o custo de oportunidade, pois não há fórmula universal. A definição de prioridades depende da realidade de cada município. Há locais em que a ausência de rede de esgoto torna o saneamento uma prioridade evidente, enquanto outros, que já avançaram nesse aspecto, podem direcionar seus esforços para a mobilidade urbana. Defendeu, ainda, que a participação popular seja considerada na definição dessas prioridades, uma vez que reflete as necessidades concretas da população. Também acrescentou que não defende a retirada de recursos de outras políticas públicas para custear a Tarifa Zero. Em vez disso, propõe a mudança da base de financiamento do transporte público, com a inclusão de segmentos da sociedade que se beneficiam do sistema, mas que hoje não contribuem para seu custeio.

O mediador então perguntou se há estudos que comprovem que aumentos em indicadores de emprego e arrecadação são consequência direta da implementação da Tarifa Zero.

Em resposta, o presidente da EPT destacou que a Tarifa Zero, aliada à política Renda Básica de Cidadania, foi determinante para o crescimento na criação de criação de empresas, na arrecadação do Imposto Sobre Serviços (ISS) e na geração de empregos em Maricá. Explicou que, das 200 mil pessoas da cidade, 80 mil recebem a renda básica, recurso que é aplicado no próprio território, fortalecendo a economia local. Sugeriu que, nas grandes cidades, a implantação da Tarifa Zero seja feita de forma gradual, por meio de programas pilotos em bairros específicos, para pessoas mais pobres, em linhas troncais ou finais de semana. Dessa forma, seria possível conhecer a demanda e planejar adequadamente a expansão do programa.

O professor complementou, explicando que há metodologias de avaliação de impacto que permitem observar os efeitos da política de gratuidade, como a comparação com cidades limítrofes que não adotam a medida. Apontou que há evidências da relação entre a Tarifa Zero e o crescimento econômico, destacando, como exemplo, casos de empresas de localizadas em cidades vizinhas que acabam se transferindo para municípios com transporte gratuito, visando a economia com o vale-transporte - movimento que gera novos empregos e aumenta a arrecadação local.

Salientou que a população tende a absorver rapidamente o benefício da gratuidade e, em seguida, passa a exigir melhorias na qualidade do serviço e ampliação dos atendimentos, tornando essencial que haja planejamento para antecipar e dar conta desse aumento da demanda, a fim de evitar desequilíbrios operacionais.

Citando o exemplo de Maricá, onde a operação do transporte público foi estatizada, reconheceu que outros modelos de financiamento e gestão são possíveis, com a contratação de operadores privados, desde que haja mecanismos que exijam contrapartidas em caso de aumento da demanda, como novos investimentos. Alertou que deve haver equilíbrio entre oferta e demanda, assim como entre receita e despesa, com instrumentos adequados de controle.

Outro ponto abordado pelo professor foi o impacto da Tarifa Zero no espraiamento urbano. Explicou que muitos empreendimentos imobiliários deixam de ser realizados devido ao custo do transporte. Quando esse custo é eliminado, há incentivo para construção em terrenos mais distantes, onde o preço do solo é mais barato, o que contribui para o alastramento da cidade e, consequentemente, eleva os custos operacionais do transporte público devido ao aumento das distâncias percorridas.

O mediador ponderou sobre a tendência de aumento de gastos estaduais com serviços públicos diante do espraiamento urbano que pode ser ocasionado pela adoção da Tarifa Zero. Em resposta, Celso argumentou que, embora os custos possam crescer, a

arrecadação também tende a aumentar. Defendeu que o objetivo da política deve ser promover um resultado positivo para todos, e encerrou sua fala.

2.3.3 WEBINÁRIO DA FRENTE NACIONAL DE PREFEITAS E PREFEITOS - A TARIFA ZERO NO TRANSPORTE URBANO É VIÁVEL?

O webinário promovido pela Frente Nacional de Prefeitos e Prefeitas (FNP), intitulado *"Tarifa Zero no transporte urbano é viável?"*[2], ocorreu no dia 7 de junho de 2024, sob mediação de Tainá Bittencourt, especialista em mobilidade urbana da FNP. O evento contou com as participações de Renato Boareto, professor e consultor especialista em mobilidade urbana - foi diretor de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades entre 2003 e 2008; Daniel Santini, coordenador da Fundação Rosa Luxemburgo, doutorando da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP) e pesquisador de políticas de Tarifa Zero; e Luiz Carlos Mantovani Néspoli, engenheiro civil pela Escola Politécnica da USP, administrador de empresas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), e superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Tainá Bittencourt, contextualizou o webinário dentro do programa *Tendência Para Cidades*, iniciativa da FNP alinhada à Agenda 2030 e aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), cujo propósito é discutir os desafios econômicos, sociais e ambientais dos municípios e gerar propostas para o planejamento municipal. O tema específico do encontro foi a viabilidade da Tarifa Zero no transporte público coletivo urbano.

Renato Boareto iniciou sua apresentação destacando que a mobilidade urbana é fundamental para garantir o acesso das pessoas aos diversos espaços da cidade (trabalho, lazer, educação, saúde, consumo etc.) e que está intrinsecamente conectada a outras políticas setoriais como meio ambiente, desenvolvimento social, econômico e urbano.

[2] Disponível no YouTube: https://www.youtube.com/watch?v=-7fzU3IkRqM

Ressaltou que os efeitos negativos da desigualdade urbana impactam mais intensamente mulheres, crianças, idosos, pessoas negras e de baixa renda. Assim, defendeu a construção de políticas públicas transformadoras, que considerem questões técnicas e sociais, como gênero, renda, raça/etnia, e que não se restrinjam à engenharia de tráfego.

Afirmou que tanto as ações quanto as omissões do poder público são responsáveis por moldar o sistema e a qualidade da mobilidade urbana. Enquanto algumas cidades priorizam o transporte coletivo e registram menor número de vítimas no trânsito, outras enfrentam realidades opostas - situações que não são frutos do acaso, mas consequências das decisões do poder público. Para reverter esse cenário, Renato propõe medidas de ampliação da oferta, qualificação do serviço e redução de custos, associadas a ações para desestimular o transporte individual, além da promoção da mobilidade ativa. Elencou o que considera serem os princípios para a gestão da mobilidade urbana, a seguir:

- equiparação de acesso a oportunidades;
- democratização e recuperação do espaço público para as pessoas;
- equidade, inclusão social e redução das desigualdades;
- materialização do direito à cidade;
- subordinação da circulação urbana à segurança das pessoas;
- promoção do acesso às oportunidades oferecidas pela cidade;
- redução dos impactos ambientais;
- construção de cidades sustentáveis.

Também indicou as metas a serem alcançadas pelos municípios:

- aumentar o uso do transporte não motorizado;
- aumentar seu uso do transporte público coletivo e efetivá-lo como Direito Social;
- reduzir o número de vítimas do trânsito (mortos e feridos);
- reduzir o consumo de energia, as emissões atmosféricas e os resíduos (poluentes locais/melhoria da qualidade do ar, gases de efeito estufa/mitigação das mudanças climáticas e lixo/pneus velhos, óleo queimado, baterias, desgaste de pneus);

- estruturar a gestão pública para o planejamento, organização, gestão e controle do sistema de mobilidade urbana, bem como estruturar a contratação de serviços de transporte público coletivo;
- controlar e reduzir custos de prestação de serviços;
- proporcionar transparência e acesso às informações compreensíveis para a população, e proporcionar controle social.

Salientou que o transporte coletivo, além de ser direito social, é um serviço essencial, conforme prevê a Constituição Federal em seus artigos 6º e 30, inciso VI, devendo, portanto, serem observadas as seguintes características durante sua execução:

- regularidade (não pode ser suspenso ou paralisado);
- continuidade (deve ser prestado de forma contínua, sem interrupções);
- eficiência (deve ser funcional e de qualidade);
- segurança (deve zelar pela proteção física das pessoas e pela integridade da frota);
- atualidade (utilizar tecnologias modernas, equipamentos atualizados e infraestrutura em bom estado, com constante melhoria e expansão do serviço);
- generalidade/universalidade (deve ser garantido a todos as pessoas, indistintamente);
- cortesia na sua prestação (urbanidade e tratamento respeitoso às pessoas);
- modicidade das tarifas (menor valor possível, de modo a não restringir o acesso por questões econômicas);
- previsibilidade (intervalos adequados que permitam aos usuários planejarem seus deslocamentos);
- qualidade (deve ter atributos de conforto, pontualidade, limpeza, segurança e bom atendimento);
- acessibilidade (facilidade de acesso, com pontos de embarque e desembarque próximos e adaptados às necessidades de todos, inclusive pessoas com deficiência); e
- estruturação em rede e conectividade (organização que permita integração entre modos de transporte, com conexões rápidas, funcionais e com continuidade).

Segundo Boareto, o transporte público coletivo é o único serviço de mobilidade urbana capaz de ser universalizar o direito à cidade, porque nem todas as pessoas podem se deslocar a pé ou de bicicleta, ou adquirir motocicleta ou automóvel para se locomoverem. Nesse sentido, apontou a importância de estratégias como a Gestão de Demanda de Viagens (*TDM - Transport Demand Management*), buscando reduzir a necessidade de uso do transporte individual, e o Desenvolvimento Orientado para o Transporte (*TOD - Transit Oriented Development*), que preconiza o estímulo ao adensamento urbano, em termos de moradia, comércio, serviços e lazer ao redor de estações e corredores de transporte público.

Para ampliação do uso do transporte público, o professor relacionou as seguintes medidas:

- implantação de rede única, intermodal, universal, integrada e acessível financeiramente (subsídio cruzado entre serviços);
- implantação de faixas exclusivas de ônibus (permanentes ou nos horários de pico);
- implantação de corredores exclusivos de ônibus (BRT - junto ao canteiro central das avenidas) dotado de estações de embarque e desembarque específicas, sistema de pagamento de tarifas antecipado e eletrônico, dentre outras características);
- implementação de pacote de medidas associadas à gestão de demanda de viagens para desestimular o uso do transporte individual;
- melhoria da infraestrutura para os usuários, como terminais e abrigos de ônibus confortáveis, dotados de serviços de apoio e medidas de melhoria da qualidade dos serviços;
- implantação de controles eletrônicos sobre a arrecadação e a operação (monitoramento da frota por GPS) geridos pelo poder público.

Afirmou que a administração pública deve considerar tais metas em sua estrutura de gerenciamento dos serviços de transporte, com controle eletrônico da operação, transparência na gestão e mensuração da qualidade, de modo que os resultados repercutam na remuneração das empresas operadoras. Nessa linha, alertou que o modelo de financiamento baseado apenas no pagamento de tarifa paga pelo usuário não se sustenta mais, razão pela qual defende a transição para modelos de Tarifa Zero ou de redução tarifária, com financiamento social do transporte coletivo, independentemente do uso direto. Citou como exemplo a divisão de custos do elevador em edifícios, compartilhada por todos - não importando quem usa ou não esse serviço. Defendeu, ainda, a imposição de contribuições financeiras de proprietários de imóveis e de empresas de bens e serviços, somadas aos recursos decorrentes de receitas acessórias do próprio sistema, como os de publicidade, para o financiamento do transporte público.

O professor observou que a implantação da Tarifa Zero é mais desafiadora em cidades médias e grandes, especialmente nas regiões metropolitanas, devido ao alto custo, dimensão e complexidade dos sistemas de transporte existentes nessas localidades (como metrôs, trens, operação semiurbana e municipal etc.). No entanto, os benefícios decorrentes, que incluem aumento de demanda, de migração do transporte individual para o coletivo e de melhoria da mobilidade urbana, são observados em todas as cidades que adotaram a política de gratuidade.

Outras medidas para redução das tarifas e construção das condições para implementação da Tarifa Zero mencionadas pelo consultor são:

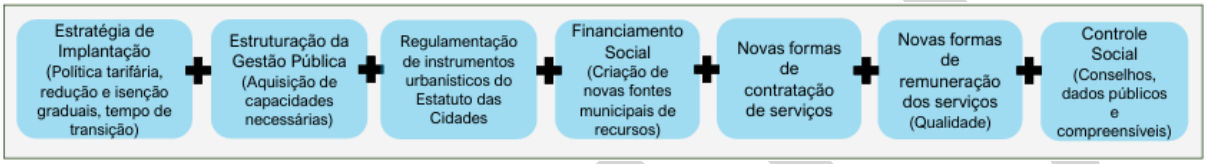
- novas formas de contratação de cada parte do sistema: frota, operação, energia, arrecadação e controle;
- formas de seleção e contratação (licitação pelo menor valor para o poder público) que busquem empresas operadoras que ofereçam o menor custo de

remuneração por quilômetro rodado, em vez de critérios baseados no número de passageiros;

- redução de custos (aumento de produtividade, redução de custos fixos, uso de tecnologias): visando tornar a operação mais eficiente com menos desperdício;
- integração e conectividade entre as redes de transporte público, a partir da organização dos diferentes modais (ônibus, metrô, bicicletas etc.) de forma racionalizada e promovendo sua integração com o transporte ativo;
- novas fontes de recursos provenientes do transporte individual, como gestão de estacionamento, imposto local sobre o consumo de gasolina (CIDE Municipal, ainda em discussão no Brasil), e outras formas de contribuição dos beneficiários indiretos do sistema de transporte público;
- captura da valorização imobiliária (instrumentos do Estatuto das Cidades, como a Contribuição de Melhoria), cobrando de proprietários parte do valor que seus imóveis ganharam com obras públicas e usando esse recurso para investir em transporte coletivo e mobilidade ativa;
- subsídios orçamentários oriundos de impostos municipais - como (Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU, Imposto de Transmissão de Bens Imóveis - ITBI e Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS) - com destinação dos recursos ao transporte público coletivo;
- Fundo exclusivo ou conta vinculada para o transporte público, a fim de receber e aplicar recursos destinados exclusivamente a esse sistema, para investimento exclusivo em sua melhoria e na redução dos custos para os usuários, com controle social e transparência dos investimentos.
- priorização na via (faixas e corredores exclusivos de ônibus) para reduzir o tempo de viagem e melhorar a eficiência do sistema;
- controles da operação (CCO), que monitorem em tempo real a circulação dos veículos, pontualidade, frequência etc.;

- política tarifária atrelada à estratégia de aumento de demanda, ou seja, definir tarifas e fontes de financiamento com base em metas de aumento no uso do transporte público e redução nos custos operacionais.

A seguir, o diagrama apresentado com os elementos necessários à implantação da Tarifa Zero:



Ressaltando que o financiamento dessa política não deve recair apenas sobre o governo federal, ele destacou que atualmente está sendo discutido um marco legal do transporte público, que poderá permitir aos municípios criar novas formas de financiamento. Alertou, inclusive, que a adoção da Tarifa Zero sem controle municipal pode gerar espraiamento urbano e os custos associados.

Também apontou aspectos da proposta de criação do SUM[7] que podem contribuir com a implantação da política de gratuidade, como a criação de um fundo nacional de recursos, gerido pela União, para apoiar financeiramente os municípios - embora tenha reforçado a competência municipal para decidir sobre a implantação da gratuidade do transporte público, levando em conta as especificidades locais.

Ao final, referindo-se à transição energética no setor de transporte público, observou que os custos dos veículos elétricos e da infraestrutura necessária são mais altos que os dos veículos a diesel, e não devem ser repassados aos usuários. Informou haver iniciativa do governo federal, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com a finalidade de apoiar financeiramente a eletrificação do sistema de transporte público.

Em seguida, **Daniel Santini** apresentou dados que demonstram a crise do setor. Citou a redução significativa no número de passageiros transportados nas grandes capitais - São Paulo caiu de 243 milhões por mês em 2013, para 168 milhões em 2024; o Rio de Janeiro, de 100 milhões para 53 milhões de passageiros por mês, no mesmo período.

O pesquisador associa essa queda à crescente motorização individual, que também impacta de maneira negativa a mobilidade urbana e o meio ambiente. Segundo Santini, no Brasil de 1998, com uma população de 169 milhões de pessoas, havia 17 milhões de carros e 2,5 milhões de motos - cerca de um carro para cada 10 habitantes e uma moto para cada 66 pessoas. Em 2023, a quantidade de carros aumentou para 61 milhões e de motos para 26,3 milhões - um carro para cada três pessoas e uma mota para cada oito habitantes.

Evidenciou, ainda, a ineficácia energética do transporte individual, comparando o consumo de três automóveis *SUV*, transportando poucas pessoas, ao de um ônibus com capacidade para 70 pessoas.

Alertou que o modelo de financiamento baseado no pagamento da tarifa pelos usuários, que ainda persista na maioria das cidades brasileiras, não se sustenta mais. Criticou o modelo de remuneração baseado na planilha GEIPOT, que remunera prestadores conforme o número de passageiros transportados, e não pelos custos reais de operação, o que reforça o ciclo vicioso de perda de demanda, aumento tarifário e redução de frota para compensar a queda, piora do serviço provocada pela superlotação, que gera novo ciclo de perda de passageiros. Essa tendência, conforme ressaltado pelo pesquisador, tem provocado desequilíbrio no sistema há décadas, agravando-se durante a pandemia de COVID-19.

Defendendo a Tarifa Zero como política não só viável, mas indispensável para reverter esse quadro, apresentou um panorama nacional da gratuidade: 114 cidades já adotam o modelo, beneficiando, juntas, 5,6 milhões de pessoas. Salientou que o número de cidades cresceu rapidamente após a pandemia de COVID-19 - de 38 cidades em 2019 para 72 em 2022 - com recorde de adesão em 2023, quando 37 municípios aderiram ao programa. A maior

parte das cidades aderentes está na região Sudeste, sendo São Paulo o estado com mais adesões, com 37 cidades, seguido de Minas Gerais, com 27, embora o Rio de Janeiro se destaque em termos proporcionais, com 13 cidades - uma a cada 10 cidades já aplicam Tarifa Zero.

Destacou que a cidade de Canoas-RS, afetada pelas inundações, recentemente aderiu à Tarifa Zero de forma emergencial, passando a ser a segunda maior cidade com aplicação do programa; e informou haver pressão para implantação de gratuidade nas capitais do país, como Fortaleza-CE, que é vizinha de três cidades com Tarifa Zero universal: Aquiraz, Eusébio e Caucaia - cidade com maior população dentre as que adotam a gratuidade.

Santini ressaltou que o Brasil é o país com maior número de cidades com Tarifa Zero (114) no mundo, seguido por Estados Unidos (69) e Polônia (64) até o momento. Citou também experiências internacionais de Tarifa Zero em Luxemburgo, Tallinn (Estônia), Kansas (EUA) e em cidades chinesas com milhões de habitantes.

Semelhantemente a Boareto, defendeu que, para incluir a Tarifa Zero no plano de governo, deve-se considerar o orçamento local e suas possibilidades. Em geral, o custo do transporte público coletivo representa cerca de 1,5 a 3% do orçamento municipal segundo o pesquisador. A título de exemplo, mencionou o estudo do IDEC, de 2019, que indicou o custo anual de R$ 800 mil para implantar a política em Ivaiporã-RS, cidade com 32 mil habitantes. Argumentou que embora a aplicação da gratuidade em cidades grandes seja mais complexa, elas têm mais recursos e capacidade institucional para implantar a política. Também destacou que a proposta do SUM prevê aporte de recursos federais e estaduais, para subsidiar e melhorar os sistemas de mobilidade municipais.

Reforçou a base legal da gratuidade no art. 6º da Constituição Federal, que prevê o transporte como direito social a ser garantido pelo Estado; e a necessidade de abandonar a remuneração por passageiro, adotando a remuneração baseada nos custos reais para operação do sistema (como o quilômetro rodado), com controle social e gestão de dados

públicos. Defendeu a busca pela soberania digital do país, a fim de que as tomadas de decisões estratégicas sobre o setor de transporte não dependam de dados em posse de empresas estrangeiras e, nessa linha, também salientou a necessidade de garantir controle público sobre infraestruturas como garagens e sistemas de bilhetagem.

Lembrou os prazos para apresentação dos planos de mobilidade urbana - que devem priorizar o transporte público coletivo e a mobilidade ativa - alinhados à Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU:

- cidades com mais de 20 mil habitantes até 12/04/2025;
- cidades com mais de 250 mil habitantes deveriam ter apresentado até 12/04/2024.

Mencionou boas práticas de qualificação do transporte coletivo e priorização de modos sustentáveis de mobilidade, como a integração de bicicletas compartilhadas gratuitas, a exemplo de Maricá; e a adoção de ônibus rebaixados para facilitar o embarque e a integração como os modos ativos.

Falou sobre a campanha *Busão 0800*, conduzida pela pesquisadora Letícia Birchal Domingues, que propõe contribuição das empresas com mais de nove funcionários, de forma semelhante a modelo adotado na França (o *Versement Transport*), para financiar o sistema de transporte público coletivo. Essas empresas deixariam de pagar vale-transporte e continuariam sendo beneficiadas pelas redes de transporte público existentes.

Por sua vez, **Luiz Carlos Mantovani Néspoli** disse que o transporte público coletivo é um instrumento de cidadania, ao ser meio de acesso à saúde, à justiça, ao lazer, ao esporte, à cultura e a outros direitos. Apresentou pesquisa com 101 cidades que adotaram Tarifa Zero, com objetivo de identificar as motivações para adesão à gratuidade pelos municípios. A maioria (70%) tem menos de 70 mil habitantes, e 33% da população dessas cidades vivem com menos de meio salário mínimo. Em torno de 50% das cidades possuem renda per capita

menor que a média do Brasil e, em geral, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), dessas localidades é inferior à média nacional.

Destacando que a maioria das cidades a adotarem Tarifa Zero são pequenas, sugeriu que isso pode se dever à simplicidade dos processos licitatórios e à baixa variação de demanda em horários de pico, de maneira que não são necessárias alterações significativas na oferta de transporte. Contudo, ressaltou que a dificuldade na obtenção de dados operacionais, de produtividade e de eficiência dos sistemas de transporte nos municípios com Tarifa Zero impossibilita a interpretação adequada acerca das experiências.

Referindo-se à Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNADC, salientou que 60 milhões de brasileiros estão sem carteira assinada, razão pela qual não possuem vale-transporte, além de 21 milhões de pessoas vulneráveis sem acesso ao sistema de transporte público coletivo. A gratuidade poderia incluir esses grupos no sistema.

Em seguida, ao tratar de cautela na implantação da Tarifa Zero, ponderou que os custos do serviço de transporte público precisam ser pagos - seja pelo poder público ou pelo usuário - mas que o modelo baseado exclusiva ou majoritariamente na tarifa do usuário está esgotado, pois não garante a arrecadação necessária para sustentar um serviço de qualidade.

Assentou que, diante da limitação dos recursos públicos, a Tarifa Zero deve ser avaliada em relação a outras políticas públicas, considerando critérios como maior oferta e flexibilidade de rotas e horários, modicidade tarifária, conforto, tempo de viagem, confiabilidade (pontualidade e regularidade), segurança, acessibilidade e qualidade das informações ao usuário.

Observou que a definição de prioridades deve levar em conta a alocação de recursos em áreas como saúde, educação e segurança, e mencionou pesquisa da Confederação Nacional do Transporte - CNT, de maio de 2024, na qual o transporte apareceu apenas em sexto lugar entre os principais problemas apontados pela população, atrás de saúde,

desemprego e segurança. Assim ponderou que a decisão pela gratuidade deve considerar a capacidade da gestão municipal de atender múltiplas demandas e ser construída com participação da sociedade.

Defendeu um processo progressivo rumo à Tarifa Zero, ou seja, com a redução tarifária como etapa inicial até a isenção total. Reforçou a necessidade de ofertar um transporte público confortável, célere, confiável, seguro, acessível com distâncias adequadas entre as residências e os pontos de parada.

Destacou a importância da articulação entre os municípios de uma mesma região metropolitana para implantação de Tarifa Zero, considerando os impactos que a medida pode gerar nos sistemas vizinhos. Argumentou que a implementação exige planejamento estruturado, com levantamento de recursos financeiros, definição da configuração do sistema - como frequência, priorização viária e tipologia da frota - além de políticas de transparência e metas claras de qualidade, uma vez que a gratuidade, por si só, não garante melhoria dos serviços.

Citou ainda que a proposta de marco legal do transporte público coletivo prevê medidas voltadas à qualificação do sistema, como:

- planejamento para oferecer redes racionalizadas, capilaridade, frequência adequada e frota compatível com a demanda;
- infraestrutura viária que priorize a circulação dos ônibus com faixas exclusivas e corredores centrais;
- governança pública com equipes técnicas qualificadas e uso de tecnologias digitais para gestão, monitoramento, controle e fiscalização dos indicadores de eficiência e de qualidade dos serviços;
- gestão contratual com planilhas de custo transparentes e segurança jurídica;

- acesso público às informações, canais de atendimento e participação efetiva da sociedade no acompanhamento da gestão dos contratos e da prestação do serviço.

Concluiu que a Tarifa Zero deve ser considerada à luz das demais políticas públicas e precedida por ações que qualifiquem o transporte público.

Na sequência, a mediadora **Tainá Bittencourt** comentou o caso de Curitiba-PR, cuja receita anual é de cerca de R$ 10 bilhões, sendo R$ 9 bilhões já comprometidos com custeio e pessoal, o que inviabiliza, no momento, a implementação da Tarifa Zero sem novas fontes de recursos. Ao apresentar perguntas feitas pela audiência, ela destacou a experiência de São José dos Campos-SP, que destina 100% dos recursos provenientes de multas de trânsito ao transporte público municipal.

Sobre a interrupção da Tarifa Zero em alguns municípios, Daniel Santini mencionou a existência de uma planilha[3] que mapeia essas cidades e apontou que 93% das cidades mantêm a gratuidade. Ele também criticou a priorização de investimentos em obras voltadas à fluidez do transporte individual, que possuem alto custo de implantação e manutenção e beneficiam uma minoria, enquanto a maioria da população utiliza o transporte coletivo. Defendeu medidas para desestimular o uso de transporte motorizado individual, como a cobrança pelo uso de estacionamento em áreas públicas, cujos recursos poderiam ser direcionados ao sistema de transporte gratuito. Propôs, ainda, que espaços públicos utilizados por veículos particulares sejam convertidos em ciclovias e parques, por exemplo, a fim de promover a mobilidade urbana sustentável.

[3] https://docs.google.com/spreadsheets/d/1p2CS6RMhnCF1Rdzo-RizjR-sAG5xJ5WhpcrTJItnktc/edit?gid=647725414#gid=647725414

Finalizando, Tainá reforçou a necessidade de que os municípios realizem estudos sobre o custo do sistema de transporte atual e projetem os valores necessários para viabilizar a implantação da Tarifa Zero.

2.3.4 SEMINÁRIO INTERNACIONAL - TRANSPORTE COLETIVO E SUSTENTABILIDADE: RUMO À TARIFA ZERO E OBRAS VERDES

Durante o *Seminário Internacional: Transporte Coletivo e Sustentabilidade - Rumo à tarifa Zero e Obras Verdes*, realizado entre os dias 15 e 16 de agosto de 2024, foram apresentadas diversas explanações sobre a Tarifa Zero.

O **deputado federal Reginaldo Veras** destacou a inclusão do transporte público como direito social no art. 6º da Constituição Federal foi conquista dos movimentos sociais e que esse direito é fundamental para o acesso a outros direitos constitucionais, como lazer, emprego e educação. Defendeu que o transporte deve ser gratuito, tal como saúde e educação, com garantia de qualidade, frequência e tempo de espera aceitáveis. Argumentou que combater desigualdades sociais fortalece a sensação de pertencimento e amplia o acesso à cidade, inclusive o turismo - observando que muitos jovens da periferia ainda desconhecem o Plano Piloto. Afirmou que a gratuidade pode reduzir o uso do transporte individual e os acidentes - sobretudo com motociclistas -, mencionando que os gastos do SUS com tais acidentes seriam suficientes para manter um programa de Tarifa Zero. Concluiu que a medida, ao ser implantada em Brasília, promoverá desenvolvimento econômico e elevará a capital à condição de referência internacional em mobilidade digna.

O **deputado federal Jilmar Tatto**, coordenador da Frente Parlamentar da Tarifa Zero, informou que a Frente estabeleceu parceria com a Universidade de Brasília - UnB para a realização de estudos sobre o tema. Citou Luxemburgo como exemplo de gratuidade nacional e afirmou que a implantação da Tarifa Zero é uma decisão política, não necessariamente

condicionada à capacidade financeira dos municípios - há cidades ricas que não adotam, e outras com poucos recursos que já implementaram. Também defendeu a universalização do transporte público, a exemplo da saúde, segurança pública e educação, assim como a gestão do sistema pelo poder público, e não pelas empresas contratadas. Considerou injusto que os usuários - geralmente de menor renda - arquem com os custos do sistema, enquanto pessoas com maior poder aquisitivo ou ricas (como idosos com gratuidade) são beneficiadas. Propôs que os valores do vale-transporte pagos pelos empregadores sejam direcionados para um fundo municipal, citando como referência São Paulo, que arrecada R$ 300 milhões por ano com a cobrança de R$ 0,12 em viagens por aplicativo na cidade. Também sugeriu que parte do Bolsa Família seja vinculada ao financiamento do transporte.

O **deputado distrital Fábio Félix** relacionou a Tarifa Zero à justiça ambiental e ao direito à cidade, ressaltando seu papel na promoção de direitos como educação e cultura, sem distinções sociais.

André Veloso, do movimento *Tarifa Zero é mais BH*, destacou a inclusão da gratuidade em dias de eleições municipais na Constituição do Estado de Minas Gerais. Relatou o colapso do sistema de transporte diante da queda de demanda de passageiros, com redução de 50% do número de passageiros desde 1995. Informou que oito municípios da região metropolitana de Belo Horizonte já adotaram a Tarifa Zero. Defendeu que a implementação deve considerar aspectos jurídicos, econômicos, financeiros e organizacionais, citando o projeto *Buzão 0800* que propõe contribuição patronal por empregado. Reforçou a necessidade de conselhos reguladores, bilhetagem eletrônica e separação entre a provisão da frota e a operação do serviço, para reduzir a dependência das empresas.

A **deputada federal Erika Kokay**, coautora da PEC do Sistema Único de Mobilidade - SUM, defendeu a democratização da cidade e afirmou que a Tarifa Zero não deve implicar demissões, mas sim qualificação dos trabalhadores para novas funções no setor. Reforçou a

necessidade de um sistema único com gestão interfederativa e financiamento compartilhado entre União, estados e municípios.

O **professor Thiago Trindade** enfatizou o caráter gradual da implantação da Tarifa Zero e seus efeitos positivos na qualidade de vida das pessoas, sobretudo para trabalhadores de baixa renda, população negra e periférica. Destacou que Brasília é uma das cidades mais segregadas do mundo e que lutar pelo direito à cidade é lutar por um espaço de convivência e igualdade, fundamento da democracia. Afirmou que a Tarifa Zero também beneficia quem não utiliza o transporte coletivo, ao reduzir acidentes e a poluição. Apontou que a política atual como mecanismo de distribuição de renda, ao permitir que o valor economizado com transporte seja reinvestido na economia local, ampliando a arrecadação pública. Ressaltou que os recursos aplicados na gratuidade devem ser compreendidos como investimento, não como despesa.

Ao encerrar o painel, o **deputado Max Maciel** listou medidas para viabilizar a Tarifa Zero no Distrito Federal, como a estruturação da empresa pública Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília - TCB para operar os corredores exclusivos de ônibus, a ampliação do Metrô-DF com novos trens, estações e central energética, e a criação de bolsões de estacionamento para integração com o transporte coletivo. Defendeu também que a exploração dos estacionamentos públicos seja feita pela administração pública direta, com destinação dos recursos ao fundo de transporte, para financiar novos corredores de ônibus e expansão do BRT.

2.3.5 II SEMINÁRIO TARIFA ZERO - AVALIAÇÃO DO PROGRAMA VAI DE GRAÇA E PERSPECTIVAS DE AMPLIAÇÃO DA GRATUIDADE

Em 21 de maio de 2026, a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana - CTMU promoveu o II Seminário Tarifa Zero, com o objetivo de avaliar os impactos do primeiro ano de implantação do programa Vai de Graça e debater as perspectivas de ampliação da gratuidade no transporte público do Distrito Federal.

O evento reuniu parlamentares, gestores públicos, pesquisadores, especialistas, usuários do transporte coletivo e representantes de movimentos sociais. Entre os participantes, destacaram-se o presidente da CTMU, deputado Max Maciel; o deputado distrital Fábio Felix; a secretária de Transporte e Mobilidade do DF, Sandra Holanda; o professor e vice-diretor do Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília (UnB), Thiago Trindade; e o superintendente de Operação do Metrô-DF, Renato Vilela.

Durante o seminário, foram debatidos os impactos econômicos e sociais da tarifa zero, os resultados do programa Vai de Graça, a experiência dos usuários, o controle social, a transparência dos custos e as alternativas de financiamento para a ampliação da gratuidade.

Na ocasião, o presidente da CTMU apresentou resultados de estudo realizado pela Comissão sobre o primeiro ano do Vai de Graça. Segundo os dados apresentados, o programa contemplou 82 dias de gratuidade, registrou aproximadamente 37,8 milhões de acessos e representou um custo estimado de R$ 351 milhões, equivalente a cerca de 11% do custo total do sistema de ônibus em 2025, de R$ 3,1 bilhões. Destacou-se, ainda, que os subsídios governamentais já representavam 74,3% dos custos do sistema, enquanto a arrecadação tarifária correspondia a 25,7%.

Também foi apresentada a proposta legislativa de implantação gradual da tarifa zero no Distrito Federal, protocolada na CLDF, com previsão de implementação escalonada ao longo de quatro anos e criação de mecanismo de financiamento mediante destinação de parte dos recursos atualmente utilizados no custeio do vale-transporte a um fundo de transporte.

A secretária de Transporte e Mobilidade destacou a necessidade de avaliar a ampliação da gratuidade considerando a sustentabilidade financeira do sistema. Por sua vez, o professor Thiago Trindade apresentou resultados de pesquisa sobre as possibilidades de expansão da tarifa zero no Brasil, ressaltando seus potenciais impactos sobre a economia local, a arrecadação tributária e o empreendedorismo popular.

O seminário também abordou os possíveis efeitos da gratuidade sobre o comércio, o consumo, as atividades de lazer e o acesso da população à cidade, além da importância da integração institucional e da melhoria da qualidade dos serviços.

O evento permitiu à Subcomissão da Tarifa Zero apresentar os estudos desenvolvidos, compartilhar experiências e discutir sobre desafios operacionais, econômicos e financeiros de eventual implantação da tarifa zero integral no transporte público do DF.

2.4 ESTUDOS

2.4.1 ESTUDO DA CONSULTORIA LEGISLATIVA DA CLDF

Foi solicitado à Consultoria Legislativa - CONLEGIS um estudo sobre os modelos econômicos e financeiros adotados por cidades que já implementaram a gratuidade no transporte público coletivo, com análise de viabilidade de aplicação de estratégias similares no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (SEI nº 00001-00010294/2024-35). O pedido incluiu, ainda, manifestação técnica sobre o impacto financeiro-orçamentário decorrente da eventual extinção do posto de trabalho de cobradores, conforme proposta defendida pela Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF.

Em resposta, a Conlegis apresentou o Estudo Legislativo nº 184/2024-UEOF/CONLEGIS, que sintetiza as análises e considerações desenvolvidas.

Com base na amostra de cidades com mais de 100 mil habitantes que adotaram a Tarifa Zero, o estudo identificou os principais modelos de prestação do serviço de transporte público coletivo, detalhados a seguir:

Prestação	Modelo	Características	Formação do preço ao estado	Similar no DF
Direta	Direta	Prestação com frota própria ou locada (neste último caso, com ou sem motorista); Compra direta dos insumos (diesel);	Correspondente à soma dos gastos.	TCB (transporte coletivo e escolar)

		Contratação dos motoristas por concurso como empregado ou servidor estatutário (a depender do ente prestador, se empresa pública ou autarquia) ou como temporário (CLT em qualquer caso).		
	Terceirização	Contrato regido pela Lei de Contratos e Licitações (Lei nº 14.133/2021) com uma ou mais prestadoras; Previsão do aluguel, limpeza e manutenção da frota e a realização do serviço de transporte.	Valor por quilometragem rodada. Embora não tenha sido verificado na pesquisa, é possível também a formação de preço em razão do número de passageiros transportados.	TCB (transporte escolar) SLU (limpeza urbana)
Indireta	Concessão	Contrato de concessão tradicional da Lei 8.987/1993; Embora não tenha sido verificado nenhum caso de parceria público-privada - PPP, considera-se possível a formalização desse tipo de contrato na modalidade de concessão patrocinada, conforme Lei nº 11.079/2004;	Valor por quilometragem rodada. Embora não tenha sido verificado na pesquisa, é possível também a formação de preço em razão do número de passageiros transportados.	

Em relação ao financiamento da Tarifa Zero, verificou-se a predominância da utilização de receitas ordinárias não vinculadas como principal fonte de custeio.

Em alguns municípios, determinadas fontes de recursos foram destacadas expressamente. Em outros, a estratégia consistiu na utilização de fundos - criados especificamente para esse fim ou já existentes - como instrumentos de canalização dos investimentos necessários.

Verificou-se ainda a adoção de modelo em que a prestação e/ou o financiamento do serviço foi atribuída a entidades públicas autárquicas já instituídas, permitindo o uso de seus

orçamentos, que possuem rubricas próprias, para viabilizar a implementação da política de gratuidade.

Cidade	Modalidades
São Caetano do Sul - SP	Destinação em lei de fontes de recursos: • Multas de trânsito: • Tarifas decorrentes da operação do sistema de transporte e trânsito do Município, sob gestão da SEMOB; • Créditos de carbono; • Ações publicitárias.
Maricá - RJ	Autarquia com orçamento próprio. Destaque para as seguintes receitas: • Receitas de convênios, contratos, acordos e outros ajustes; • Publicidade.
Ibirité - MG	No momento da implementação, utilizou-se rubricas específicas do Fundo Municipal de Trânsito e Transportes. No entanto, a lei instituidora da Tarifa Zero não vinculou a utilização do fundo a tal atividade. O fundo tem as seguintes fontes de receitas: • Multa de trânsito; produto de arrecadação de taxas referentes ao Pátio de Recolhimento de veículos e das remoções; • produto de arrecadação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE, contribuição repassada pela União; • produto de arrecadação de taxas de emissão de alvarás de transportes e demais taxas referentes ao trânsito e/ou transporte; Não obstante, necessário destacar que (i) o fundo possui uma série de objetivos, não apenas a prestação de serviço público de transporte; (ii) algumas das receitas acima citadas possuem expressa vinculação a certa atividade e/ou serviço, de modo que não poderia, em tese, ser utilizado para o financiamento do transporte público, mesmo constando em tal fundo.
Paranaguá - PR	Previsão de receitas: • Todos os recursos obtidos com a publicidade no sistema de transporte coletivo.

	Utilização expressa de fundo já existente (FUNTECOM), cujas receitas englobam, dentre outras, as seguintes: • Multas aplicadas aos infratores das normas relativas ao transporte de passageiros; • contribuição de empresas e de usuários; Vale-transporte pago diretamente pelas empresas à concessionária.
Balneário Camboriú - SC	Prestação custeada por Autarquia Municipal, cujo orçamento engloba, dentre outras, as seguintes receitas: • Os recursos provenientes das outorgas de uso dos bens de sua propriedade; • Produtos das multas de trânsito; • Os recursos provenientes de suas autorizações, permissões e concessões; • Os recursos provenientes da operação do sistema rotativo de veículos em vias municipais; • Taxas e tarifas recolhidas pela prestação de serviços decorrentes de suas atribuições;
Formosa - GO	Fundo Municipal criado, com receitas específicas voltadas a custear o sistema, dentre as quais se destaca: • receitas provenientes do sistema de estacionamento rotativo; • receitas originadas em convênios, termos de cooperação ou contratos associados à gestão do transporte público e do trânsito no Município, bem como pelo desenvolvimento de projetos específicos de sua abrangência;
Ituiutaba - MG	Previsão de receitas: • Publicidade

O estudo também identificou diversas receitas passíveis de serem utilizadas para o financiamento da Tarifa Zero, entre as quais se destacam:

a) receitas com publicidade em veículos e terminais de transporte coletivo;

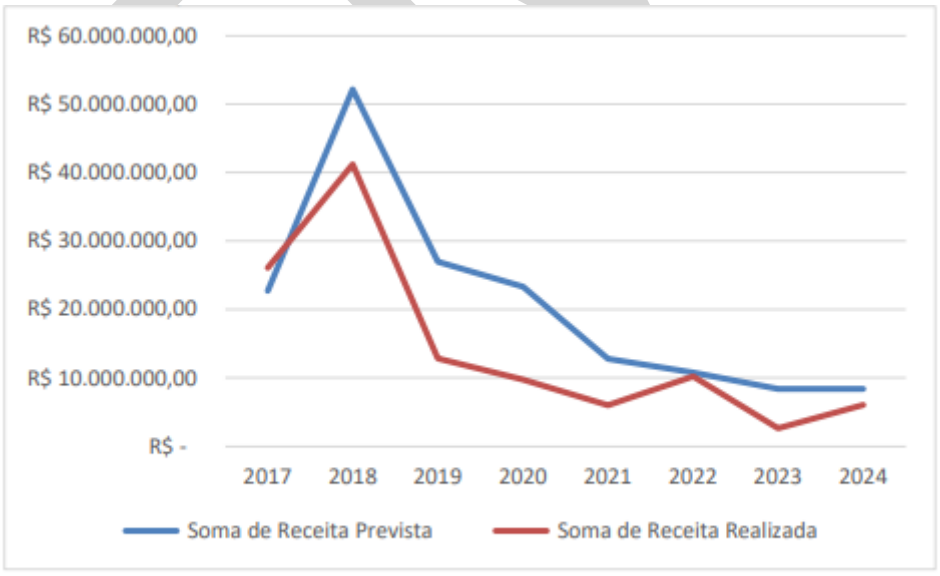
b) valores decorrentes da exploração de estacionamento ou de outros bens públicos, classificados como receitas correntes patrimoniais, que podem ser vinculadas a políticas públicas específicas. No caso do DF, essas receitas ganham relevância diante

dos projetos em curso de concessão de bens públicos, como a Rodoviária do Plano Piloto e os estacionamentos na zona central de Brasília;

c) crédito de carbono, oriundos políticas ambientais que podem ser convertidos em recursos financeiros;

d) Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE, cuja destinação foi ampliada pela Emenda Constitucional nº 132/2023, permitindo sua utilização no custeio subsídios tarifários ao transporte público coletivo (art. 177, §4º, II, "d", da Constituição Federal). Contudo, trata-se de uma contribuição atrelada ao preço dos combustíveis, que recentemente teve sua alíquota reduzida pelo Governo Federal com o objetivo de conter aumentos nos valores finais ao consumidor.

O estudo apresentou gráfico demonstrando a expressiva queda na arrecadação da quota-parte da CIDE transferida ao DF, entre os anos de 2017 e 2024, evidenciando a limitação dessa fonte como solução principal de financiamento:



Fonte: Sistema Integrado de Gestão Governamental do DF – SIGGo (acesso em 24/07/2024)

Por outro lado, o estudo alertou que receitas frequentemente mencionadas como possíveis fontes de financiamento da Tarifa Zero apresentam restrições legais quanto ao seu uso, mesmo quando constam nos orçamentos de autarquias ou fundos municipais responsáveis pela política:

a) multas de trânsito: conforme o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, sua aplicação é restrita a áreas como sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização, renovação de frota e educação no trânsito. A Resolução CONTRAN nº 875/2021 detalha esses conceitos, que não abrangem o financiamento do transporte público urbano;

b) taxas: são receitas vinculadas ao custeio de serviços específicos ou do exercício do poder de polícia, não podendo destinadas para outros fins. A criação de uma taxa para custear a Tarifa Zero só seria possível mediante previsão legal específica, mas sua constitucionalidade pode ser questionada, como demonstrado na experiência de Paranaguá-PR.

O município de Paranaguá-PR instituiu inicialmente a Taxa de Mobilidade Urbana - TMU, a ser paga pelos empregadores proporcionalmente ao número de empregados. A norma, no entanto, teve sua constitucionalidade suspensa por decisão judicial, sob o argumento de que o uso do transporte público não é compulsório. Diante disso, houve alteração legislativa, revogando a TMU e reformulando o programa para manter a contribuição dos empregados de forma direta.

Pela nova redação da Lei Complementar nº 269/2021, alterada pela LC nº 275/2022, o sistema passou a prever:

- a necessidade de cadastro prévio e cartão de bilhetagem eletrônica para acesso à gratuidade; usuários não cadastrados ou sem cartão pagam tarifa de R$ 3,00, revertida para o subsídio da Tarifa Zero (art. 5º, §§ 4º e 5º);

- isenção para todos os usuários, residentes ou não em Paranaguá, excetuadas categorias já contempladas por gratuidades legais (art. 10-A);
- o município subsidia integralmente usuários sem vínculo empregatício ou que não utilizem o transporte público para deslocamento ao trabalho, e parcialmente (6% do salário base) aqueles com vínculo empregatício que utilizam o sistema (art. 10-B);
- os empregadores devem informar alterações no perfil dos trabalhadores, sob pena de responsabilização (art. 10-D);
- o vale-transporte permanece obrigatório, com repasse antecipado pelo empregador à concessionária (art. 10-D), que deve presar contas mensalmente ao município.

A nova legislação foi novamente questionada judicialmente sob alegação de criação de taxa, mas o pedido liminar foi rejeitado e, posteriormente, a ação extinta por desistência da parte autora, mantendo-se vigente a norma (MS nº 0000966-74.2022.8.16.0129, AGI nº 0025172-54.2022.8.16.0000, TJRS).

O caso de Paranaguá foi apontado como exemplo relevante de modelo de custeio híbrido, que mantém a participação dos empregados na política de gratuidade.

Quanto aos fundos públicos, constatou-se que três municípios com mais de 100 mil habitantes - Formosa-GO, Ibirité-MG e Paranaguá-PR - possuem fundos vinculados parcial ou totalmente ao custeio do transporte urbano local, configurando instrumentos institucionais de financiamento da Tarifa Zero.

O estudo abordou, ainda, a relação entre a Tarifa Zero e o Sistema Único de Mobilidade - SUM, previsto na PEC nº 25/2023, apresentando um quadro analítico sobre as possíveis vinculações entre o modelo federativo proposto e a estrutura de financiamento compartilhado para o transporte público, conforme a seguir:

PEC nº 25, de 2023	**Destaques**
Art. 232-A O transporte é direito de todos e dever do Estado, organizado, nos termos da lei, em um	**Diretrizes**: - Gratuidade ao usuário do transporte público coletivo urbano e de caráter urbano; (inciso II)

sistema único de mobilidade que se orienta pelas seguintes **diretrizes**:	- A lei disporá sobre os prazos a serem observados pelo poder público para efetivação do disposto no inciso II (§ 3º)
Art. 232-B O serviço de que trata o art. 232-A será **financiado pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios** por meio de percentual do produto da arrecadação dos impostos que lhes competem em proporção definida na lei que instituir o sistema único de mobilidade, descontados os recursos das contribuições de que trata o art. 232-C.	**Fontes de financiamento:** - Percentual do produto da arrecadação dos impostos que lhes competem em proporção definida na lei que instituir o sistema único de mobilidade; (caput) - Recursos oriundos de fontes adicionais de custeio, incluindo contribuições dos beneficiados pelo serviço público, receitas de exploração de estacionamentos públicos e contribuições de melhoria decorrentes de valorização imobiliária resultante de investimentos públicos em mobilidade. (§ 1º) - Formação de um ou mais fundos destinados exclusivamente ao financiamento dos serviços de que trata o art. 232-A
Art. 232-C Será instituída, observado o disposto nos incisos I e III, alíneas "a" e "c", do art. 150, **contribuição pelo uso potencial ou efetivo do sistema viário**, destinada exclusivamente ao custeio do serviço de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano:	**Contribuição pelo uso do sistema viário:** - Pelos proprietários de veículo automotores de qualquer natureza, pelos Municípios e Distrito Federal; (I) - Por **empregador**, pessoa física ou jurídica, pela União. (II)

A Conlegis apresentou, no estudo, trecho da justificação da PEC nº 25/2023, em que os autores defendem a criação de um sistema universal de transporte público gratuito, financiado por meio de contribuição pelo uso potencial ou efetivo do sistema viário. Essa contribuição seria dividida entre:

- União, com arrecadação oriunda dos empregados, mantendo a função do vale-transporte;
- municípios, com cobrança dos proprietários de veículos, em modelo semelhante à Contribuição de Iluminação Pública - COSIP ou CIP.

A proposta também reforça a responsabilidade solidária dos entes federativos no financiamento da mobilidade urbana, a ser realizada com recursos próprios e em percentuais definidos em lei. Defende-se uma atuação coordenada, embora descentralizada, para a

constituição do SUM - uma resposta coesa ao desafio da mobilidade urbana, com abordagem intermodal e integração aos demais serviços públicos. Ressalta-se, ainda, a preservação da competência municipal para organizar e prestar o serviço de transporte público, sendo o objetivo central da proposta a coordenação e o financiamento compartilhado entre os entes federativos.

Foram também apresentados trechos da *Cartilha Final do SUM - Sistema Único de Mobilidade Urbana*, elaborada pelo Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (Instituto MDT, 2023). O documento aponta que a implantação da Tarifa Zero deve ser acompanhada de medidas complementares, como:

- melhoria da qualidade do serviço;
- integração intermodal entre ônibus, metrô, trem e barcas;
- estímulo à mobilidade ativa, como deslocamento a pé e por bicicleta;
- garantia do financiamento social do sistema.

A cartilha também destaca que a implementação da Tarifa Zero, conforme os princípios do SUM, exige estudos técnicos prévios e planejamento integrado entre os entes federativos, considerando:

- as particularidades locais e os diferentes modos de transporte;
- as demandas da população;
- a necessidade de garantir o acesso a serviços essenciais (comércio, saúde, educação, lazer, cultura e trabalho);
- a previsão de possível aumento da demanda em função da gratuidade que deve ser incorporado ao planejamento.

Quanto ao **custo regulatório associado aos postos de trabalho de cobradores**, o estudo analisou as planilhas tarifárias e verificou que, em média, esses custos representam

cerca de 16% da Receita Bruta do sistema. Observou-se, no entanto, que esse percentual pode variar de acordo com as bacias de concessão analisadas, devendo, portanto, ser considerado caso a caso na avaliação do impacto orçamentário da extinção desses postos, conforme proposto pela SEMOB-DF.

Bacia	**Média**
B1	15,79%
B2	13,78%
B3	16,25%
B4	17,85%
B5	15,81%
Média geral	**15,89%**

Considerando a Receita Bruta de 2023 do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal, estimada em R$ 2,6 bilhões, o custo com postos de cobradores foi estimado em aproximadamente R$ 416 milhões, com base na medida de 16% indicada nas planilhas tarifárias. Contudo, o estudo alertou para as limitações dessa estimativa.

As planilhas tarifárias representam dados declarados pelas concessionárias no momento da licitação, entre 2011 e 2012, e podem não refletir com precisão a estrutura atual de custos. Isso pode gerar desvios na proporção dos custos entre os diferentes componentes, incluindo os relacionados ao pessoal. Assim, os valores podem estar superestimados ou subestimados, o que impacta de maneira direta na apuração da tarifa técnica e, consequentemente, nas margens de lucro ou prejuízo das operadoras. Por isso, os autores do estudo reforçam a importância de ações fiscalizatórias regulares para mitigar eventuais distorções.

Quanto às **alternativas à extinção dos postos de cobradores,** o estudo reconhece que a automação da bilhetagem permite potencial economia, mas enfatiza que é imprescindível avaliar formas de mitigar os danos sociais da dispensa desses trabalhadores.

Além das opções de programas de aposentadoria antecipada ou demissão voluntária, foram apontadas as estratégias descritas a seguir:

- requalificação profissional e realocação interna, em detrimento de medidas de desligamento direto;
- SEST/SENAT realizou cursos para formação de cobradores como motoristas, incluindo mudança de categoria na CNH;
- **São Paulo** (2019) criou um grupo com Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT, São Paulo Transportes S.A. - SPTrans, Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo - SindMotoristas e SPUrbanuss e Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss)[4] para desenvolver projeto de requalificação, embora sem conclusão efetiva;
- **Belo Horizonte** obrigou o reenquadramento de cobradores dispensados em funções nas bilheterias ou em outras atividades do sistema BRT, conforme o disposto no art. 2º da Lei nº 10.526/2012:

  > *Art. 2º As concessionárias dos serviços de transporte público coletivo e convencional de passageiros por ônibus do Município **reenquadrarão agentes de bordo**, cujos postos de trabalho sejam extintos em virtude da exceção estabelecida no § 1º do art. 3º desta lei, em funções nas bilheterias das estações de integração do sistema de BRT ou em outras que lhe sejam pertinentes, observada a necessidade de serviço.*

- **no Espírito Santo**, no sistema Transcol[5], diante da adoção de tecnologia de bilhetagem eletrônica iniciada em 2019, houve acordo com trabalhadores, concessionárias e o Tribunal Regional do Trabalho - TRT, prevendo opção entre demissão voluntária e requalificação profissional, com 20 meses de estabilidade[6]; não houve demissões unilaterais; e os requalificados foram

[4] https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/noticias/?p=278935
[5] O Sistema Transcol é o sistema metropolitano de transporte coletivo integrado de estrutura tronco-alimentadora que funciona dentro da Região Metropolitana de Vitória, no estado do Espírito Santo.
[6] https://www.es.gov.br/Noticia/quase-metade-dos-cobradores-do-sistema-transcol-ja-foi-requalificada-ouaderiu-ao-plano-de-demissao-voluntaria

alocados como motoristas, fiscais, na manutenção, bilheteria ou administração;

- Em **Curitiba**, com eliminação total dos cobradores em julho de 2023, estabeleceu Convenção Coletiva no Trabalho garantindo 12 meses de estabilidade e acesso a curso de requalificação custeado pelo Município[7], via SEST/SENAT;

Essas experiências demonstram que a redução de postos de cobradores já é realidade em diversas localidades, mas as alternativas adotadas priorizam a requalificação profissional, especialmente para a função de motorista, acompanhada de medidas de transição segura, como a concessão de estabilidade temporária.

Quanto ao **impacto da Tarifa Zero na demanda por transporte coletivo**, o estudo analisou dados da pesquisa *"Tarifa* zero *nas cidades do Brasil"*[8], publicada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU em abril de 2024.

Com base em informações de 12 cidades com dados disponíveis, observou-se que em todas houve aumento no número de passageiros após a adoção da Tarifa Zero. Nas cinco maiores cidades analisadas, os acréscimos foram superiores a 100%, conforme apresentado no quadro anexo ao estudo, a seguir:

Cidade	inicial	mês	dia	final	mês	dia	%	intervalo
Maricá-RJ[9]	fev/21		50.000	set/23		122.000	144%	2,5 anos
Caucaia-CE[10]	ago/21	510.000	18.512	set/23	2.400.000	87.998	418%	2 anos

[7] https://empresasdeonibus.com.br/2018/11/nota-oficial-sobre-nova-bilhetagem-e-requalificacao-de-cobradores/

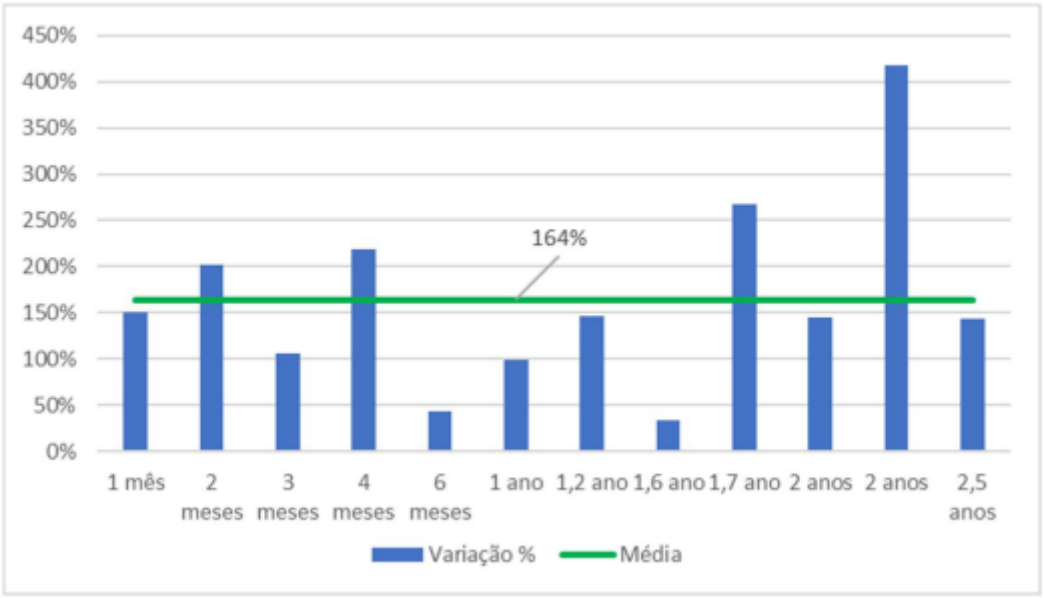
[8] https://ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub638556169862602254.pdf

[9] Em um mês, durante o ano de 2023, os ônibus vermelhinhos transportaram aproximadamente 3 milhões e 200 mil passageiros entre moradores e visitantes. Uma média de 122 mil passageiros apenas nos dias úteis.

[10] De acordo com os dados da Secretaria Municipal de Patrimônio e Transporte (SPT), em agosto de 2021, antes do Programa Bora de Graça, a quantidade de passageiros transportados por dia era de 18.512. No dia da implantação do Programa, em 1 de setembro do mesmo ano, a quantidade foi de 35.284. Em agosto deste ano (2022), foram transportados um total de 2.434.509 passageiros e mais de 17 mil km rodados em um dia no município. Atualmente, a média de passageiros transportados por dia é de 87.998.

São Caetano do Sul-SP	out/23		22.000	fev/24		70.000	218%	4 meses
Paranaguá-PR	mar/22	285.000	9.500	mai/23	700.000	23.333	146%	1,2 ano
Mariana-MG	jan/22	140.000	4.667	jan/24	343.000	11.433	145%	2 anos
Ibirité-MG	dez/22	170.000	5.667	mar/23	350.000	11.667	106%	3 meses
Luziânia-GO	out/23		4.300	dez/23		13.000	202%	2 meses
Cianorte-PR	dez/22	70.000	2.333	dez/23	139.000	4.633	99%	1 ano
Balneário Camboriú-SC	jun/22	54.000	1.800	dez/23	77.000	2.567	43%	6 meses
Itapeva-SP	jul/21	61.000	2.033	fev/23	224.000	7.467	267%	1,7 ano
Lins-SP	out/23	18000	600	nov/23	44.000	1.467	150%	1 mês
Santa Isabel-SP	mai/22		1.500	dez/23		2.000	33%	1,6 ano
Fonte: “Tarifa zero nas cidades do Brasil”, NTU, abril/2024. Adaptação CONLEGIS.								

O gráfico apresentado ilustra a variação percentual do número de passageiros transportados por dia nas 12 cidades analisadas, após a adoção da Tarifa Zero.

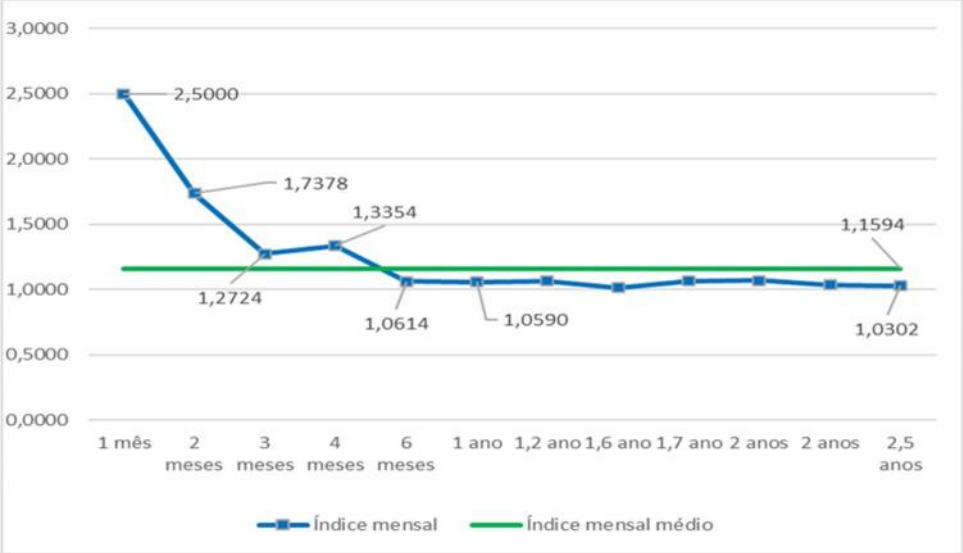


Para permitir uma comparação mais precisa do impacto na demanda, foi calculado um índice mensal de variação[11], conforme demonstrado na Tabela 14. O valor médio obtido para toda a amostra foi de 1,1594, o que corresponde a um crescimento médio de 15,94 % ao mês na demanda de passageiros transportados.

Município	Período	Variação no período	Índice mensal
Lins-SP	1 mês	150%	2,5000
Luziânia-GO	2 meses	202%	1,7378
Ibirité-MG	3 meses	106%	1,2724
São Caetano do Sul-SP	4 meses	218%	1,3354
Balneário Camboriú-SC	6 meses	43%	1,0614
Cianorte-PR	1 ano	99%	1,0590
Paranaguá-PR	1,2 ano	146%	1,0664
Santa Isabel-SP	1,6 ano	33%	1,0151
Itapeva-SP	1,7 ano	267%	1,0672
Caucaia-CE	2 anos	418%	1,0709
Mariana-MG	2 anos	145%	1,0380
Maricá-RJ	2,5 anos	144%	1,0302
Índice mensal médio			**1,1594**

Outro gráfico, que representa o comportamento dos **índices mensais por cidade,** evidenciou que **nos primeiros cinco a seis meses** após a implementação da Tarifa Zero, o impacto tende a ser significativamente maior do que o índice médio da amostra. Destacam-se índices mensais como 2,500; 1,7378; 1,2724; e 1,3354[12], o que confirma a expectativa de um **pico inicial de demanda**, seguido por um processo de amortecimento e estabilização nos meses subsequentes.

[11] Cálculo do índice mensal: variação no período (1+variação) elevado ao inverso do período (1/meses)
[12] A cidade de Camboriú, SC, não foi considerada nos cálculos de 6 meses, pois apresentada um comportamento bem inferior ao esperado (média), ainda que a amostra seja reduzida, pode ser identificado como um "*outlier*"



Índices mensais da variação de passageiros transportados para as cidades da amostra.

A análise do comportamento dos índices sugere que, até o **sexto mês**, a demanda pode atingir um patamar acumulado equivalente a **164 %** da demanda inicial, refletindo o efeito de crescimento acelerado no curto prazo.

Para facilitar a compreensão da metodologia aplicada, o estudo incluiu uma tabela e um gráfico que detalham a trajetória acumulada das variações percentuais mensais. Foram consideradas duas séries: uma com base no **índice médio geral da amostra** (1,1594) e outra com base apenas nos municípios com dados disponíveis até o sexto mês, cujo índice foi 1,1793. Ambos os conjuntos cobrem um período de seis meses e permitem visualizar o ritmo de crescimento da demanda nas diferentes situações analisadas.

Tabela- Variações percentuais da demanda, para os índices mensais calculados para todos os municípios da amostra (1,1594) e para apenas os municípios com dados de até o sexto mês (1,1793), período de 6 meses.

Período	Índice médio (todos)	Em %	Índice médio (< 6 meses)	Em %
1 mês	1,1594	15,9%	1,1793	17,9%
2 meses	1,3443	34,4%	1,3908	39,1%
3 meses	1,5586	55,9%	1,6401	64,0%
4 meses	1,8072	80,7%	1,9342	93,4%
5 meses	2,0953	109,5%	2,2810	128,1%

6 meses	2,4294	**142,9%**	2,6900	**169,0%**

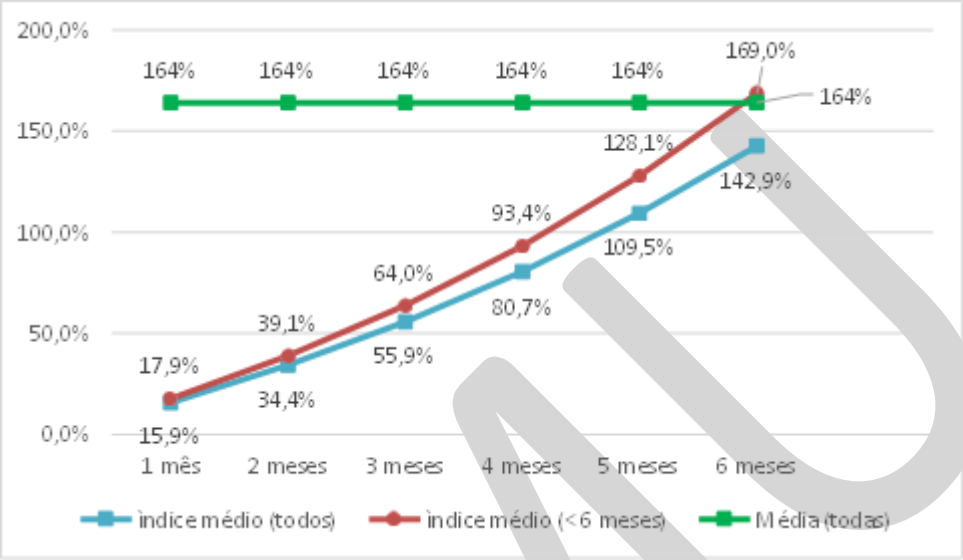


Gráfico - Variações percentuais da demanda, para os índices mensais calculados para todos os municípios da amostra e para apenas os municípios com dados de até sexto mês, período de 6 meses.

Diante do exposto, infere-se que o **índice mensal de impacto da Tarifa Zero na demanda de passageiros** situa-se entre **16% e 18 %**, considerando um patamar final de **164%** de crescimento da demanda. Esse valor pode ser alcançado já no primeiro mês (em casos com comportamento de variação abrupta) ou ao longo de até seis meses, em média, conforme as especificidades de cada cidade e do modelo de implementação adotado.

Com base em dados históricos (janeiro/2018 a agosto/2022) do documento "*Elaboração do Plano Municipal de Transporte Público Coletivo de Paranaguá (PR), Produto 4.2 - Demanda e Cálculo Tarifário*"[13], a Conlegis analisou a evolução da demanda local. Constatou-se que o impacto da Tarifa Zero em Paranaguá foi inferior à média das 12 cidades avaliadas, com aumento de 83,6 % em seis meses, frente aos 164% registrados na média. No

[13] https://www.paranagua.pr.gov.br/conteudo/secretarias-e-orgaos/servicos-urbanos/documentos-pmtc

entanto, admite-se que a cidade pode atingir níveis similares de crescimento em um horizonte temporal mais longo, caracterizando uma evolução gradual de demanda.

A utilização de índices mensais de variação revela-se um método eficaz para prever o aumento da demanda e dimensionar os impactos da gratuidade na prestação do serviço (em termos administrativos, operacionais, de infraestrutura e financeiros), além de subsidiar o cálculo do valor necessário de subsídio público.

A pesquisa identificou três formas de prestação do serviço de transporte público nas cidades com mais de 100 mil habitantes que adotaram a Tarifa Zero:

- **direta pelo município**, por meio da prefeitura, autarquia ou empresa pública;
- **direta mediante contrato de terceirização**, nos termos da Lei nº 14.133/2021 (Lei de Licitações);
- **indireta por concessão comum** (Lei nº 8.987/1993) ou parceria público-privada - PPP, conforme a Lei nº 11.079/2004.

A formação do preço do serviço varia conforme a modalidade. Na prestação direta, deriva dos custos dos insumos; nas terceirizações e concessões, o valor é normalmente atrelado à quilometragem rodada, ao número de passageiros transportados, ou ainda à quantidade de ônibus utilizados mensalmente.

No caso do Distrito Federal, os contratos vigentes baseiam-se na tarifa técnica, calculada a partir do número de passageiros. O estudo avaliou cenários para a implementação da Tarifa Zero:

1. **manutenção dos contratos atuais:**
    - redução da tarifa técnica a zero, o que pode levantar questionamentos legais, pois a PNMU prevê apenas complementação tarifária, não o subsídio total;

- realização de aditivos contratuais para remuneração com base na quilometragem rodada; embora aplicável em outros municípios, essa medida depende da anuência das concessionárias e pode ser questionada juridicamente por contrariar os princípios da concessão comum, caracterizada por cobrança direta ao usuário;

2. finalização dos contratos e celebração de novos:

- término contratual, previsto para 2032 ou 2033, conforme a concessionária;
- encampação, por interesse público, mediante indenização e lei autorizativa;
- caducidade, motivada por inexecução contratual, após processo administrativo com contraditório e ampla defesa;
- anulação, especialmente relevante no DF, onde há sentença judicial na Ação Popular nº 2013.01.1.092892-0, que anulou a Concorrência Pública nº 01/2011-ST e os contratos dela decorrentes.

Para todas essas hipóteses analisadas, o estudo abordou elementos identificados em experiências municipais, que ilustram os caminhos possíveis para a implementação da Tarifa Zero. No caso do DF, destacou-se a necessidade de eventual alteração do arcabouço legal do transporte público do Distrito Federal, especialmente da Lei Orgânica do DF e da Lei nº 4.011, de 2007, a fim de conferir respaldo jurídico à adoção da política. Essa alteração não precisaria estabelecer a gratuidade como obrigação, mas sim autorizar sua adoção, prevenindo questionamentos quanto à sua legalidade. Caso a gratuidade fosse prevista expressamente, como em algumas cidades analisadas, haveria ganho em segurança jurídica e perenidade, exigindo deliberação legislativa para sua eventual revogação.

Quanto à extensão da Tarifa Zero ao Entorno, a pesquisa destacou que, por se tratar de serviço de competência federal, caberia à Agência Nacional de Transportes Terrestres -

ANTT autorizar sua aplicação. Contudo, seria possível construir um acordo interfederativo para reorganizar o sistema entre DF e Goiás, incluindo integração tarifária ou gratuidade regional. Para tanto, seria necessário firmar um convênio - como o já existente e depois rescindido - ou constituir um consórcio público, mediante lei, com criação de autarquia interfederativa, que assumiria o papel de poder concedente.

Do ponto de vista do Legislativo Distrital, vislumbra-se também a possibilidade de estabelecer, em lei, requisitos mínimos para negociações futuras, como a inclusão de benefícios tarifários para determinados grupos (estudantes, pessoas com deficiência) ou mesmo a estruturação de gratuidade geral. No entanto, essa iniciativa pode ser juridicamente questionada e, politicamente, representar um entrave à integração imediata.

Quanto às fontes de financiamento, confirmou-se a prevalência de receitas ordinárias não vinculadas. Embora haja limitações nos portais de transparência, algumas normas buscaram ampliar a base de custeio, para além de dotações orçamentárias ou recursos de natureza eventual (emendas, convênios, doações).

Entre as fontes com maior viabilidade destacam-se:

- receitas publicitárias em veículos e terminais;
- exploração de estacionamentos e bens públicos, especialmente relevantes no DF, que possui projetos em curso, como a Rodoviária do Plano Piloto e áreas centrais de Brasília;
- créditos de carbono;
- CIDE-combustíveis, que, apesar de sua previsão constitucional como fonte legítima de subsídio tarifário, apresentou queda significativa de arrecadação nos últimos anos.

Já a destinação de multas de trânsito e taxas enfrenta restrições legais, por serem vinculadas a finalidades específicas. O caso de Paranaguá-PR demonstrou que, embora a

criação de taxa de transporte tenha sido judicialmente questionada, é possível desenhar modelos de financiamento que mantêm a participação dos empregadores por meio do vale-transporte.

A análise de três fundos municipais de transporte revelou que sua eficácia dependeu de decisão política do Executivo para alocar recursos livres ou desvinculados. A previsão de multas ou taxas como fonte não é suficiente por si só para custeio do sistema, permanecendo essas receitas vinculadas às finalidades legais. Além disso, a limitada captação pode decorrer da ausência de políticas estruturadas para geração de novas receitas - como concessões de infraestrutura urbana ou exploração comercial dos sistemas.

No que se refere à PEC nº 25/2023, que propõe o Sistema Único de Mobilidade - SUM, a proposta visa instituir um transporte público universal e **gratuito**, financiado por **contribuições** sobre o **uso potencial do sistema viário** - pelos empregados (União) e pelos proprietários de veículos (municípios), nos moldes da COSIP/CIP. Essa proposta consolida o papel do Estado no custeio do sistema e prevê a integração modal e federativa da mobilidade urbana.

Como já demonstrado, no que tange à **substituição dos cobradores** por tecnologias de bilhetagem eletrônica, o estudo estimou uma economia anual de R$ 416 milhões, equivalente a aproximadamente **16 % da receita bruta** no sistema, com impacto na tarifa técnica **entre 10% e 18%**, podendo variar conforme a bacia operacional - sendo maior, por exemplo, na Bacia 2, em razão de ganhos de eficiência observados.

A transição, no entanto, requer atenção às consequências sociais. Todos os casos analisados buscaram evitar a demissão sumária dos cobradores. Para o DF, recomenda-se o mesmo cuidado, com medidas como:

1. **programas de requalificação profissional** com oferta de cursos e formações;

2. **realocação interna dos trabalhadores;**
3. **aposentadoria antecipada** ou **demissão voluntária assistida,** com benefícios.

Quanto à projeção, utilizou-se metodologia baseada na conversão do percentual de variação em índice mensal, a partir de dados da pesquisa "*Tarifa Zero nas Cidades do Brasil*" (NTU, abril/2024), referente a 12 municípios. O índice médio da amostra foi de 1,1594 (crescimento mensal de aproximadamente **16 %**). Observou-se que, **até o 6º mês**, a demanda de passageiros tende a atingir o valor de referência de **164 %**, correspondendo a índice mensal médio de 1,1793, ou seja, **crescimento de cerca de 18% ao mês nos primeiros seis meses**.

Diante das conclusões e recomendações apresentadas no *Estudo Legislativo nº 183/2024-UEOF/CONLEGIS*, e considerando potenciais implicações para a atuação parlamentar no âmbito da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, destacam-se as seguintes ponderações, a título de **sumário executivo**:

- a implementação da Tarifa Zero no Distrito Federal é juridicamente possível mantendo-se os contratos vigentes, com a redução da tarifa técnica a zero; contudo, tal alternativa pode ensejar questionamentos legais, uma vez que a PNMU prevê a complementação tarifária, mas não a substituição integral da receita por subsídio público.
- outra possibilidade seria a alteração contratual por meio de aditivos, modificando a forma de remuneração das concessionárias para basear-se na quilometragem rodada; embora essa solução tenha sido adotada em diversos municípios analisados, ela depende da anuência das empresas concessionárias e poderá ser contestada, por destoar do modelo jurídico da concessão comum, fundado na contraprestação direta do usuário.

- a extinção dos contratos atuais também configura uma hipótese viável, a ser efetivada com o advento de seus prazos finais (2032/2033) ou mediante encampação, caducidade ou anulação; destaca-se o exemplo de Maricá-RJ, que viabilizou a Tarifa Zero com a atuação simultânea de uma autarquia municipal e das concessionárias, modelo que pode inspirar soluções no DF, sobretudo em razão da existência de linhas já operadas pela TCB e cooperativas, o que relativiza a argumentação baseada em cláusulas de exclusividade contratual.

- a sentença da Ação Popular nº 2013.01.1.092892-0, que anulou a Concorrência nº 01/2011-ST e seus contratos, encontra-se em análise do Superior/ Tribunal de Justiça - STJ (Resp nº 1903870), com julgamento previsto para 06/08/2024; embora ainda pendente de trânsito em julgado, a decisão pode repercutir no regime jurídico vigente e abrir nova oportunidade de reestruturação contratual; considera-se, ainda, a possibilidade de atuação parlamentar como *amicus curiae*, conforme previsto no art. 138 do Código de Processo Civil, desde que demonstrada a relevância social e institucional do tema.

- recomenda-se a alteração do arcabouço legal distrital, em especial da LODF e da Lei nº 4.011/2007, para conferir base normativa explícita à política de Tarifa Zero; a previsão não precisa estabelecer a gratuidade como regra obrigatória, bastando autorizar sua aplicação, o que já mitigaria riscos jurídicos e facilitaria a formulação de políticas públicas nessa direção.

- quanto à inclusão da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE, a extensão da Tarifa Zero à área metropolitana exige ato negocial com a União, titular do serviço interestadual; são possíveis um convênio (a exemplo do anteriormente vigente e depois rescindido) ou a

constituição de um consórcio público, com autarquia interfederativa; do ponto de vista legislativo, o DF poderia estabelecer, em lei, parâmetros mínimos para futuras negociações, incluindo benefícios tarifários a grupos específicos (como estudantes e pessoas com deficiência) ou mesmo a previsão de gratuidade integral; ressalte-se, contudo, que tais disposições podem ser judicialmente questionadas e representar obstáculos políticos à integração imediata do sistema.

- observou-se a prevalência de receitas ordinárias não vinculadas como fonte principal de custeio da Tarifa Zero, nos munícipios analisados, com baixa incidência de receitas alternativas, como doações, emendas, transferências, convênios, geralmente dependentes da vontade política local.
- no caso de Paranaguá-PR, destaca-se a estratégia de preservar o pagamento do vale-transporte pelos empregados, mesmo após a implementação da gratuidade. Para o DF, a pesquisa aponta como oportunidade relevante a vinculação das receitas provenientes da exploração de bens públicos - como estacionamentos e equipamentos urbanos - ao financiamento do transporte coletivo, medida que pode ser viabilizada por ajustes na legislação específica.
- a substituição dos cobradores por sistemas de bilhetagem automatizada pode gerar economia estimada entre 10% e 18% da receita bruta anual do sistema, com média de 16%, correspondendo a cerca de R$ 416 milhões anuais; o impacto varia entre as bacias operacionais, sendo mais expressivo em regiões com maior eficiência logística.
- em alternativa à demissão direta de cobradores, observou-se a adoção de medidas compensatórias em diversos municípios, tais como:

  i) programas de requalificação profissional;

ii) realocação interna dos trabalhadores;

iii) aposentadoria antecipada;

iv) demissão voluntária assistida, com benefícios.

- a metodologia para estimar o impacto na demanda de passageiros - com base em índices mensais de variação, a partir da amostra de 12 cidades analisadas pela NTU, demonstrou-se promissora, mesmo diante da limitação de dados consolidados.

- estimativas baseadas nesse modelo apontam que, nos primeiros 6 meses de implantação da política, a demanda tende a atingir 164% da base inicial, o que corresponde a um crescimento médio mensal entre 16% e 18% nesse intervalo; a evolução pode ocorrer em forma de pico imediato (variação do tipo degrau) ou em ritmo mais progressivo, conforme as características locais de cada município e o modelo de implementação adotado.

2.4.2 ESTUDOS DA SUBCOMISSÃO

2.4.2.1 Diagnóstico dos custos do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF)

Dados contratuais e valores das tarifas técnicas vigentes no **sistema básico** de transporte coletivo por ônibus no Distrito Federal:

Bacia	Concessionária	Contrato	Vigência	Tarifa técnica (out/24)	Normas SEMOB	início dos efeitos:
1	Piracicabana	11/2023	04/06/2013-03/06/2033	R$ 8,09	Portaria nº 178/2024	01/08/2024
2	Pioneira	01/2012	28/12/2012-28/12/2032	R$ 7,14	Portaria nº 70/2024 c/c Retificação DODF 2/5/24	01/07/2023
3	Urbi	07/2013	26/04/2013-25/04/2033	R$ 8,07	Portaria nº 115/2024	01/01/2024
4	Marechal	08/2013	26/04/2013-25/04/2033	R$ 8,39	Portaria nº 69/2024 c/c Retificação DODF 2/5/24	01/01/2024
5	BSBUS	02/2012	28/12/2012-28/06/2032	R$ 8,42	Portaria nº 72/2024 c/c Retificação DODF 2/5/24	01/06/2023

O custo do sistema básico por ônibus, em 2023, foi de R$ 2,6 bilhões, conforme repasses ordinários contabilizados e divulgados pela SEMOB:

Bacia	Concessionária	Pagantes		PNE		PLE		Total	
		Qtd Acessos	Valor(R$)	Qtd Acessos	Valor(R$)	Qtd Acessos	Valor(R$)	Qtd Acessos	Valor(R$)
1	Viação Piracicabana	42.836.150	362.468.264,99	3.639.926	33.988.384,69	14.372.189	106.698.331,96	60.848.265	503.154.981,64
2	Viação Pioneira	59.589.910	570.428.140,94	5.372.086	52.600.505,43	14.397.755	121.722.063,68	79.359.751	744.750.710,05
3	Urbi Mobilidade Urbana	40.241.607	399.778.747,60	4.864.450	49.446.774,53	12.187.321	107.874.242,18	57.293.378	557.099.764,31
4	Auto Viação Marechal	24.782.570	206.533.091,44	2.646.751	22.991.816,17	7.852.271	58.300.907,88	35.281.592	287.825.815,49
5	Expresso São José	31.127.459	368.959.170,68	3.942.657	46.967.918,25	8.974.273	94.147.782,57	44.044.389	510.074.871,50
	Total Geral	198.577.696	1.908.167.415,65	20.465.870	205.995.399,07	57.783.809	488.743.328,27	276.827.375	2.602.906.142,99

Em 2024, o custo foi de R$ 2,4 bilhões, também de acordo com os dados divulgados pela pasta de transporte:

Bacia	Concessionária	Pagantes		PNE		PLE		Total	
		Qtd Acessos	Valor(R$)	Qtd Acessos	Valor(R$)	Qtd Acessos	Valor(R$)	Acessos	Valor(R$)
1	Viação Piracicabana	45.477.288	347.132.420,97	3.694.449	28.171.428,81	13.782.211	104.833.900,40	62.953.948	480.137.750
2	Viação Pioneira	66.178.890	506.991.956,27	5.650.817	43.225.173,14	14.888.883	111.760.500,65	86.718.590	661.977.630
3	Urbi Mobilidade Urbana	42.893.453	364.747.821,88	4.960.323	42.126.611,22	11.959.560	100.419.193,55	59.813.336	507.293.627
4	Auto Viação Marechal	25.826.483	213.673.663,93	2.701.290	22.368.648,30	7.784.454	64.914.592,52	36.312.227	300.956.905
5	Expresso São José	34.715.716	317.344.954,30	4.214.001	38.473.637,84	9.633.286	85.783.146,08	48.563.003	441.601.738
	Total Geral	215.091.830	1.749.890.817,35	21.220.880	174.365.499,31	58.048.394	467.711.333,20	294.361.104	2.391.967.649,86

Conforme análise realizada pela Subcomissão baseada nos dados de 2024, o Sistema de Bilhetagem Automática (SBA) contabilizou **294.361.104** (duzentos e noventa e quatro milhões, trezentos e sessenta e um mil e cento e quatro) **acessos**, cujos percentuais por tipo de usuários foram:

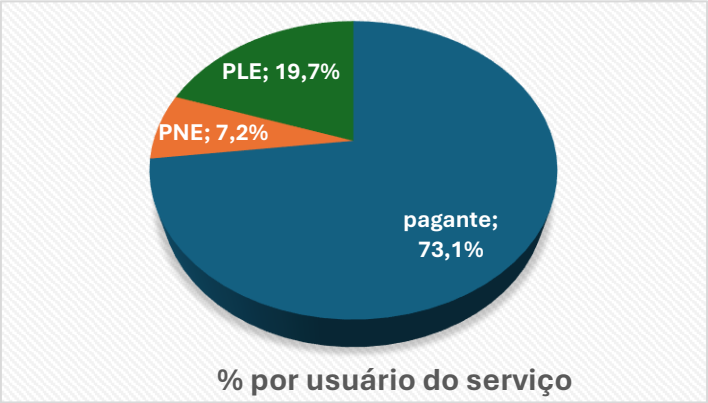
a) 73,07 % de usuário pagante (sem gratuidade);

b) 26,93 % de gratuidades (PNE e PLE):

(i) 19,72 % de passe livre estudantil - PLE;

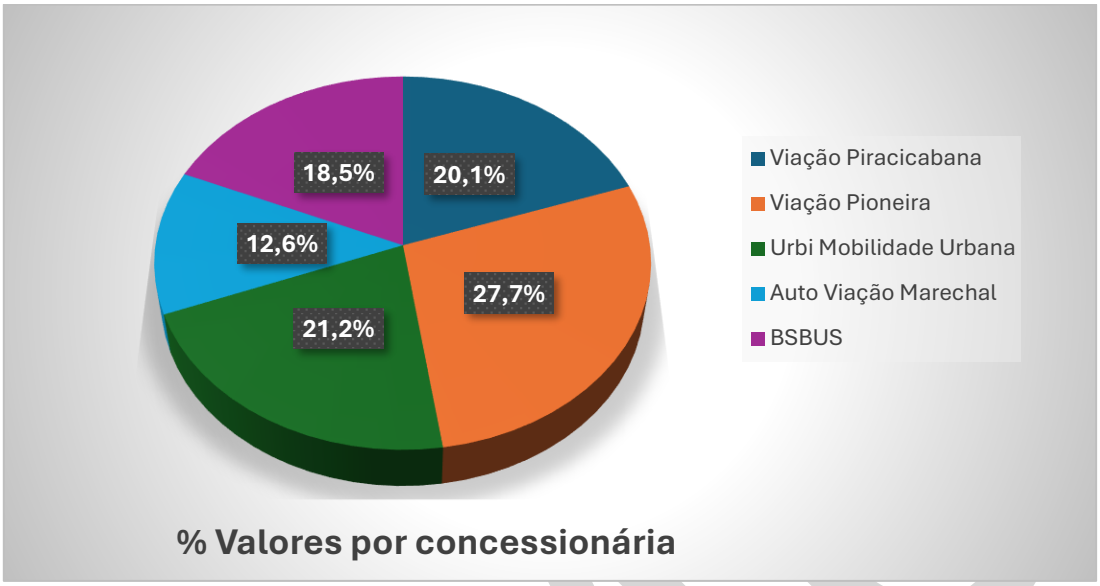
(ii) 7,21 % de pessoa com necessidade especial - PNE (pessoa com deficiência).

Tipo	Quantidade
pagante	215.091.830
PNE	21.220.880
PLE	58.048.394
Total	294.361.104



As concessionárias, em conjunto, receberam R$ 2.391.967.649,86 (dois bilhões, trezentos e noventa e um milhões, novecentos e sessenta e sete mil e seiscentos e quarenta e nove reais e oitenta e seis centavos) no período analisado. Desse total repassado, a Viação Pioneira recebeu a maior parte (27,7 %) e a Auto Viação Marechal a menor (12,5%).

Concessionária	**Total**	
	Acessos	Valor (R$)
Viação Piracicabana	62.953.948,00	480.137.750,18
Viação Pioneira	86.718.590,00	661.977.630,06
Urbi Mobilidade Urbana	59.813.336,00	507.293.626,65
Auto Viação Marechal	36.312.227,00	300.956.904,75
Expresso São José	48.563.003,00	441.601.738,22
Total Geral	**294.361.104,00**	**2.391.967.649,86**



No período de março a dezembro de 2024, o subsídio público respondeu por 71,3% da receita total das concessionárias, enquanto os valores pagos diretamente pelos usuários corresponderam a 28,7%. Os meses de janeiro e fevereiro foram desconsiderados da análise, uma vez que os dados disponibilizados pela SEMOB não discriminam a arrecadação tarifária dos usuários nesse intervalo.

Durante os dez meses considerados, a arrecadação com tarifas pagas pelos usuários somou R$ 587.375.084, enquanto o valor transferido a título de subsídio público alcançou R$ 1.456.400.963, totalizando R$ 2.043.776.046,54 em repasses às concessionárias.



2.4.2.2 Tarifa Zero no mundo

Diversos países adotaram a gratuidade universal no transporte público. Entre as localidades que adotaram a política, destacam-se:

- Dunkirk, na França;
- Tallinn, na Estônia;
- Canary Islands, na Espanha;
- Albuquerque e Kansas City, nos Estados Unidos.

Luxemburgo é o único país a aplicar a Tarifa zero em todo o seu território. Desde março de 2020, tornou-se o primeiro país do mundo a oferecer transporte público gratuito para todos os cidadãos e visitantes.

Durante o *Simpósio Internacional sobre Tarifa Zero*, realizado em 03/05/2024 na Universidade Federal do ABC, o pesquisador polonês Wojciech Kębłowski apresentou dados que apontavam o Brasil, em 2023, como líder global em experiências de Tarifa Zero, com 106 iniciativas identificadas, seguido por Estados Unidos (69), Polônia (64), França (43) e Espanha (9). Mais recentemente, em janeiro de 2025, Belgrado, capital da Sérvia com 1,7 milhão de habitantes, também implantou a gratuidade no transporte público.

2.4.2.3 Debate nacional sobre a implementação da Tarifa Zero no transporte público

O debate sobre a implementação da Tarifa Zero no transporte público coletivo ganhou relevância nacional nos últimos anos, impulsionado pela expansão de experiências municipais de gratuidade, pela crescente necessidade de subsídios públicos para manutenção dos sistemas de transporte e pela discussão de novos modelos de financiamento. A proposta também se relaciona ao reconhecimento do transporte como direito social, previsto no art. 6º da Constituição Federal.

Segundo levantamento apresentado pelo Instituto Pólis (2026), em junho de 2026 o Brasil contabilizava 150 experiências vigentes de Tarifa Zero universal, caracterizadas pela gratuidade para todos os usuários, em todos os dias e horários de operação. Desse total, 17 experiências estavam localizadas em municípios com mais de 100 mil habitantes. O avanço dessas iniciativas tem ampliado o debate sobre a possibilidade de adoção da política em

cidades de maior porte e sobre a necessidade de mecanismos nacionais de financiamento e coordenação federativa.

Em novembro de 2025, pesquisadores vinculados à Universidade de Brasília (UnB), em colaboração com outras instituições, publicaram o estudo Caminhos para a Tarifa Zero: estimativas de custos, formas de financiamento e implementação no Brasil, elaborado no âmbito de projeto de pesquisa destinado a subsidiar programas e ações da Presidência da República.

O levantamento estimou em aproximadamente R$ 65 bilhões anuais o custo dos sistemas de transporte público considerados na pesquisa. Para a implementação da gratuidade universal nos 706 municípios brasileiros com mais de 50 mil habitantes, abrangendo uma população de aproximadamente 124 milhões de pessoas, o estudo projetou um custo anual de R$ 78 bilhões.

Essa estimativa considera a necessidade de ampliação da oferta de transporte em aproximadamente 20%, associada à possibilidade de redução de despesas mediante revisão dos contratos e dos modelos de remuneração das empresas operadoras.

O estudo também analisou uma alternativa de gratuidade direcionada à população de baixa renda inscrita no Cadastro Único (CadÚnico). Nesse cenário, o custo estimado seria de R$ 58 bilhões anuais, equivalente a aproximadamente 75% do custo da universalização, mas com cobertura restrita à população beneficiária.

Quanto ao financiamento, a pesquisa apresentou a possibilidade de substituir o atual modelo de Vale-Transporte por uma contribuição patronal destinada ao custeio do transporte público. Em um dos cenários examinados, uma contribuição mensal de aproximadamente R$ 250 por trabalhador, com isenção equivalente aos primeiros nove empregados por CNPJ, poderia gerar arrecadação estimada em R$ 80 bilhões anuais. Segundo o estudo, esse modelo permitiria isentar aproximadamente 83% das empresas.

As projeções constituem cenários de viabilidade financeira, sujeitos à definição de regras de arrecadação, distribuição de recursos, organização dos serviços e implementação da política.

Cabe destacar que outras estimativas apresentam valores distintos. Conforme levantamento reunido pelo Instituto Pólis (2026), o Anuário NTU 2025-2026 estima em R$ 75,7 bilhões o custo anual dos sistemas brasileiros de ônibus, enquanto estimativas setoriais mais abrangentes apontam valores entre R$ 100 bilhões e R$ 110 bilhões para cenários nacionais que incluem também os sistemas ferroviários e metroviários, considerando a expansão da demanda. Essas diferenças decorrem, entre outros fatores, da abrangência dos sistemas considerados e das premissas metodológicas adotadas.

Em 2026, o debate avançou no âmbito do Governo Federal, com a realização de estudos sobre a viabilidade econômica da Tarifa Zero em escala nacional e a avaliação de alternativas de financiamento, envolvendo especialmente os Ministérios da Fazenda e das Cidades.

Em outubro de 2026, o Governo Federal encaminhou ao Congresso Nacional a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 18/2026, com o objetivo de viabilizar a gratuidade do transporte público coletivo aos sábados, domingos e feriados.

Diferentemente da proposta de universalização integral, a iniciativa federal contempla uma modalidade de gratuidade parcial, limitada a determinados dias. A PEC prevê a destinação de, no mínimo, 26,8% dos recursos provenientes de emendas parlamentares individuais e de bancada de execução obrigatória, preservadas as dotações destinadas à saúde. Considerando o Projeto de Lei Orçamentária Anual de 2027, a medida poderia disponibilizar aproximadamente R$ 12 bilhões anuais para custear a gratuidade, caso aprovada.

A suficiência desses recursos, entretanto, permanece em discussão. Enquanto estimativas divulgadas pelo Ministério das Cidades apontam custo próximo de R$ 11 bilhões, levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) indica necessidade de aproximadamente R$ 17 bilhões para os sistemas de ônibus e R$ 20,8 bilhões quando considerados também metrôs e trens.

Paralelamente, tramita na Câmara dos Deputados a PEC nº 25/2023, que propõe estabelecer bases constitucionais para a criação do Sistema Único de Mobilidade (SUM), com mecanismos de cooperação e financiamento compartilhado entre União, estados, Distrito Federal e municípios. A proposta contempla instrumentos para ampliar as fontes de custeio do transporte público, incluindo contribuições relacionadas ao uso do sistema viário e aos beneficiários indiretos dos serviços de mobilidade.

Também se destaca o Projeto de Lei nº 6.088/2025, que propõe instituir o Programa Nacional de Tarifa Zero para o Transporte Urbano, mediante adesão voluntária dos entes federativos. A proposição contempla mecanismos de financiamento por contribuição patronal, indicadores de qualidade, fiscalização e período de transição para a gratuidade universal.

Apesar do avanço das experiências locais, dos estudos técnicos e das propostas legislativas, a implementação da Tarifa Zero em escala nacional ainda depende da definição de fontes permanentes de financiamento, da distribuição de responsabilidades entre os entes federativos e de mecanismos que assegurem a sustentabilidade econômico-financeira e a qualidade dos serviços.

Entre os principais aspectos em discussão estão a revisão dos contratos de concessão e dos modelos de remuneração das operadoras, a ampliação da oferta diante do crescimento da demanda, a transparência dos custos operacionais, a integração entre diferentes modos de transporte e a definição de critérios para distribuição e fiscalização dos recursos públicos.

Nesse contexto, o debate nacional demonstra uma evolução da discussão sobre a viabilidade da gratuidade para a formulação de alternativas concretas de financiamento e implementação. Entretanto, ainda não há um modelo nacional de Tarifa Zero universal aprovado e implantado, permanecendo em discussão sua abrangência, seu custo efetivo e os mecanismos necessários à sua execução.

2.4.2.4 Experiências de Tarifa Zero parcial

Embora nenhuma capital brasileira tenha adotado ainda a gratuidade universal, algumas já implementaram a Tarifa Zero de forma parcial, como:

- São Paulo: aos domingos e nos feriados de Natal, Ano Novo e Aniversário da Cidade;
- Belo Horizonte: em linhas que atendem vilas e comunidades periféricas;
- Florianópolis: no último domingo de cada mês;
- Maceió: aos domingos;
- Palmas: aos domingos e feriados.

No caso específico de São Paulo, a medida, iniciada em 17/12/2023, visa incentivar o uso do transporte público, ampliar o acesso ao lazer, à cultura e a oportunidades econômicas. Após seis meses de vigência[14], registrou-se aumento médio de 32% no número de embarques nos dias de gratuidade. Também se observou crescimento na frequência aos parques municipais, com destaque para quatro dos cinco mais visitados localizados na periferia, assim como o maior uso de linhas periféricas, segundo levantamento realizado após três meses da implementação[15].

[14] https://capital.sp.gov.br/web/se/w/noticias/142653
[15] https://capital.sp.gov.br/w/noticia/domingao-tarifa-zero-faz-3-meses-com-aumento-de-mais-de-31-de-passageiros-transportados-que-em-2023

Em Teresina, desde janeiro de 2025, o sistema de Metrô/VLT opera com gratuidade universal.

2.4.2.5 Redução tarifária em Araucária-PR

Embora não tenha implantado a Tarifa Zero universal, Araucária (PR) foi incluída no estudo em razão da redução significativa da tarifa. A política, segundo o gestor da cidade, foi resultado da revisão dos custos operacionais e do modelo de contratação vigente. A tarifa, que era R$ 4,25, em janeiro de 2018, foi gradualmente reduzida até atingir R$ 1,00 em novembro de 2023, valor que permanece em vigor.



O município, integrante da região metropolitana de Curitiba, possui 151.666 habitantes (Censo IBGE 2022) e uma receita anual de R$ 1,8 bilhão (2023). O sistema de transporte coletivo local tem custo anual de R$ 75 milhões, sendo R$ 18 milhões (23%) provenientes da arrecadação com tarifa paga pelos usuários e os R$ 57 milhões restantes (77%) cobertos por subsídio público.

A frota é composta por 113 ônibus, com idade média de cinco anos e máxima de dez, operando em 50 linhas. O contrato de concessão, com vigência máxima de 20 anos, envolve três concessionárias, cada uma responsável por um lote de serviços. A remuneração é feita por quilometragem rodada, com valor unitário médio de R$ 8,92, conforme o lote contratado.

São contabilizados, mensalmente, 2,3 milhões de quilômetros rodados e 2,1 milhões de embarques.

A cidade conta com o aplicativo TRIAR, que oferece informações em tempo real sobre horários, linhas e chegada dos veículos, além de funcionalidade de acessibilidade (conversão de texto em voz). A recarga do cartão pode ser feita online, via boleto ou PIX.

As gratuidades abrangem um amplo público, incluindo:

- estudantes da rede pública (educação infantil ao ensino médio);
- estudantes do ensino superior presencial em instituições públicas ou beneficiários de programas como PROUNI, FIES ou SISU;
- acompanhantes de estudantes de até 12 anos;
- pessoas com deficiência e seus acompanhantes;
- participantes de cursos profissionalizantes da Secretaria de Trabalho e Emprego;
- alunos de oficinas de arte e integrantes da Banda Municipal;
- agentes comunitários de saúde;
- idosos acima de 65 anos;
- pessoas em situação de vulnerabilidade social;
- alunos-atletas vinculados à Secretaria de Esporte e Lazer.

A gratuidade também se estende a todas as pessoas aos domingos, totalizando cerca de 30% dos embarques mensais.

Segundo o Superintendente de Transporte Coletivo, a cidade adotou diversas medidas para redução dos custos e ampliação das gratuidades, como:

- revisão contratual;
- controle detalhado da planilha de custos;
- monitoramento do número de usuários e da arrecadação.

O número de usuários mais que dobrou entre 2017 (32 mil) e 2023 (70 mil).

2.4.2.6 Programa Vai de Graça - gratuidade aos domingos e feriados no Distrito Federal

O programa *Vai de Graça*, instituído pelo Decreto nº 46.924, de 28 de fevereiro de 2025, concede gratuidade no Sistema de Transporte Público Coletivo - STPC e no Serviço de Transporte Público Complementar Rural - STPCR do Distrito Federal aos domingos e feriados.

Com fundamento no art. 74 combinado com o art. 57, XV, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal (Resolução nº 353/2024), a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana acompanha e fiscaliza a execução do programa. Para isso, encaminhou diversos pedidos de informações à SEMOB e ao Metrô-DF, bem como realizou pesquisas e avaliações do Programa *Vai de Graça,* desde sua implantação. Foram realizadas avaliações dos seguintes períodos:

- 01 a 16/03/2025;
- 16 a 30/03/2025;
- 24/04 a 04/05/2025;
- Março a julho/2025;
- Agosto a setembro/2025;
- Carnaval de 2026;
- 1º ano do programa vai de graça (01/03/2025 a 28/02/2026)

A avaliação apresentada no item 5.2 contém os resultados do primeiro ano do programa e o exame de sua respectiva execução entre 1º de março e 15 de novembro de 2026.

No primeiro ano com Vai de Graça (01/03/2025 a 28/02/2026), a demanda aos domingos **cresceu 69,6% nos ônibus e 70,9% no Metrô-DF**, em comparação com o período anterior à gratuidade. Considerados os dois modos, o aumento médio dos acessos aos domingos foi de aproximadamente 70%. Nos ônibus, o custo médio por domingo aumentou

94,1%. Nos sete feriados comparados, a média dos aumentos de acessos por ônibus foi de 73%.

Comparados os domingos do período de 1º de março a 15 de novembro de 2026 com os **domingos** correspondentes de 2025, já sob vigência do programa nos dois anos, os acessos cresceram 7% nos ônibus, enquanto os custos aumentaram 9%. **No Metrô-DF, houve redução de 0,3% tanto nos acessos quanto nos custos estimados**. Nos três feriados comparados, a demanda por ônibus ficou praticamente estável (+0,01%), com aumento de 3% nos custos; no metrô, os acessos diminuíram 17,82% e os custos estimados, aproximadamente 18%.

Em relação a 2024, antes da gratuidade, **os domingos de 2026 apresentaram aumento de 82% nos acessos por ônibus e de 119% nos custos**. Nos dois feriados comparáveis (Paixão de Cristo e Dia do Trabalhador), os ônibus registraram crescimento de 68,15% nos acessos e de 105% nos custos; no Metrô-DF, os aumentos foram de 33,54% nos acessos e de 43% nos custos estimados.

2.4.2.6.1 Pesquisas e estudos sobre o *Vai de Graça* solicitados ao Poder Executivo

Por meio da Indicação nº 8.735/2025, a CTMU sugeriu ao Governo do Distrito Federal a realização de pesquisa com os usuários do Vai de Graça e encaminhou um modelo de questionário. Até a conclusão do relatório, a Comissão não dispunha de informação sobre a realização da pesquisa.

Além disso, a comissão, mediante Ofício nº 6/2026-CTMU (00001-00000501/2026-13), solicitou à Secretaria de Economia uma avaliação do Vai de Graça que abrangesse os investimentos, os resultados e os impactos orçamentários, tributários, financeiros, econômicos, sociais e ambientais do programa. Contudo, observou-se que não foram realizados estudos e pesquisas com a abrangência solicitada pela Comissão.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil destaca-se mundialmente pelo número de municípios com políticas de Tarifa Zero. Conforme levantamento do pesquisador Daniel Santini[16], **155 municípios** brasileiros adotam a gratuidade em seus respectivos sistemas de transporte público, abrangendo **8,3 milhões de habitantes**, segundo os dados populacionais de 2024.

As experiências concentram-se principalmente nos estados de São Paulo (50 municípios), Minas Gerais (34), Paraná (18), Rio de Janeiro (17) e Santa Catarina (12). No Entorno do Distrito Federal, destacam-se Formosa-GO e Luziânia-GO, que também implementaram a política.

O crescimento dessas experiências tem sido expressivo. Entre abril de 2023, quando foi instalada a Subcomissão da Tarifa Zero da CTMU, e o levantamento atual, o número de municípios com gratuidade passou de 66 para 155, representando crescimento de aproximadamente 135%.

Embora a política ainda predomine em municípios de pequeno e médio porte, observa-se sua expansão para cidades mais populosas. Dos 155 municípios relacionados, 17 possuem mais de 100 mil habitantes, incluindo Caucaia-CE (375,7 mil), Canoas-RS (359,6 mil), Itaboraí-RJ (240 mil), Luziânia-GO (218,9 mil), Maricá-RJ (212 mil) e São Caetano do Sul-SP (172,1 mil). Outros 64 municípios possuem população entre 20 mil e 50 mil habitantes.

Entre as experiências analisadas pela Subcomissão, destacam-se os seguintes resultados:

Maricá-RJ: crescimento de 144% nos embarques entre fevereiro de 2021 e setembro de 2023, redução de 20% nos gastos familiares e impactos econômicos positivos relatados,

[16] https://docs.google.com/spreadsheets/d/1p2CS6RMhnCF1Rdzo-RizjR-sAG5xJ5WhpcrTJItnktc/edit?gid=647725414#gid=647725414 , consulta em 23/11/2026.

incluindo aumento da arrecadação municipal e da atividade empresarial. Segundo informações da Empresa Pública de Transportes (EPT), a política contribuiu para a duplicação da arrecadação de ISS e para o crescimento de 52% no número de microempresas e de 139% no de pequenas empresas, entre 2019 e 2023. Também foram observadas mudanças nos padrões de mobilidade, com maior participação dos ônibus e bicicletas nos deslocamentos.

Caucaia-CE: crescimento de 418% na demanda entre agosto de 2021 e setembro de 2023, redução estimada de 40% no fluxo de veículos e economia de 15% a 36% na renda de famílias mais vulneráveis.

São Caetano do Sul-SP: aumento de 218% nos embarques entre outubro de 2023 e fevereiro de 2024, com relatos de crescimento de até 36% no faturamento de estabelecimentos comerciais situados nas vias atendidas pelo transporte coletivo.

Os estudos apontam crescimento expressivo da demanda após a implantação da gratuidade, com média de aproximadamente 160% até o sexto mês, nos casos analisados. Esses resultados indicam a existência de demanda anteriormente não atendida e demonstram o potencial da política para ampliar o acesso da população ao transporte coletivo. Os impactos econômicos relatados, contudo, devem ser considerados à luz das particularidades e metodologias de avaliação de cada município.

Embora nenhuma capital brasileira tenha implantado a Tarifa Zero universal em todo o sistema de ônibus, existem experiências de gratuidade parcial, como em São Paulo e Florianópolis, que oferecem transporte gratuito aos domingos. Em São Paulo, os levantamentos apontaram crescimento médio de 32% nos embarques, especialmente nas regiões periféricas, além de aumento das visitas a parques e espaços públicos.

No Distrito Federal, o programa *Vai de Graça*, implantado em março de 2025, também apresentou crescimento expressivo da demanda. Conforme avaliação da Subcomissão da Tarifa Zero, no primeiro ano do programa (01/03/2025 a 28/02/2026), os

acessos aos domingos aumentaram 69,6% nos ônibus e 70,9% no Metrô-DF, em comparação com o período anterior à gratuidade, enquanto o custo médio por domingo nos ônibus cresceu 94,1%. Nos sete feriados analisados, o aumento médio dos acessos por ônibus foi de 73%.

Na comparação entre março e novembro de 2026 e o período correspondente de 2025, ambos sob vigência do programa, os acessos aos domingos cresceram mais 7% nos ônibus, com aumento de 9% nos custos, enquanto o Metrô-DF apresentou pequena retração (-0,3%). Em relação a 2024, antes da gratuidade, **os domingos de 2026 registraram aumento de 82% nos acessos por ônibus e de 119% nos custos**.

Os resultados evidenciam a ampliação da utilização do transporte coletivo após a implantação da gratuidade, mas também demonstram a necessidade de avaliar o crescimento dos custos operacionais e os critérios de remuneração das concessionárias, especialmente diante da perspectiva de expansão da Tarifa Zero no Distrito Federal.

Quanto aos modelos de gestão e contratação, as experiências municipais analisadas demonstram a utilização de diferentes arranjos institucionais. Em diversos municípios, predominam contratos administrativos remunerados pela quilometragem executada, contemplando os custos com veículos, manutenção, combustível e motoristas. Em Maricá-RJ e Luziânia-GO, a gestão é realizada por entidades municipais, responsáveis pelo planejamento, fiscalização e organização dos serviços.

Em síntese, a expansão da Tarifa Zero no Brasil demonstra que a política vem sendo adotada por municípios de diferentes portes populacionais e estruturas operacionais. **As experiências estudadas pela Subcomissão evidenciam resultados relevantes quanto ao crescimento da demanda e à ampliação do acesso ao transporte coletivo, mas também apontam a necessidade de planejamento operacional, mecanismos de controle dos custos e fontes permanentes de financiamento**.

Para o Distrito Federal, esses elementos, associados aos resultados do programa *Vai de Graça*, reforçam a importância de aprofundar os estudos sobre a viabilidade econômica e financeira da ampliação da gratuidade. Nesse sentido, destacam-se a necessidade de avaliar a composição e a evolução dos custos operacionais, os critérios de remuneração das concessionárias, os impactos do crescimento da demanda sobre a oferta de serviços e as possibilidades de diversificação das fontes de financiamento, de modo a subsidiar a formulação de uma política de Tarifa Zero financeiramente sustentável e compatível com as necessidades de mobilidade da população.

4. RECOMENDAÇÕES

Diante de todo o exposto, a Subcomissão apresenta as seguintes recomendações, com base nas informações reunidas ao longo de seus trabalhos, realizados com ampla participação do Poder Público e da sociedade civil.

Ao Poder Executivo:

Recomenda-se a implantação gradual do programa Tarifa Zero no transporte público coletivo urbano e rural do Distrito Federal, incluindo o sistema metroviário, considerando as seguintes premissas:

I. Criação de Conselhos permanentes, consultivos e deliberativos, compostos por representantes do governo, prestadores de serviço, profissionais do transporte público coletivo e usuários, com atribuição de planejar e acompanhar a execução do programa Tarifa Zero. Recomenda-se um Conselho geral para o Distrito Federal e Conselhos regionais, por Região Administrativa, com função suplementar ao geral;

II. Estruturação das estatais Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília - TCB e Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô-DF para que assumam, gradativamente, toda a prestação dos serviços, a exemplo da experiência de Maricá-RJ, que instituiu a empresa pública própria para a operação do transporte público coletivo;

III. Articulação com a União, o Estado de Goiás e os Municípios da Região do Entorno do Distrito Federal para formalização de instrumentos jurídicos e financeiros que viabilizem o embarque inicial e/ou integração dos usuários oriundos do Entorno no STPC/DF com aplicação da Tarifa Zero;

IV. Adoção da remuneração dos operadores com base na quilometragem rodada;

V. Implementação de mecanismos que restrinjam a circulação de veículos individuais motorizados, priorizando o fluxo do transporte público;

VI. Execução de programa Tarifa Zero acompanhada de melhorias na infraestrutura do transporte coletivo (ampliação dos corredores existentes e criação de novos, faixas exclusivas, estações, terminais, abrigos), bem como na mobilidade ativa (ampliação de passeios existentes, bicicletários e demais estruturas de integração modal);

VII. Implantação de sistema de bicicletas compartilhadas com gratuidade.

VIII. Instituição de Fundo Distrital de Transporte Público e Mobilidade Urbana (FDTPMU), nos moldes da então Lei nº 7.467, de 28 de fevereiro de 2024, que visava destinação de receitas de fontes para o custeio do programa, tais como:

a) exploração de bens públicos (terminais, estacionamentos e outras áreas);

b) publicidade em ônibus, abrigos e pontos de parada, em terminais, estações de metrô, vias públicas e em outros equipamentos do sistema de transporte público coletivo;

c) repasses da CIDE-Combustíveis;

d) contribuição de melhoria;

e) créditos de carbono;

f) vale-transporte patronal (modelo inspirado em Paranaguá-PR);

g) cobrança de valor por viagem realizada pelas empresas operadoras de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede - STIP/DF.

IX. Priorizar o início do programa nas seguintes frentes:

a) regiões com maior demanda por transporte público e baixa acessibilidade, como áreas concentradoras de população com menor renda;

b) população inscrita no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal - CadÚnico, estudantes (sem limitação de uso) e pessoas desempregadas;

c) ônibus circulares e "zebrinhas";

d) redução progressiva da tarifa usuário em horários de menos demanda e em finais de semana e feriados, até atingir a gratuidade integral.

X. Implantação de sistema de monitoramento do programa, com indicadores de desempenho da execução dos serviços (aumento da demanda, redução do tráfego e da poluição, satisfação dos usuários), cujos resultados influenciem a remuneração dos operadores e sejam divulgados em relatórios periódicos;

XI. Transparência dos dados operacionais do programa, com divulgação dos indicadores como quilometragem rodada, despesas, cumprimento de viagens, entre outros, com periodicidade mensal dos dados correspondentes à operação no período anterior;

XII. Investimento na capacitação e requalificação dos trabalhadores, especialmente os cobradores, para novas funções no sistema (motoristas, fiscais, operadores de bilhetagem e atendimento, entre outros serviços de bordo);

XIII. Atualização da Lei nº 4.011/2007, para adequá-la ao novo modelo de financiamento e operação do transporte público do DF, contemplando dispositivos relacionados à tarifa técnica, câmara de compensação e bilhetagem eletrônica, adaptando a norma ao sistema de fato vigente e abrangendo o programa Tarifa Zero.

CTMU

5. ANEXOS

5.1 MINUTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº /2026
(Da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana)

Institui diretrizes para o programa Tarifa Zero no transporte público coletivo do Distrito Federal.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:

Art. 1º Esta lei institui diretrizes para o programa Tarifa Zero, com vistas a orientar as ações do Distrito Federal na democratização e universalização do sistema de transporte público coletivo urbano.

Parágrafo único. O programa Tarifa Zero tem por objetivo o custeio, total ou parcial, pelo Distrito Federal, da tarifa dos serviços de transporte público coletivo urbano prevista no art. 17, da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007.

Art. 2º O Poder Executivo adotará medidas de sustentabilidade financeira e socioambiental para viabilizar o programa, com prioridade à qualidade do serviço público.

Art. 3º O programa Tarifa Zero será orientado pelos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável nas dimensões ambiental, econômica e social;

III - desestímulo ao uso do transporte individual motorizado;

IV - priorização da estruturação e reestruturação do sistema coletivo;

V - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público;

VI - eficiência e efetividade na prestação de todos os serviços;

VII - justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes da política.

Art. 4º São direitos dos beneficiários do programa Tarifa Zero:

I - receber serviço de transporte público adequado;

II - participar do planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade;

III - obter, nos pontos de embarque e desembarque, ou por outros meios, informações acessíveis, gratuitas e atualizadas sobre itinerários, horários e integrações;

IV - usufruir de ambiente seguro e acessível para utilização do transporte público.

Art. 5º O programa Tarifa Zero será custeado prioritariamente com recursos do Fundo Distrital de Transporte Público e Mobilidade Urbana - FDTPMU a ser instituído, provenientes das seguintes fontes:

I - multas de trânsito e infrações relativas ao transporte público coletivo;

II - publicidade em ônibus, abrigos e pontos de parada, terminais, estações metroviárias, em vias públicas e demais equipamentos do sistema de transporte público;

III - dotações orçamentárias próprias, decorrentes de outras fontes de financiamento relacionadas à mobilidade urbana e sustentabilidade socioambiental;

IV - exploração de bens públicos como terminais e estações do sistema de transporte público, bem como estacionamentos;

V - contribuição de melhoria;

VI - créditos de carbono;

VII - vale-transporte pago por empresas empregadoras;

VIII - cobrança por viagens realizadas pelas empresas operadoras de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede - STIP/DF.

Art. 6º A implementação do programa Tarifa Zero poderá ser gradual ou total, observadas as diretrizes:

I - consolidação e ampliação de gratuidades existentes;

II - priorização de gratuidades para grupos definidos por critérios socioeconômicos e de demanda;

III - redução progressiva da tarifa paga pelos usuários nos horários de menor demanda e aos finais de semana e feriados;

IV - inclusão de linhas semiurbanas interestaduais dos Municípios da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal, prevista na Lei Complementar do Estado de Goiás nº 181, de 4 de janeiro de 2023, mediante acordos de cooperação e instrumentos interfederativos com a União e o Estado de Goiás, observadas as competências dos órgãos reguladores.

Art. 7º A instituição do programa Tarifa Zero não isenta o empregador de sua contribuição para o vale-transporte, cuja contraprestação deverá ser feita ao gestor do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal.

Parágrafo único. Para usuários que utilizem o vale-transporte, o subsídio do Distrito Federal corresponderá à parcela paga pelo empregado.

Art. 8º A execução dos serviços de transporte público, com o programa Tarifa Zero, poderá ocorrer diretamente pela administração pública, mediante órgãos ou entidades vinculados, ou de forma indireta, por contratos com particulares, inclusive por concessão.

Parágrafo único. O Poder Executivo instituirá mecanismos de avaliação da qualidade dos serviços, cujos resultados influenciarão a remuneração dos operadores.

Art. 9º O Poder Executivo deverá promover campanhas e ações de incentivo ao uso do transporte público, em detrimento do transporte individual motorizado.

Art. 10. No ato de instituição do programa Tarifa Zero, o Poder Executivo criará conselho consultivo e deliberativo para planejamento, acompanhamento, avaliação e fiscalização da execução do programa.

Art. 11. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que couber.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal reconhece o transporte como direito social (art. 6º) e serviço essencial (art. 30, V). A Lei Orgânica do Distrito Federal reforça essa prioridade, estabelecendo como objetivo do DF o atendimento às demandas sociais nessa área (art. 3º, VI), e o acesso democrático a condições adequadas de transporte como princípio do desenvolvimento urbano (art. 314, II), além de reconhecer o transporte como um dos fatores determinantes da saúde da população (art. 204, § 1º).

Diante desse marco normativo, é dever do Poder Público construir políticas que garantam a mobilidade urbana como um direito efetivo, acessível e integrado à vida cotidiana da população.

A implementação da Tarifa Zero no DF responde diretamente a esse dever constitucional e legal, pois está fundamentada em evidências concretas de seus benefícios sociais, ambientais e econômicos. Eliminando o custo da tarifa para os usuários, a medida amplia o acesso ao transporte público e reduz barreiras financeiras - principalmente para a população de baixa renda - ao exercício de direitos fundamentais como educação, saúde, lazer e trabalho. Trata-se, assim, de uma política pública com potencial transformador na inclusão social, que permitirá o deslocamento pela cidade a todos os cidadãos e fortalecerá a equidade no acesso aos serviços urbanos.

Além disso, a gratuidade no transporte público promove impactos sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente, por estimular a substituição do transporte individual motorizado pelo coletivo, o que contribui para a diminuição do volume de tráfego e da emissão de poluentes, produzindo efeitos imediatos na qualidade do ar e no enfrentamento das mudanças climáticas. Dessa forma, o uso ampliado do sistema coletivo também justifica investimentos em infraestrutura e melhorias no serviço, uma vez que a Tarifa Zero tende a atrair mais passageiros e a consolidar uma cultura de deslocamento sustentável.

A experiência de diversas cidades brasileiras demonstra, ainda, que a gratuidade no transporte público pode impulsionar a economia local, uma vez que, havendo mais pessoas em circulação pela cidade sem o custo da passagem, há incremento na atividade comercial e no consumo de bens e serviços, o que repercute na arrecadação de tributos e no fortalecimento econômico. Municípios que adotaram a Tarifa Zero relatam crescimento expressivo da economia formal, aumento da arrecadação do Imposto Sobre Serviços - ISS, ampliação do número de micro e pequenas empresas e maior dinamismo em áreas historicamente menos favorecidas. Também relatam melhora da qualidade de vida, expressa no aumento do acesso a parques, eventos culturais e atendimentos em serviços públicos essenciais.

No que se refere à viabilidade financeira do programa Tarifa Zero, cabe observar que o Governo do Distrito Federal já arca com aproximadamente 73% do custo total do sistema de transporte coletivo, de forma que a tarifa paga pelos passageiros e pelos empregadores (mediante o vale-transporte) representa apenas 27% desse custo, conforme dados divulgados pela Secretaria de Transporte e Mobilidade - SEMOB/DF no endereço eletrônico: https://mobilidadetransparente.semob.df.gov.br/extensions/mobilidadetransparente/mobilidadetransparente.html. Isso significa que a tarifa paga diretamente pelos usuários corresponde apenas a uma fração minoritária do financiamento do sistema, o que reforça a viabilidade da proposta. Ressalta-se que a experiência de outras cidades indica, inclusive, que

o aumento da demanda provocado pela gratuidade pode ser compensado pela economia gerada às famílias e pela movimentação de recursos na economia local.

Dada a expectativa de aumento no número de passageiros com a adoção da Tarifa Zero, propõe-se sua implantação de forma gradual, com base em critérios de demanda e de vulnerabilidade social. Essa estratégia permite maior previsibilidade na adaptação do sistema e na alocação de recursos, ao mesmo tempo em que assegura os benefícios da política desde as primeiras fases de sua execução. Diversos municípios que implementaram essa política relataram, além do aumento da demanda reprimida, retorno expressivo em termos de inclusão social e fortalecimento econômico.

Atualmente, 155 cidades brasileiras já adotaram a Tarifa Zero, beneficiando aproximadamente 8 milhões de pessoas. Entre os exemplos com maior estrutura de transporte e população, destacam-se Maricá-RJ, Caucaia-CE, São Caetano do Sul-SP e Luziânia-GO, cujos programas de gratuidade demonstraram ser exequíveis, sustentáveis e eficazes. Essas experiências, devidamente analisadas ao longo dos trabalhos da Subcomissão, reforçam o potencial de replicação no Distrito Federal e oferecem subsídios concretos para a formulação e a implementação da política.

Por fim, importa destacar que a proposição da criação de conselho, com atribuições consultivas e deliberativas sobre o programa, encontra respaldo na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal - STF. No julgamento do Recurso Extraordinário nº 626.946, referente ao Tema 1.040 da repercussão geral, ficou assentado que o Poder Legislativo possui legitimidade para propor a instituição de conselhos com essas características.

Diante de todo o exposto, a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana submete à apreciação dos(as) parlamentares o presente projeto de lei, com convicção de que a aprovação desta iniciativa representa um passo decisivo para a construção de uma cidade mais justa, acessível, ambientalmente sustentável e comprometida com o bem-estar de sua população.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Subcomissão para acompanhar, avaliar e realizar estudos sobre os modelos econômicos e financeiros de financiamento para transporte público coletivo para a tarifa zero no âmbito do Distrito Federal

Sala das sessões, em

CTMU

5.2 RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DO PROGRAMA VAI DE GRAÇA – 2026

5.2.1 INTRODUÇÃO

A Subcomissão responsável por acompanhar, avaliar e estudar modelos econômicos e financeiros de financiamento do transporte público coletivo para a Tarifa Zero no Distrito Federal, presidida pelo Deputado Max Maciel, acompanha a execução do programa *Vai de Graça*, conforme previsto nos artigos 57, inciso XV, 58 e 74 do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF), aprovado pela Resolução nº 353/2024.

O programa *Vai de Graça*, instituído pelo Decreto nº 46.924, de 28 de fevereiro de 2025, estabelece a isenção do pagamento da tarifa pelos usuários aos domingos e feriados no Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) e no Serviço de Transporte Público Complementar Rural (STPCR). O programa começou a vigorar em 1º de março de 2025.

O Governo do Distrito Federal também estendeu a gratuidade a outras datas, como a final do Candangão de 2026, conforme o Decreto nº 48.380, de 19 de março de 2026.

A presente avaliação reúne os resultados do primeiro ano de execução do programa (01/03/2025 a 28/02/2026) e examina a evolução da demanda e dos custos no período de 01/03/2026 a 15/11/2026, com comparações aos períodos correspondentes de 2025 e 2024.

5.2.1.1 Fontes de dados e metodologia

Os dados utilizados para a avaliação foram extraídos do Portal Mobilidade Transparente[17], mantido pela Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB/DF, em cumprimento à Lei nº 7.836, de 24 de dezembro de 2025, de autoria do Deputado Max Maciel, Presidente da CTMU.

Para obtenção de dados quanto à operação por ônibus, no portal, no módulo “faça você mesmo”, foram selecionados todos os operadores, exceto metrô, e as datas dos movimentos/acessos.

Para o sistema metroviário, a consulta considerou exclusivamente o operador Metrô-DF e as respectivas datas de movimentação e acessos.

17 https://mobilidadetransparente.semob.df.gov.br/extensions/mobilidadetransparente/mobilidadetransparente.html

As tabelas com os dados extraídos estão em anexo.

Para os ônibus, foram adotados os valores de custo disponibilizados no Portal Mobilidade Transparente. Para o metrô, os valores são estimativas calculadas a partir do custo médio por passageiro informado nos Relatórios de Administração de 2024 e de 2025 do Metrô-DF.

5.2.2 RESULTADOS DO PRIMEIRO ANO DO VAI DE GRAÇA

A avaliação do primeiro ano do programa, apresentada no II Seminário Tarifa Zero, observou os impactos do benefício no período de 01/03/2025 a 28/02/2026.

5.2.2.2 Calendário a abrangência da gratuidade

Durante o período analisado (01/03/2025 a 28/02/2026), o benefício totalizou 82 dias de vigência, distribuídos da seguinte forma:

5.2.2.2.1 **52 Domingos:** Cobertura em tempo integral:

Ano	Mês	Datas dos domingos	Quantidade
2025	Março	02, 09, 16, 23, 30	5
	abril	06, 13, 20, 27	4
	maio	04, 11, 18, 25	4
	junho	01, 08, 15, 22, 29	5
	julho	06, 13, 20, 27	4
	agosto	03, 10, 17, 24, 31	5
	setembro	07, 14, 21, 28	4
	outubro	05, 12, 19, 26	4
	novembro	02, 09, 16, 23, 30	5
	dezembro	07, 14, 21, 28	4
2026	janeiro	04, 11, 18, 25	4
	fevereiro	01, 08, 15, 22	4
	TOTAL		**52**

5.2.2.2.2 Sete feriados: aplicação em tempo integral:

- 18/04/2025 (Sexta-feira) - Paixão de Cristo;
- 21/04/2025 (Segunda-feira) - Tiradentes;
- 01/05/2025 (Quinta-feira) - Dia do Trabalhador;
- 15/11/2025 (Sábado) - Proclamação da República;
- 20/11/2025 (Quinta-feira) - Dia da Consciência Negra;
- 25/12/2025 (Quinta-feira) - Natal;
- 01/01/2026 (Quinta-feira) - Ano Novo.

5.2.2.2.3 23 dias específicos: ampliação do benefício para cobrir determinadas datas comemorativas:

5.2.2.2.3.1 Tempo integral:

- 01/03/2025 (Sábado) - Carnaval: Decreto nº 46.924/2025;
- 03/03/2025 (Segunda-feira) - Carnaval: Decreto nº 46.924/2025;
- 04/03/2025 (Terça-feira) - Carnaval: Decreto nº 46.924/2025;
- 29/03/2025 (Sábado) - Final dos Jogos Candangão: Decreto nº 47.016/2025;
- 17/04/2025 (Quinta-feira) - Festividades do Aniversário de Brasília: Decreto nº 47.080/2025;
- 19/04/2025 (Sábado) - Festividades do Aniversário de Brasília: Decreto nº 47.080/2025;
- 30/08/2025 (Sábado) - Desperta Brasil 2025: Decreto nº 47.617/2025;
- 06/09/2025 (Sábado) - Véspera do Dia da Independência: Decreto nº 47.662/2025;
- 14/02/2026 (Sábado) - Carnaval: Decreto nº 46.924/2025;
- 16/02/2026 (Segunda-feira) - Carnaval: Decreto nº 46.924/2025;
- 17/02/2026 (Terça-feira) - Carnaval: Decreto nº 46.924/2025.

5.2.2.2.3.2 Tempo parcial:

- 10/10/2025 (Sexta-feira) - Festas de Nossa Senhora Aparecida (18h às 24h): Decreto nº 47.794/2025;
- 11/10/2025 (Sábado) - Festas de Nossa Senhora Aparecida (18h às 24h): Decreto nº 47.794, de 09/10/2025;

- 20/12/2025 (Sábado) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025;
- 22/12/2025 (Segunda-feira) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025;
- 23/12/2025 (Terça-feira) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025;
- 24/12/2025 (Quarta-feira) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025;
- 26/12/2025 (Sexta-feira) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025;
- 27/12/2025 (Sábado) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025;
- 29/12/2025 (Segunda-feira) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025;
- 30/12/2025 (Terça-feira) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025.
- 31/12/2025 (Quarta-feira) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025;
- 02/01/2026 (Sexta-feira) - Evento Nosso Natal (18h às 23h): Decreto nº 48.062/2025.

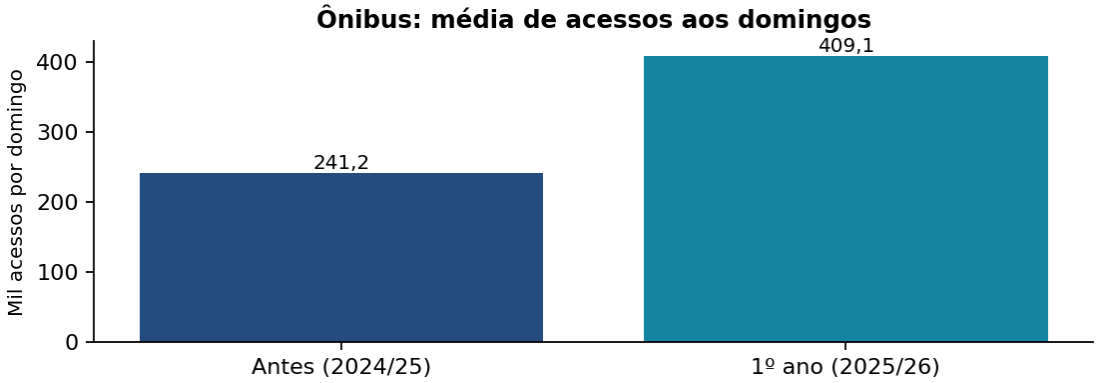
5.2.2.3 Transporte por ônibus

No primeiro ano do Vai de Graça, foram contabilizados 33.510.404 acessos nos ônibus, dos quais 21.275.400 ocorreram aos domingos e 12.235.004 nos feriados e nas demais datas comemorativas em que o programa foi aplicado.

Datas	Acessos 1º ano
Domingos	21.275.400
Demais dias	12.235.004
Total	**33.510.404**

Nos 52 domingos do primeiro ano do programa, a média de acessos por ônibus aumentou de 241.226 para 409.142 (167.916 acessos adicionais por domingo), representando **acréscimo de 69,6% na demanda**. O total passou de 12.543.768 para 21.275.400 acessos, incremento de 8.731.632.

Quanto aos dias de aplicação do programa de forma parcial, foram utilizados apenas os acessos classificados como "Vai de Graça", para evitar atribuir ao programa embarques realizados fora do período de vigência.



A tabela contendo o detalhamento da comparação dos períodos está no *Anexo 1.*

5.2.2.3.1 Acessos em outras datas de gratuidade

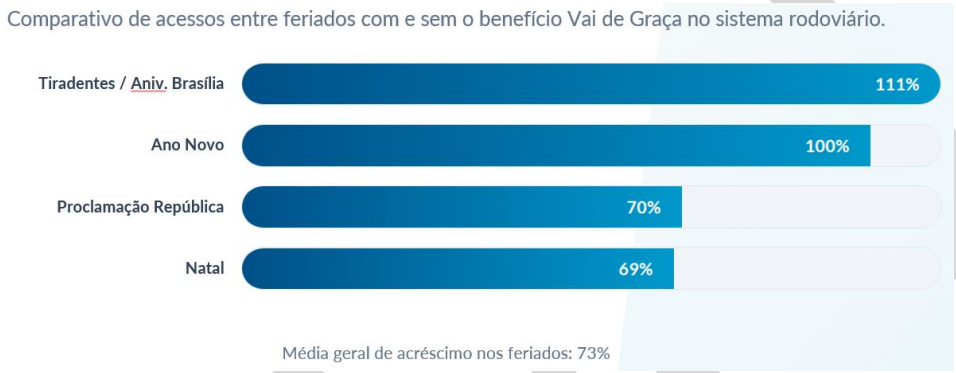
Nos feriados e nas demais datas comemorativas do primeiro ciclo anual, foram registrados 12,2 milhões de acessos, com custo de R$ 110,7 milhões. O *Anexo 2* apresenta os dados e as comparações por data.

A comparação de sete feriados demonstrou o acréscimo de 73% de acessos. Os maiores incrementos ocorreram em Tiradentes/Aniversário de Brasília (+111%) e no Ano Novo (+100%).

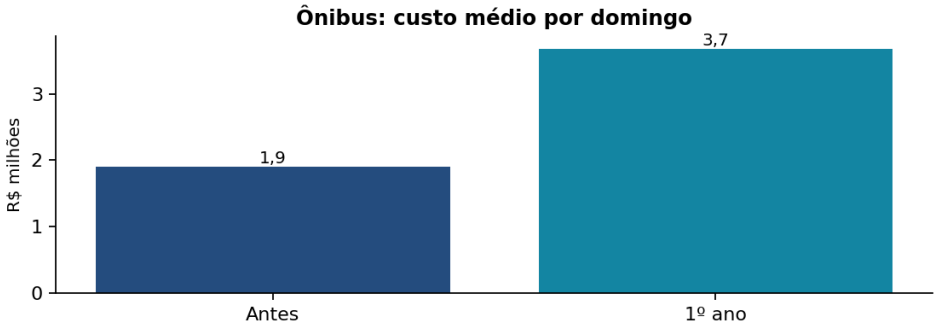
Feriado	Vai de Graça			Sem Vai de Graça			Comparação	
	Data	Acessos	Dia	Data	Acessos	Dia	Diferença	% Aumento
Paixão de cristo	18/04/25	390.535	sexta	29/03/24	237.643	sexta	152.892	64%
Tiradentes e Aniv. Brasília	21/04/25	526.180	segunda	21/04/24	249.243	domingo	276.937	111%
Dia do Trabalhador	01/05/25	478.371	quinta	01/05/24	292.536	quarta	185.835	64%
Proclamação da República	15/11/25	540.326	sábado	15/11/24	318.298	sexta	222.028	70%
Dia da Consciência Negra	20/11/25	558.333	quinta	20/11/24	427.203	quarta	131.130	31%

Feriado	Vai de Graça			Sem Vai de Graça			Comparação	
	Data	Acessos	Dia	Data	Acessos	Dia	Diferença	% Aumento
Feriado Natal	25/12/25	233.844	quinta	25/12/24	138.420	quarta	95.424	69%
Feriado Ano Novo	01/01/26	262.314	quinta	01/01/25	131.250	quarta	131.064	100%
Média % Acréscimo								**73%**

O gráfico a seguir destaca os feriados com maiores acréscimos de demanda:



Quanto aos demais dias específicos para os quais o programa foi expandido, deixou-se de realizar análise comparativa de demanda, em razão das seguintes circunstâncias que comprometem a comparabilidade estatística dos dados: as datas recaíram, em um dos anos, em finais de semana e, no outro, em dias de segunda a sexta-feira (ex. Véspera do Dia da Independência); datas comemorativas sem correspondência no ano anterior (evento Desperta Brasil 2025); e programa aplicado em período parcial dos dias, como nas Festividades de Nossa Senhora Aparecida e no evento Nosso Natal.



5.2.2.3.2 Custos da operação

O custo médio diário informado para os domingos passou de R$ 1.896.032 para R$ 3.680.305 (+94,1%), aumento de R$ 1.784.273 por domingo. A variação combina maior volume de acessos e alterações da tarifa técnica, não devendo ser interpretada isoladamente como custo adicional da política.

Nas datas em que a gratuidade vigorou durante parte do dia, a consulta ao Portal Mobilidade Transparente considerou apenas os valores relativos à categoria 'Vai de Graça'.

Datas	Valores 1º ano
Domingos	R$ 191.375.841,13
Demais dias	R$ 110.705.284,74
Total	**R$ 302.081.125,88**

5.2.2.3.3 Consolidação de acessos e custos

O quadro a seguir demonstra os montantes de acesso e de custos correspondentes do 1º ano de aplicação do programa:

Datas	Acessos 1º ano	Valores 1º ano
Domingos	21.275.400	R$ 191.375.841,13
Demais dias	12.235.004	R$ 110.705.284,74
Total	**33.510.404**	**R$ 302.081.125,88**

5.2.2.3.4 Linhas com maior demanda

A consulta ao Portal Mobilidade Transparente permitiu identificar as 20 linhas com maior número de acessos no primeiro ano do programa, conforme a tabela que consta no *Anexo 3 - ranking das 20 linhas de ônibus mais acessadas no primeiro ano.*

As 20 linhas mais acessadas, equivalentes a cerca de 2,1% das 951 linhas consideradas, concentraram aproximadamente 21% da demanda. Em contraste, 760 linhas (cerca de 80% do total) responderam por proporção semelhante dos acessos. Essa concentração recomenda examinar a distribuição territorial da oferta e a utilização por linha, sem desconsiderar a função social das linhas de menor demanda.

5.2.2.4 Transporte por metrô

No sistema metroviário, a gratuidade geral foi aplicada em 81 dias, tendo em vista que no domingo dia 13/04/2025 não houve operação em razão de manutenção das vias e da rede elétrica do sistema.

Considerados somente os dias de domingo, houve **aumento de 70,9% no número de embarques**. Destaca-se a inexistência de dados referentes aos dias 24/03/2024 e 01/12/2024 devido à inoperância do sistema nesses dias, bem como que não foi levado em conta na média o dia 21/07/2024 em função de interrupção parcial da operação em tal dia.

Quanto aos custos correspondentes a esses acessos do Vai de Graça, o Portal Mobilidade Transparente não apresenta tais dados. Porém, se considerado o custo por passageiro em 2025 (R$ 11,41) lançado no último Relatório de Administração da Companhia, obtêm-se os seguintes valores:

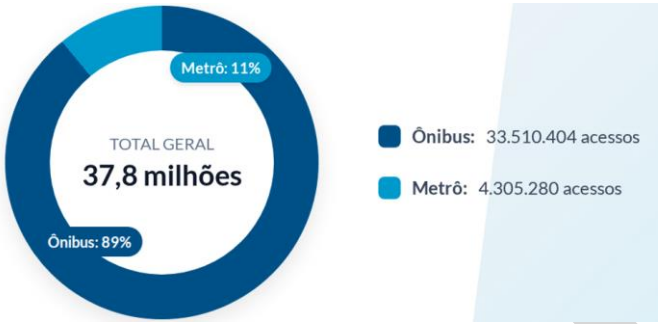
Datas	Acessos 1º ano	Custo
Domingos	2.665.623	R$ 30.414.758,43
Demais dias	1.639.657	R$ 18.708.486,37
Total	**4.305.280**	**R$ 49.123.244,80**

Nos domingos analisados, a média passou de 30.588 para 52.267 acessos por dia, com acréscimo médio de 21.680 embarques diários.

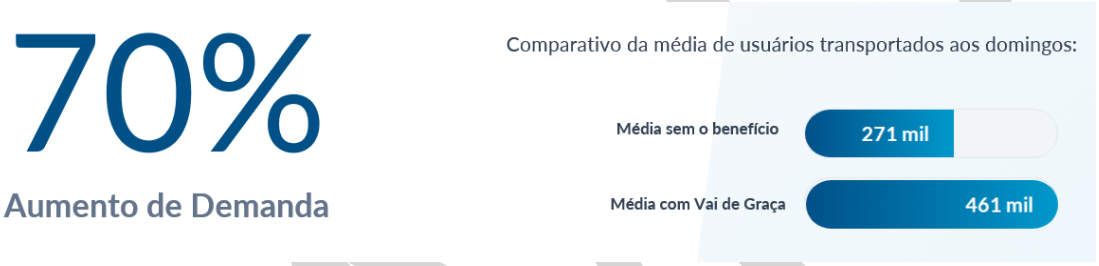
5.2.2.5 Consolidação: ônibus e metrô

5.2.2.5.1 Acessos

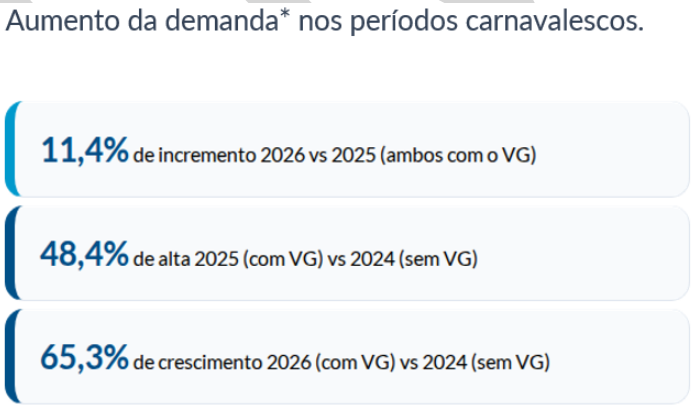
No primeiro ano de aplicação do programa, os sistemas rodoviário e metroviário somaram 37.815.684 acessos, conforme a consolidação apresentada a seguir.



Nos domingos, a média conjunta de acessos por ônibus e metrô aumentou aproximadamente 70%, passando de cerca de 271 mil para 461 mil por dia.



O gráfico mostra o aumento da demanda nos períodos de Carnaval, ano a ano, com o Vai de Graça.



5.2.2.5.2 Custos estimados

Considerados os sistemas rodoviário e metroviário, os valores investidos na política corresponderam a R$ 351 milhões, 40% menos que o aplicado no Passe Livre Estudantil (R$ 583 milhões), no mesmo período: 01/03/2025 a 28/02/2026.

R$ 351 milhões

Modal de Transporte	Investimento 1º Ano	% Participação	Custo por Acesso
Ônibus	R$ 302.081.125,88	86%	R$ 9,01
Metrô	R$ 49.123.244,80*	14%	R$ 11,41
TOTAL	**R$ 351.204.370,68****	**100%**	**R$ 9,28 (Médio)**

*Dados do metrô baseados no Relatório de Administração do Metrô-DF 2025 (Custo p/ passageiro: R$ 11,41).

**Representou 11% de todo o custo do sistema (R$ 3.167.990.505,78) para o período sob análise (01/03/25 a 28/02/26).



5.2.3 AVALIAÇÃO DO PERÍODO DE 01/03/2026 A 15/11/2026

Entre 01/03/2026 e 15/11/2026, o "Vai de Graça" foi aplicado em 46 datas: 38 domingos, sete feriados e uma data de aplicação parcial, conforme o quadro a seguir.

Mês	Domingos	Feriados e datas especiais	Vai de Graça parcial	Total
Março	01, 08, 15, 22, 29		21/03 (Final Candangão) - 12h às 21h	**6**
Abril	05, 12, 19, 26	03/04 (Paixão de Cristo); 21/04 (Tiradentes e Aniv. Brasília)		**6**
Maio	03, 10, 17, 24, 31	01/05 (Dia do Trabalhador)		**6**
Junho	07, 14, 21, 28	04/06 (Corpus Christi)		**5**
Julho	05, 12, 19, 26			**4**
Agosto	02, 09, 16, 23, 30			**5**
Setembro	06, 13, 20, 27	07/09 (Independência do Brasil)		**5**

Mês	Domingos	Feriados e datas especiais	Vai de Graça parcial	Total
Outubro	04, 11, 18, 25	12/10 (Nossa Senhora Aparecida)		**5**
Novembro (até 15/11)	01, 08, 15	02/11 (Finados)		**4**
TOTAL	**38**	**7**	**1**	**46**

Em 11/10/2026 não houve operação do Metrô-DF devido ao fechamento para manutenções, segundo publicado pela companhia, mas a data permanece contabilizada em razão da aplicação do programa no transporte por ônibus.

5.2.3.1 Acessos e custos

5.2.3.1.1 Ônibus

No período de 01/03/2026 a 15/11/2026, 46 dias de gratuidade, foram contabilizados:

Datas	Acessos	Custo
Domingos	16.470.120	R$ 153.434.010,65
Demais dias	3.554.825	R$ 33.112.631,67
Total	20.024.945	**R$ 186.546.642,32**

Considerados todos os dias de gratuidade entre 1º de janeiro e 15 de novembro de 2026, os resultados foram os seguintes:

Datas	Qtd. Dias	Acessos 2026 (até 15/11)	Custo
Domingos	46	19.713.556	R$ 183.281.200,98
Demais dias	13	5.720.911	R$ 53.171.935,01
Total	**59**	**25.434.467**	**R$ 236.453.135,99**

5.2.3.1.2 Metrô

No mesmo período, o Metrô-DF operou em 45 datas de aplicação da gratuidade. Em 11 de outubro, o serviço foi suspenso para manutenção. A tabela a seguir apresenta os resultados do período:

Datas	Acessos	Custo
Domingos	1.905.386	R$ 21.740.454,26
Demais dias	408.586	R$ 4.661.966,26
Total	**2.313.972**	**R$ 26.402.420,52**

Se observados os dias de gratuidade em 2026 (até 15/11/2026), os montantes foram:

Datas	Qtd. Dias	Acessos 2026 (até 15/11)	Custo
Domingos	45	2.337.804	R$ 26.674.343,64
Demais dias	13	702.693	R$ 8.017.727,13
Total	**58**	**3.040.497**	**R$ 34.692.070,77**

5.2.3.2 Consolidação: ônibus e metrô

Em conjunto, os sistemas contabilizaram:

a) para o período de 01/03 a 15/11/2026: 22.338.917 acessos pelo custo de R$ 212.949.062,84;
b) para o período de 01/01 a 15/11/2026: 28.474.964 acessos pelo custo de R$ 271.145.206,76.

		01/01 a 15/11/2026		01/03 a 15/11/2026	
	Datas	**Acessos**	**Custo**	**Acessos**	**Custo**
Ônibus	Domingos	19.713.556	R$ 183.281.200,98	16.470.120	R$ 153.434.010,65
	Demais dias	5.720.911	R$ 53.171.935,01	3.554.825	R$ 33.112.631,67
	Subtotal	**25.434.467**	**R$ 236.453.135,99**	**20.024.945**	**R$ 186.546.642,32**
Metrô	Domingos	2.337.804	R$ 26.674.343,64	1.905.386	R$ 21.740.454,26
	Demais dias	702.693	R$ 8.017.727,13	408.586	R$ 4.661.966,26
	Subtotal	**3.040.497**	**R$ 34.692.070,77**	**2.313.972**	**R$ 26.402.420,52**

	01/01 a 15/11/2026		01/03 a 15/11/2026	
Total	28.474.964	R$ 271.145.206,76	22.338.917	R$ 212.949.062,84

5.2.3.3 Comparação com 2025: domingos

5.2.3.3.1 Ônibus

A análise contempla os domingos compreendidos entre 01/03 e 15/11/2026, período correspondente a parte do segundo ciclo anual do Programa Vai de Graça, implantado em 1º de março de 2025. A comparação foi realizada com os domingos correspondentes de 2025, primeiro ano de vigência da política de gratuidade.

Os resultados demonstram que a demanda do sistema de transporte coletivo por ônibus continuou em expansão durante o segundo ano do programa. No período analisado, foram registrados 16.470.120 acessos em 2026, frente a 15.445.532 acessos em 2025, o que representa um acréscimo de 1.024.588 viagens, representando **aumento de 7% na demanda**.

O crescimento ocorreu de forma relativamente disseminada ao longo do período, com aumento de demanda na maior parte dos domingos analisados. Destacam-se, especialmente, os dias 25/10/2026 e 04/10/2026, que registraram acréscimos de 208.366 acessos (+50%) e 171.679 acessos (+40%), respectivamente. Também merecem destaque os primeiros domingos do período analisado, entre março e abril de 2026, cujos aumentos variaram entre 16% e 20%, quando comparados às datas correspondentes de 2025.

Em relação ao **custo dos serviços**, verificou-se aumento de R$ 13.177.060,60, passando de R$ 140.256.950,05 em 2025 para R$ 153.434.010,65 em 2026, o que corresponde a uma **elevação de aproximadamente 9%**.

Observa-se que o crescimento percentual do custo dos serviços foi superior ao aumento da demanda. Enquanto os acessos cresceram 7%, os custos registraram incremento de 9%. Essa diferença decorre não apenas do maior volume de passageiros transportados, mas também dos reajustes das tarifas técnicas dos operadores de ônibus ocorridos entre 2025 e 2026, que elevaram o custo unitário por acesso.

Dessa forma, os dados demonstram que a operação por ônibus apresentou capacidade de atração de novos usuários em 2026. O crescimento superior a 1 milhão de viagens em comparação com o primeiro ano do programa evidencia a continuidade do

processo de ampliação da demanda, ainda que em ritmo inferior ao observado quando se compara o período posterior à implantação da gratuidade (1º ano do programa) com os anos anteriores sem o benefício.

A tabela com o detalhamento dos dados e comparações está no *Anexo 4 - comparação dos domingos de 2026 e 2025: ônibus.*

5.2.3.3.2 Metrô

A análise contempla os domingos compreendidos entre 01/03 e 15/11/2026. A comparação foi realizada com os domingos correspondentes de 2025, primeiro ano de vigência do programa.

Os resultados indicam que a demanda do sistema metroviário permaneceu praticamente estável entre os dois períodos. Em 2026, foram registrados 1.852.969 acessos, frente a 1.859.317 acessos em 2025, o que representa uma redução de 6.348 passageiros, ou seja, **decréscimo de 0,3% na demanda**.

Entre os maiores crescimentos destacam-se os dias 26/04/2026 (+110%), 18/10/2026 (+30%), 26/07/2026 (+21%) e 08/03/2026 (+16%). Por outro lado, verificaram-se reduções mais expressivas em 16/08/2026 (-32%), 05/07/2026 (-25%), 01/03/2026 (-22%) e 19/07/2026 (-19%). Parte dessas oscilações pode estar associada à ocorrência de eventos específicos, condições operacionais ou a outros fatores que influenciaram a demanda em determinadas datas.

Quanto ao custo dos serviços, observa-se redução proporcionalmente idêntica à verificada nos acessos, passando de R$ 21.214.806,97 em 2025 para R$ 21.142.376,29 em 2026, correspondendo a uma diminuição de R$ 72.430,68 (-0,3%). Cabe destacar que, diferentemente das análises comparativas realizadas com 2024, não houve influência de alteração do custo unitário por acesso nesta comparação, uma vez que foi adotado o mesmo valor de R$ 11,41 por acesso, constante do Relatório da Administração do Metrô-DF de 2025, para a estimativa dos custos de ambos os períodos. Tal procedimento foi necessário em virtude da indisponibilidade de informações atualizadas sobre o custo médio por passageiro transportado em 2026. Dessa forma, a variação observada no custo dos serviços decorre exclusivamente das diferenças no volume de acessos registrados.

Assim, os resultados indicam que o Programa Vai de Graça manteve, em seu segundo ciclo anual, um nível de utilização do sistema metroviário bastante semelhante ao observado em seu primeiro ano de vigência. Ao contrário do que se verificou na operação por ônibus,

que apresentou crescimento expressivo da demanda quando comparada ao período anterior à implantação da gratuidade, a comparação entre 2025 e 2026 revela um cenário de estabilização da demanda do metrô aos domingos.

O *Anexo 5* apresenta os dados do Metrô-DF e a comparação entre os domingos de 2026 e 2025.

5.2.3.4 Comparação com 2025: feriados e datas especiais

Mostrou-se razoável apenas a comparação dos feriados da Paixão de Cristo, Tiradentes/Aniversário de Brasília e Dia do Trabalhador, uma vez que, nos dois anos, esses feriados caíram em dias de segunda a sexta-feira.

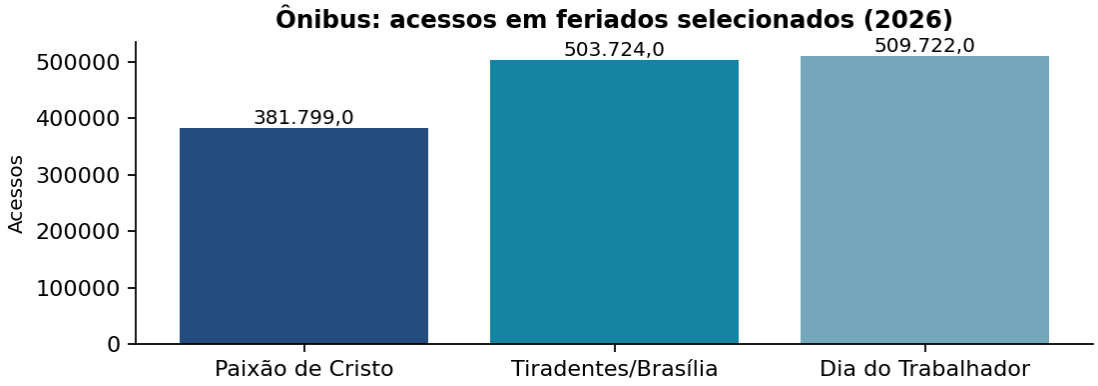
Quanto aos demais dias, verificam-se as seguintes situações: a final do Candangão, em 2026, contou com gratuidade parcial (das 12h às 21h), enquanto, em 2025, a gratuidade foi aplicada durante todo o dia; no Corpus Christi de 2025 não houve gratuidade; e os feriados da Independência do Brasil, Nossa Senhora Aparecida e Finados ocorreram em dias de semana em 2026, ao passo que, em 2025, coincidiram com domingos. Assim, considerando a natural diferença de comportamento da demanda entre os dias de segunda a sexta-feira e os domingos, bem como a indisponibilidade de dados da faixa horária correspondente à final do Candangão em 2025, ficou inviabilizada a comparação dessas datas.

5.2.3.4.1 Ônibus

A tabela contendo o detalhamento dos dados relativos ao “Vai de Graça” aplicado em feriados e datas especiais entre 01/03 e 15/11/2026 está no Anexo 6 - feriados e datas especiais de 2026 e 2025: ônibus.

A comparação dos feriados da Paixão de Cristo, Tiradentes/Aniversário de Brasília e Dia do Trabalhador evidencia comportamentos distintos em relação à demanda do sistema. Na Paixão de Cristo, foram registrados 381.799 acessos em 2026, resultado 2% inferior ao observado em 2025, correspondendo a uma redução de 8.736 acessos. Já no feriado de Tiradentes/Aniversário de Brasília, a demanda apresentou queda de 22.456 acessos (-4%), passando de 526.180 para 503.724 acessos.

Por outro lado, o Dia do Trabalhador registrou crescimento da demanda, com acréscimo de 31.351 acessos (+7%) em relação a 2025, totalizando 509.722 acessos em 2026. Esse desempenho compensou as reduções observadas nos demais feriados analisados.



Considerando o conjunto dos três feriados, o volume total de acessos permaneceu praticamente estável, passando de 1.395.086 em 2025 para 1.395.245 em 2026, o que representa um incremento de apenas 159 acessos (0,01%).

Em relação ao custo dos serviços, verificou-se aumento de R$ 355.219,55 (+3%) no total do período analisado. Contudo, esse resultado não está associado a um crescimento da demanda, que se manteve estável, mas é explicado principalmente pelo reajuste da tarifa técnica vigente em 2026.

Feriados e dias especiais	2026				2025				Comparação			
	Data	Dia da semana	Acessos	Valor	Data correspondente	Dia da semana	Acessos	Valor	Dif. Acessos	%	Dif. Valor	%
Paixão de Cristo	03/04/26	Sexta	381.799	R$ 3.514.388,03	18/04/25	Sexta	390.535	R$ 3.492.251,22	-8736	-2%	R$ 22.136,81	1 %
Tiradentes / Aniversário de Brasília	21/04/26	Terça	503.724	R$ 4.647.067,66	21/04/25	Segunda	526.180	R$ 4.716.356,37	-22456	-4%	-R$ 69.288,71	-1 %
Dia do Trabalhador	01/05/26	Sexta	509.722	R$ 4.698.440,86	01/05/25	Quinta	478.371	R$ 4.296.069,41	31351	7%	R$ 402.371,45	9 %
Total			**1.395.245**	**R$ 12.859.896,55**			**1.395.086**	**R$ 12.504.677,00**	159	0,01 %	R$ 355.219,55	3 %

5.2.3.4.2 Metrô

A tabela contendo o detalhamento dos dados relativos ao "Vai de Graça" aplicado em feriados e datas especiais de 01/03 a 15/11/2026 está no *Anexo 7 - feriados e datas especiais de 2026 e 2025: Metrô-DF.*

A **comparação dos feriados** da Paixão de Cristo, Tiradentes/Aniversário de Brasília e Dia do Trabalhador indica **redução da demanda do Metrô-DF em 2026** em relação aos respectivos dias de 2025. Na Paixão de Cristo, foram registrados 39.897 acessos, ante 45.710 em 2025, representando redução de 5.813 acessos (-13%). De forma semelhante, o feriado de Tiradentes/Aniversário de Brasília apresentou queda de 27.969 acessos (-32%), passando de 86.661 para 58.692 acessos. Já no Dia do Trabalhador, a demanda manteve-se praticamente estável, com redução de apenas 139 acessos, variação inferior a 1%.

No total dos três feriados analisados, foram contabilizados 156.485 acessos em 2026, frente a 190.406 em 2025, o que corresponde a uma **diminuição de 33.921 acessos (-17,82%)**.

Consequentemente, observa-se redução equivalente no valor estimado dos serviços prestados, que passou de R$ 2.172.532,46 para R$ 1.785.493,85, representando decréscimo de R$ 387.038,61 (-18%). Contudo, destaca-se que essa variação decorre exclusivamente da redução do número de acessos, uma vez que foi adotado, para ambos os períodos, o valor unitário de R$ 11,41 por acesso, constante do Relatório da Administração do Metrô-DF de 2025.

Ressalta-se que a Comissão não teve acesso a informações atualizadas sobre o custo médio por passageiro transportado pelo Metrô-DF para o exercício de 2026. Dessa forma, para garantir a comparabilidade dos resultados e evitar distorções metodológicas, foi mantido o valor unitário utilizado no referido relatório, não havendo, portanto, influência de eventuais reajustes ou alterações nos custos operacionais do sistema sobre os valores apresentados nesta análise.

Feriados e dias especiais	2026				2025				Comparação			
	Data	Dia da semana	Acessos	Valor	Data correspondente	Dia da semana	Acessos	Valor	Dif. Acessos	%	Dif. Valor	%
Paixão de Cristo	03/04/26	Sexta	39.897	R$455.224,77	18/04/25	Sexta	45.710	R$ 521.551,10	-5813	-13%	-R$ 66.326,33	-13%
Tiradentes / Aniversário de Brasília	21/04/26	Terça	58.692	R$669.675,72	21/04/25	Segunda	86.661	R$ 988.802,01	-27969	-32%	-R$ 319.126,29	-32%

Feriados e dias especiais	2026				2025				Comparação			
	Data	Dia da semana	Acessos	Valor	Data correspondente	Dia da semana	Acessos	Valor	Dif. Acessos	%	Dif. Valor	%
Dia do Trabalhador	01/05/26	Sexta	57.896	R$660.593,36	01/05/25	Quinta	58.035	R$ 662.179,35	-139	0%	-R$ 1.585,99	0%
Total			**156.485**	**R$1.785.493,85**			**190.406**	**R$ 2.172.532,46**	**-33921**	**-17,82%**	**-R$ 387.038,61**	**-18%**
R$ 11,41	Valor no Relatório Adm. Metrô 2025											

5.2.3.5 Comparação com 2024: período anterior à gratuidade

5.2.3.5.1 Ônibus aos domingos

O detalhamento da comparação consta do *Anexo 8 - comparação dos domingos de 2026 e 2024: ônibus.*

A presente análise contempla os domingos de 01/03 a 15/11/2026, período correspondente a parte do segundo ciclo anual do Programa Vai de Graça, implantado em 1º de março de 2025. Para fins de comparação, foram utilizados os domingos correspondentes de 2024, período em que ainda não havia sido implementada a política de tarifa zero aos domingos.

Os resultados evidenciam um expressivo aumento da utilização do sistema de transporte coletivo por ônibus após a implementação do programa. A média de acessos aos domingos passou de 238.500 passageiros em 2024 para 433.424 passageiros em 2026, **representando um acréscimo médio de 194.924 acessos por domingo, equivalente a 82% de crescimento**.

No acumulado do período analisado, o número de acessos passou de 9 milhões em 2024 para aproximadamente 16,4 milhões em 2026, resultando em um aumento de 7,4 milhões de embarques de passageiros (+82%). O crescimento foi observado em todos os domingos analisados, com destaque para os dias 04/10/2026 e 25/10/2026, que registraram elevações de 155% e 159%, respectivamente, em relação aos domingos correspondentes de 2024.

Os resultados sugerem que os efeitos observados no primeiro ano de vigência do Programa Vai de Graça não apenas foram mantidos, mas permaneceram expressivos ao longo

do período analisado do segundo ciclo do programa, indicando a consolidação da gratuidade como um importante indutor da demanda pelo transporte coletivo aos domingos.

Em relação ao custo dos serviços, observou-se aumento médio de 119%, passando de aproximadamente R$ 1,84 milhão para R$ 4,04 milhões por domingo. No total do período analisado, o custo dos serviços apresentou acréscimo de R$ 83,36 milhões, também correspondente a aproximadamente 119% de crescimento.

Entretanto, a elevação do custo dos serviços não decorre exclusivamente do aumento da demanda. Enquanto o número de acessos cresceu 82%, os custos aumentaram 119%, diferença explicada pela combinação de dois fatores: o expressivo crescimento da quantidade de passageiros transportados e os reajustes das tarifas técnicas dos operadores de ônibus ocorridos entre 2024 e 2026, que elevaram o custo unitário por embarque.

Dessa forma, a comparação entre o período anterior à implantação da gratuidade e parte do segundo ciclo anual do Programa Vai de Graça demonstra que a política pública esteve associada a um aumento substancial da utilização do transporte coletivo rodoviário aos domingos, com acréscimo superior a 7,4 milhões de acessos no período analisado.

5.2.3.5.2 Ônibus nos feriados

Para fins de comparação, foram considerados apenas os feriados da Paixão de Cristo e do Dia do Trabalhador, uma vez que as respectivas datas ocorreram em dias de segunda a sexta-feira tanto em 2026 quanto em 2024. Os demais feriados não foram incluídos na análise comparativa porque houve coincidência de datas em dias da semana distintos entre os anos analisados, sendo que algumas ocorreram em finais de semana e outras entre segunda e sexta-feira. Considerando as diferenças naturais de comportamento da demanda entre esses tipos de dias, a comparação direta dessas datas não se revelou adequada.

Nos feriados selecionados, observa-se expressivo crescimento da utilização do sistema de transporte coletivo por ônibus em 2026 com o programa, em comparação com 2024, quando ainda não havia a implantação do “Vai de Graça”.

Na Paixão de Cristo, os acessos passaram de 237.643 para 381.799, representando aumento de 144.156 passageiros (+61%). O custo dos serviços, por sua vez, elevou-se de R$ 1.797.755,90 para R$ 3.514.388,03, correspondendo a acréscimo de R$ 1.716.632,12 (+95%).

Já no Dia do Trabalhador, registrou-se crescimento ainda mais expressivo da demanda, com aumento de 217.186 acessos (+74%), passando de 292.536 para 509.722

passageiros. O custo dos serviços aumentou em R$ 2.487.475,21 (+113%), alcançando R$ 4.698.440,86 em 2026.

Considerando os dois feriados em conjunto, o número de acessos passou de 530.179 em 2024 para 891.521 em 2026, resultando em **acréscimo de 361.342 passageiros (+68,15%)**. No mesmo período, o custo dos serviços aumentou de R$ 4.008.721,55 para R$ 8.212.828,88, representando elevação de R$ 4.204.107,34 (+105%).

Os resultados indicam que a demanda pelo transporte coletivo por ônibus nos feriados analisados apresentou crescimento substancial após a implementação da gratuidade. Observa-se, contudo, que o aumento percentual do custo dos serviços foi superior ao crescimento dos acessos. Tal diferença é explicada não apenas pelo maior volume de passageiros transportados, mas também pelos reajustes das tarifas técnicas dos operadores de ônibus ocorridos entre 2024 e 2026, os quais elevaram o custo unitário dos serviços prestados.

Feriados	2026				2024				Comparação			
	Data	Dia da semana	Acessos	Valor	Data correspondente	Dia da semana	Acessos	Valor	Dif. Acessos	%	Dif. Valor	%
Paixão de Cristo	03/04/26	Sexta	381.799	R$ 3.514.388,03	29/03/24	237643	sexta	R$ 1.797.755,90	144156	61%	R$ 1.716.632,12	95%
Dia do Trabalhador	01/05/26	Sexta	509.722	R$ 4.698.440,86	01/05/24	292536	quarta	R$ 2.210.965,64	217186	74%	R$ 2.487.475,21	113%
Total			**891.521**	**R$ 8.212.828,88**		**530179**	-	**R$ 4.008.721,55**	**361342**	**68,15%**	**R$ 4.204.107,34**	**105%**

5.2.3.5.3 Metrô nos feriados

Também para o sistema metroviário, foram considerados apenas os feriados da Paixão de Cristo e do Dia do Trabalhador, pelas razões expostas no item 3.4.2.

Feriados e dias especiais	2026				2024				Comparação			
	Data	Dia da semana	Acessos	Valor	Data correspondente	Dia da semana	Acessos	Valor	Dif. Acessos	%	Dif. Valor	%
Paixão de Cristo	03/04/26	Sexta	39.897	R$ 455.224,77	29/03/24	30.713	Sexta	R$ 327.707,71	9184	30%	R$ 127.517,06	39%
Dia do Trabalhador	01/05/26	Sexta	57.896	R$ 660.593,36	01/05/24	42.516	Quarta	R$ 453.645,72	15380	36%	R$ 206.947,64	46%
Total			**97.793**	**R$ 1.115.818,13**		**73229**		**R$ 781.353,43**	**24564**	**33,54%**	**R$ 334.464,70**	**43%**

R$ 11,41	Valor no Relatório Adm. Metrô 2025

Feriados e dias especiais	2026				2024				Comparação			
	Data	Dia da semana	Acessos	Valor	Data correspondente	Dia da semana	Acessos	Valor	Dif. Acessos	%	Dif. Valor	%
R$ 10,67	Valor no Relatório Adm. Metrô 2024											

Nos feriados analisados, observou-se aumento da utilização do sistema metroviário em 2026 em relação a 2024. Na Paixão de Cristo, os acessos passaram de 30.713 para 39.897, representando acréscimo de 9.184 passageiros (+30%). No Dia do Trabalhador, a demanda aumentou de 42.516 para 57.896 acessos, correspondendo a 15.380 passageiros adicionais (+36%).

Considerando os **dois feriados** em conjunto, o volume total de acessos passou de 73.229 em 2024 para 97.793 em 2026, **resultando em aumento de 24.564 passageiros, equivalente a 33,54%.**

Em relação ao custo dos serviços, verificou-se crescimento de 39% na Paixão de Cristo e de 46% no Dia do Trabalhador. No total dos feriados analisados, o custo estimado passou de R$ 781.353,43 para R$ 1.115.818,13, representando acréscimo de R$ 334.464,70 (+43%).

Cabe destacar que parte dessa variação financeira decorre da metodologia adotada para estimativa dos custos. Para 2024, foi utilizado o valor médio de R$ 10,67 por acesso, constante do Relatório da Administração do Metrô-DF daquele exercício, enquanto para 2026 foi adotado o valor de R$ 11,41 por acesso, constante do Relatório da Administração de 2025, em razão da indisponibilidade de informações mais atualizadas sobre o custo médio por passageiro transportado.

Embora os resultados indiquem crescimento relevante da utilização do metrô nos feriados analisados, esse aumento foi substancialmente inferior ao verificado na operação por ônibus. Enquanto o **sistema metroviário registrou incremento de 33,54% nos acessos, a operação rodoviária apresentou crescimento de 68,15% no mesmo conjunto de feriados**.

Assim, os dados revelam que a política de gratuidade produziu impactos positivos em ambos os modos de transporte. Entretanto, os efeitos sobre a demanda foram significativamente maiores na operação por ônibus, que apresentou crescimento proporcional aproximadamente duas vezes superior ao registrado no metrô. Tal resultado pode estar relacionado à maior capilaridade da rede de ônibus e à respectiva capacidade de atendimento a deslocamentos distribuídos pelo território do Distrito Federal, ampliando o alcance dos benefícios proporcionados pela gratuidade nos feriados analisados.

5.2.3.6 Linhas de ônibus com maior demanda em 2026

O Quadro com a descrição das 20 linhas mais acessadas no programa está no *Anexo 9*.

A análise do ranking de utilização do programa Vai de Graça evidencia uma forte concentração da demanda em um número reduzido de linhas. No período de 01/03/2026 a 15/11/2026, as 20 linhas mais acessadas transportaram aproximadamente 3,6 milhões de passageiros, o que corresponde a 22% dos 16.470.120 acessos registrados no período. Apesar dessa expressiva participação, essas linhas representam apenas 2% do total de linhas do sistema (20 de 962).

Em sentido oposto, as 770 linhas menos utilizadas (80% do total de linhas do sistema) registraram 3.103.161 acessos, equivalentes a apenas 19% da demanda total do período.

5.2.4 SÍNTESE

No primeiro ano de implantação do Vai de Graça (01/03/2025 a 28/02/2026), a demanda aos domingos cresceu 69,6% nos ônibus e 70,9% no Metrô-DF, em comparação com o período anterior à gratuidade. Considerados os dois modos, o aumento médio dos acessos aos domingos foi de aproximadamente 70%. Nos ônibus, o custo médio por domingo aumentou 94,1%. Nos sete feriados comparados, a média dos aumentos de acessos por ônibus foi de 73%.

Comparados os domingos do período de 1º de março a 15 de novembro de 2026 com os domingos correspondentes de 2025, já sob vigência do programa nos dois anos, os acessos cresceram 7% nos ônibus, enquanto os custos aumentaram 9%. No Metrô-DF, houve redução de 0,3% tanto nos acessos quanto nos custos estimados. Nos três feriados comparados, a demanda por ônibus ficou praticamente estável (+0,01%), com aumento de 3% nos custos; no metrô, os acessos diminuíram 17,82% e os custos estimados, aproximadamente 18%.

Em relação a 2024, antes da gratuidade, os domingos de 2026 apresentaram aumento de 82% nos acessos por ônibus e de 119% nos custos. Nos dois feriados comparáveis (Paixão de Cristo e Dia do Trabalhador), os ônibus registraram crescimento de 68,15% nos acessos e de 105% nos custos; no Metrô-DF, os aumentos foram de 33,54% nos acessos e de 43% nos custos estimados.

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Subcomissão para acompanhar, avaliar e realizar estudos sobre os modelos econômicos e financeiros de financiamento para transporte público coletivo para a tarifa zero no âmbito do Distrito Federal

Brasília, 19 de novembro de 2026

FERNANDO RESENDE BARBOSA
Consultor Legislativo

FERNANDA AZEVEDO
Secretária da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana

DEPUTADO MAX MACIEL
Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana

CTMU

5.2.5 ANEXOS DA AVALIAÇÃO

5.2.5.1 Anexo 1 - Evolução da demanda aos domingos: primeiro ano - ônibus

Vai de Graça			Sem vai de Graça			Comparação 1º Ano Vai de Graça			
Domingo	Acessos	Custo	Domingo	Acessos	Custo	Acessos	%	Custo	%
02/03/2025	360.124	R$ 3.239.256	03/03/2024	217.329	R$ 1.647.459	142.795	**66%**	R$ 1.591.797	97%
09/03/2025	351.398	R$ 3.166.701	10/03/2024	218.324	R$ 1.658.872	133.074	**61%**	R$ 1.507.829	91%
16/03/2025	375.576	R$ 3.377.717	17/03/2024	253.908	R$ 1.936.263	121.668	**48%**	R$ 1.441.454	74%
23/03/2025	362.409	R$ 3.259.731	24/03/2024	236.746	R$ 1.814.417	125.663	**53%**	R$ 1.445.314	80%
30/03/2025	416.405	R$ 3.746.807	31/03/2024	224.864	R$ 1.703.959	191.541	**85%**	R$ 2.042.848	120%
06/04/2025	418.199	R$ 3.769.045	07/04/2024	236.560	R$ 1.798.749	181.639	**77%**	R$ 1.970.297	110%
13/04/2025	424.597	R$ 3.846.617	14/04/2024	236.883	R$ 1.800.811	187.714	**79%**	R$ 2.045.806	114%
20/04/2025	434.864	R$ 3.915.909	21/04/2024	249.243	R$ 1.895.570	185.621	**74%**	R$ 2.020.339	107%
27/04/2025	402.406	R$ 3.630.718	28/04/2024	232.675	R$ 1.765.549	169.731	**73%**	R$ 1.865.169	106%
04/05/2025	436.627	R$ 3.936.521	05/05/2024	234.577	R$ 1.774.047	202.050	**86%**	R$ 2.162.473	122%
11/05/2025	391.776	R$ 3.518.129	12/05/2024	236.062	R$ 1.793.409	155.714	**66%**	R$ 1.724.720	96%
18/05/2025	401.781	R$ 3.621.898	19/05/2024	239.246	R$ 1.810.722	162.535	**68%**	R$ 1.811.177	100%
25/05/2025	407.557	R$ 3.667.372	26/05/2024	249.888	R$ 1.893.457	157.669	**63%**	R$ 1.773.915	94%
01/06/2025	403.359	R$ 3.630.786	02/06/2024	227.595	R$ 1.717.869	175.764	**77%**	R$ 1.912.917	111%
08/06/2025	406.999	R$ 3.669.726	09/06/2024	237.930	R$ 1.797.619	169.069	**71%**	R$ 1.872.106	104%
15/06/2025	394.350	R$ 3.542.786	16/06/2024	228.262	R$ 1.726.149	166.088	**73%**	R$ 1.816.637	105%
22/06/2025	397.823	R$ 3.577.439	23/06/2024	231.798	R$ 1.750.132	166.025	**72%**	R$ 1.827.306	104%
29/06/2025	407.875	R$ 3.672.646	30/06/2024	245.711	R$ 1.855.631	162.164	**66%**	R$ 1.817.015	98%
06/07/2025	406.614	R$ 3.659.102	07/07/2024	237.488	R$ 1.800.239	169.126	**71%**	R$ 1.858.864	103%
13/07/2025	377.198	R$ 3.393.809	14/07/2024	230.980	R$ 1.733.621	146.218	**63%**	R$ 1.660.188	96%
20/07/2025	394.167	R$ 3.544.629	21/07/2024	238.061	R$ 1.794.432	156.106	**66%**	R$ 1.750.197	98%
27/07/2025	413.238	R$ 3.719.555	28/07/2024	243.698	R$ 1.835.242	169.540	**70%**	R$ 1.884.313	103%
03/08/2025	419.253	R$ 3.772.839	04/08/2024	239.601	R$ 1.846.090	179.652	**75%**	R$ 1.926.748	104%
10/08/2025	401.694	R$ 3.615.755	11/08/2024	242.572	R$ 1.877.211	159.122	**66%**	R$ 1.738.544	93%
17/08/2025	404.373	R$ 3.639.249	18/08/2024	269.548	R$ 2.106.528	134.825	**50%**	R$ 1.532.722	73%
24/08/2025	405.061	R$ 3.632.052	25/08/2024	236.258	R$ 1.816.319	168.803	**71%**	R$ 1.815.733	100%
31/08/2025	428.858	R$ 3.861.552	01/09/2024	239.019	R$ 1.836.390	189.839	**79%**	R$ 2.025.162	110%
07/09/2025	431.021	R$ 3.880.712	08/09/2024	240.450	R$ 1.846.543	190.571	**79%**	R$ 2.034.169	110%
14/09/2025	420.784	R$ 3.783.342	15/09/2024	246.555	R$ 1.993.842	174.229	**71%**	R$ 1.789.500	90%
21/09/2025	419.328	R$ 3.773.826	22/09/2024	247.282	R$ 1.993.263	172.046	**70%**	R$ 1.780.563	89%
28/09/2025	419.696	R$ 3.775.812	29/09/2024	241.169	R$ 1.951.749	178.527	**74%**	R$ 1.824.063	93%
05/10/2025	431.218	R$ 3.883.051	06/10/2024	236.826	R$ 1.912.071	194.392	**82%**	R$ 1.970.980	103%

Vai de Graça			Sem vai de Graça			Comparação 1º Ano Vai de Graça			
Domingo	Acessos	Custo	Domingo	Acessos	Custo	Acessos	%	Custo	%
12/10/2025	427.945	R$ 3.844.703	13/10/2024	242.074	R$ 1.956.096	185.871	**77%**	R$ 1.888.607	97%
19/10/2025	399.218	R$ 3.595.307	20/10/2024	233.027	R$ 1.881.625	166.191	**71%**	R$ 1.713.682	91%
26/10/2025	415.509	R$ 3.739.074	27/10/2024	240.520	R$ 1.941.702	174.989	**73%**	R$ 1.797.372	93%
02/11/2025	412.873	R$ 3.722.239	03/11/2024	239.235	R$ 1.929.315	173.638	**73%**	R$ 1.792.923	93%
09/11/2025	399.972	R$ 3.602.711	10/11/2024	249.503	R$ 2.014.507	150.469	**60%**	R$ 1.588.205	79%
16/11/2025	423.404	R$ 3.811.709	17/11/2024	231.541	R$ 1.870.107	191.863	**83%**	R$ 1.941.603	104%
23/11/2025	390.399	R$ 3.519.402	24/11/2024	243.865	R$ 1.965.210	146.534	**60%**	R$ 1.554.192	79%
30/11/2025	436.870	R$ 3.945.393	01/12/2024	269.308	R$ 2.186.619	167.562	**62%**	R$ 1.758.774	80%
07/12/2025	432.092	R$ 3.911.502	08/12/2024	281.314	R$ 2.276.935	150.778	**54%**	R$ 1.634.566	72%
14/12/2025	445.625	R$ 4.025.632	15/12/2024	287.398	R$ 2.335.491	158.227	**55%**	R$ 1.690.141	72%
21/12/2025	488.170	R$ 4.412.086	22/12/2024	269.132	R$ 2.175.205	219.038	**81%**	R$ 2.236.882	103%
28/12/2025	412.615	R$ 3.709.867	29/12/2024	245.636	R$ 1.977.021	166.979	**68%**	R$ 1.732.846	88%
04/01/2026	368.949	R$ 3.310.385	05/01/2025	213.363	R$ 1.762.190	155.586	**73%**	R$ 1.548.194	88%
11/01/2026	417.328	R$ 3.738.898	12/01/2025	221.334	R$ 1.832.649	195.994	**89%**	R$ 1.906.249	104%
18/01/2026	396.297	R$ 3.550.275	19/01/2025	232.626	R$ 1.931.185	163.671	**70%**	R$ 1.619.090	84%
25/01/2026	362.274	R$ 3.236.675	26/01/2025	236.275	R$ 1.955.330	125.999	**53%**	R$ 1.281.345	66%
01/02/2026	407.739	R$ 3.644.247	02/02/2025	235.984	R$ 1.953.624	171.755	**73%**	R$ 1.690.623	87%
08/02/2026	425.829	R$ 3.800.267	09/02/2025	250.839	R$ 2.079.266	174.990	**70%**	R$ 1.721.002	83%
15/02/2026	441.810	R$ 3.928.031	16/02/2025	244.749	R$ 2.024.917	197.061	**81%**	R$ 1.903.114	94%
22/02/2026	403.854	R$ 3.602.350	23/02/2025	248.937	R$ 2.060.424	154.917	**62%**	R$ 1.541.926	75%
Média	**409.142**	**R$ 3.680.305**		**241.226**	**R$ 1.896.032**	**167.916**	**69,6%**	**R$ 1.784.273**	**94,1%**
Total	**21.275.400**	**R$ 191.375.841**		**12.543.768**	**R$ 98.593.643**	**8.731.632**		**R$ 92.782.198**	

5.2.5.2 Anexo 2 - Acessos nos feriados e demais datas comemorativas: primeiro ano - ônibus

Vai de Graça			
Data	Acessos	Custo	
01/03/2025	564.827	R$ 5.133.928,42	Carnaval
03/03/2025	599.132	R$ 5.411.886,79	Carnaval
04/03/2025	454.239	R$ 4.090.119,10	Carnaval
29/03/2025	651.714	R$ 5.896.639,74	Final Jogos Candangão
17/04/2025	1.120.099	R$ 10.158.771,43	Festividades Aniversário de Brasília
18/04/2025	390.535	R$ 3.512.728,59	Feriado Paixão de cristo
19/04/2025	644.006	R$ 5.842.969,90	Festividades Aniversário de Brasília
21/04/2025	526.180	R$ 4.744.956,77	Feriado Tiradentes e Aniversário de Brasília

Vai de Graça			
Data	Acessos	Custo	
01/05/2025	478.371	R$ 4.316.530,07	Feriado Dia do Trabalhador
30/08/2025	677.045	R$ 6.162.211,79	Evento religioso Desperta Brasil 2025
06/09/2025	667.896	R$ 6.079.698,70	Véspera do dia da Independência
10/10/2025	265.470	R$ 2.420.250,82	Festividades de Nossa Senhora Aparecida: das 18h às 23h59
11/10/2025	290.723	R$ 2.639.063,29	Festividades de Nossa Senhora Aparecida: das 14h às 23h59
15/11/2025	540.326	R$ 4.899.762,34	Feriado Proclamação da República
20/11/2025	558.333	R$ 5.041.255,35	Feriado Dia da Consciência Negra
20/12/2025	121.354	R$ 1.108.092,76	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
22/12/2025	213.212	R$ 1.946.961,14	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
23/12/2025	217.595	R$ 1.985.246,49	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
24/12/2025	82.486	R$ 746.578,99	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
25/12/2025	233.844	R$ 2.095.003,64	Feriado Natal
26/12/2025	170.505	R$ 1.551.554,76	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
27/12/2025	123.673	R$ 1.121.505,18	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
29/12/2025	192.534	R$ 1.756.347,87	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
30/12/2025	184.026	R$ 1.679.474,11	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
31/12/2025	100.793	R$ 907.332,76	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
01/01/2026	262.314	R$ 2.345.613,60	Feriado Ano Novo
02/01/2026	145.539	R$ 1.318.863,31	Evento Nosso Natal 2025 (das 18h às 23h)
14/02/2026	639.302	R$ 5.731.029,75	Carnaval
16/02/2026	620.060	R$ 5.591.399,43	Carnaval
17/02/2026	498.871	R$ 4.469.507,88	Carnaval
Total	**12.235.004**	**R$ 110.705.284,74**	

5.2.5.3 Anexo 3 - Ranking das 20 linhas de ônibus mais acessadas no primeiro ano

Ranking	Linha	Operador	Acessos
1º	764.2.ITAPOÃ / PARANOÁ / RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO (VIA PONTE JK)	Pioneira	830.067
2º	180.1.SÃO SEB. (Res. BosqueVILA NOVA/SAO JOSE QD 100/200)/ROD. P. PILOTO (PONTE JK)	Pioneira	764.780
3º	3302.Terminal de Integração Santa Maria (Avenida Alagados / DF - 290)	Pioneira	660.718
4º	0.808.RECANTO DAS EMAS - SETOR "O"	Pioneira	549.117
5º	0.809.RECANTO DAS EMAS / ROD. P. Piloto (EIXO)	Pioneira	505.347
6º	0.159.Sol Nascente (Trecho II / Marginal da EPTG / Cidade Estrutural)	São José (BSBUS)	480.723
7º	2301.Santa Maria/Rodoviária do Plano Piloto (Expressa)	Pioneira	402.378
8º	141.6.Itapoã (La Font) / Paranoá	COOBRATAETE	401.366

Ranking	Linha	Operador	Acessos
9º	197.3.São Sebastião (Bairro São Francisco Qd. 09 - QI 23) / Rodoviária do Plano Piloto (Ponte JK)	Pioneira	394.945
10º	0.383.Setor P Sul / Rodoviária Plano Piloto (Estrutural)	Marechal	388.284
11º	0.783.Condominio La Font / Itapoã / Paranoá / Lago Norte	COOBRATAETE	388.148
12º	0.253.SANTA MARIA/SETOR O (BR 040/ SAMAMBAIA)	Pioneira	372.926
13º	600.7.Planaltina (Av. Indep)/Eixo N-S / Term. Asa Sul	Piracicabana	361.396
14º	620.1.Planaltina (Avenida Independência) / Eixo Norte / Rodoviária do Plano Piloto	Piracicabana	348.106
15º	928.1.QNR / Sol Nascente (Trecho III) / Ceilândia Centro (HRC)	São José (BSBUS)	342.392
16º	366.1.SAMAMBAIA SUL (2 AVENIDA) / SAMAMBAIA NORTE (1 AVENIDA) / ESTAÇÃO FURNAS E SAMAMBAIA	URBI	327.141
17º	158.1.Rod. Plano Piloto / W3 Sul / C. Estrutural	Piracicabana	321.836
18º	0.116.Rodoviária do Plano Piloto / W3 - L2 Norte	Piracicabana	311.815
19º	205.1.GAMA OESTE / SETOR M NORTE(COMERCIAL)	Pioneira	287.241
20º	0.255.TERMINAL BRT SANTA MARIA / TAGUATINGA (SAMDU - COMERCIAL)	Pioneira	286.405
Total acessos:			**8.725.131**

5.2.5.4 Anexo 4 - Comparação dos domingos de 2026 e 2025: ônibus

Vai de Graça/2026			Vai de Graça/2025			Comparação 2026 x 2025			
Domingo 2026	Acessos	Custo	Domingo 2025	Acessos	Custo	Dif. Acessos	%	Dif. Custo	%
01/03/26	432.386	R$ 3.981.180,96	02/03/25	360.124	R$ 3.218.891,22	72.262	20%	R$ 762.289,74	24%
08/03/26	422.256	R$ 3.891.834,26	09/03/25	351.398	R$ 3.147.071,40	70.858	20%	R$ 744.762,86	24%
15/03/26	446.309	R$ 4.084.439,18	16/03/25	375.576	R$ 3.356.747,45	70.733	19%	R$ 727.691,74	22%
22/03/26	418.764	R$ 3.859.564,54	23/03/25	362.409	R$ 3.239.258,32	56.355	16%	R$ 620.306,23	19%
29/03/26	440.496	R$ 4.053.639,61	30/03/25	416.405	R$ 3.724.281,41	24.091	6%	R$ 329.358,19	9%
05/04/26	420.878	R$ 3.878.187,02	06/04/25	418.199	R$ 3.746.840,51	2.679	1%	R$ 131.346,51	4%
12/04/26	438.117	R$ 4.027.108,70	13/04/25	424.580	R$ 3.825.008,45	13.537	3%	R$ 202.100,24	5%
19/04/26	440.561	R$ 4.055.484,25	20/04/25	434.864	R$ 3.892.430,13	5.697	1%	R$ 163.054,12	4%
26/04/26	438.520	R$ 4.037.262,55	27/04/25	402.406	R$ 3.609.834,46	36.114	9%	R$ 427.428,09	12%
03/05/26	442.765	R$ 4.074.499,66	04/05/25	436.627	R$ 3.917.323,45	6.138	1%	R$ 157.176,21	4%
10/05/26	421.393	R$ 3.881.807,84	11/05/25	391.776	R$ 3.500.923,54	29.617	8%	R$ 380.884,30	11%
17/05/26	433.086	R$ 3.990.347,62	18/05/25	401.781	R$ 3.604.860,63	31.305	8%	R$ 385.486,99	11%
24/05/26	386.788	R$ 3.565.114,52	25/05/25	407.557	R$ 3.649.535,89	- 20.769	-5%	-R$ 84.421,37	-2%
31/05/26	424.228	R$ 3.918.838,62	01/06/25	403.359	R$ 3.613.493,57	20.869	5%	R$ 305.345,04	8%
07/06/26	416.624	R$ 3.908.228,57	08/06/25	406.999	R$ 3.652.494,89	9.625	2%	R$ 255.733,68	7%
14/06/26	403.120	R$ 3.783.774,24	15/06/25	394.350	R$ 3.526.097,63	8.770	2%	R$ 257.676,61	7%

Vai de Graça/2026			Vai de Graça/2025			Comparação 2026 x 2025			
21/06/26	405.498	R$ 3.805.003,12	22/06/25	397.823	R$ 3.560.917,76	7.675	2%	R$ 244.085,37	7%
28/06/26	414.787	R$ 3.892.577,41	29/06/25	407.875	R$ 3.656.389,39	6.912	2%	R$ 236.188,03	6%
05/07/26	374.800	R$ 3.520.926,12	06/07/25	406.614	R$ 3.642.136,39	- 31.814	-8%	-R$ 121.210,27	-3%
12/07/26	400.443	R$ 3.759.022,01	13/07/25	377.198	R$ 3.379.360,74	23.245	6%	R$ 379.661,28	11%
19/07/26	387.288	R$ 3.631.753,75	20/07/25	394.167	R$ 3.528.547,85	- 6.879	-2%	R$ 103.205,90	3%
26/07/26	432.266	R$ 4.051.068,33	27/07/25	413.238	R$ 3.703.546,48	19.028	5%	R$ 347.521,86	9%
02/08/26	425.414	R$ 3.984.364,99	03/08/25	419.253	R$ 3.760.951,47	6.161	1%	R$ 223.413,52	6%
09/08/26	406.828	R$ 3.813.777,80	10/08/25	401.694	R$ 3.604.184,13	5.134	1%	R$ 209.593,67	6%
16/08/26	424.175	R$ 3.974.105,37	17/08/25	404.373	R$ 3.626.960,09	19.802	5%	R$ 347.145,28	10%
23/08/26	428.867	R$ 4.018.319,26	24/08/25	405.061	R$ 3.620.739,84	23.806	6%	R$ 397.579,42	11%
30/08/26	427.911	R$ 3.998.162,00	31/08/25	428.858	R$ 3.849.861,20	- 947	0%	R$ 148.300,80	4%
06/09/26	450.470	R$ 4.225.957,95	07/09/25	431.021	R$ 3.868.880,62	19.449	5%	R$ 357.077,33	9%
13/09/26	434.667	R$ 4.075.641,47	14/09/25	420.784	R$ 3.954.391,18	13.883	3%	R$ 121.250,29	3%
20/09/26	433.632	R$ 4.060.596,88	21/09/25	419.328	R$ 3.945.054,25	14.304	3%	R$ 115.542,63	3%
27/09/26	440.199	R$ 4.123.235,29	28/09/25	419.696	R$ 3.946.541,46	20.503	5%	R$ 176.693,83	4%
04/10/26	602.897	R$ 5.669.853,93	05/10/25	431.218	R$ 4.059.273,88	171.679	40%	R$ 1.610.580,05	40%
11/10/26	450.876	R$ 4.234.867,68	12/10/25	427.945	R$ 4.018.510,19	22.931	5%	R$ 216.357,49	5%
18/10/26	435.486	R$ 4.083.978,09	19/10/25	399.218	R$ 3.757.718,30	36.268	9%	R$ 326.259,79	9%
25/10/26	623.875	R$ 5.858.689,63	26/10/25	415.509	R$ 3.908.167,27	208.366	50%	R$ 1.950.522,35	50%
01/11/26	416.097	R$ 3.896.941,65	02/11/25	412.873	R$ 3.890.078,84	3.224	1%	R$ 6.862,81	0%
08/11/26	422.371	R$ 3.963.801,27	09/11/25	399.972	R$ 3.765.713,74	22.399	6%	R$ 198.087,53	5%
15/11/26	404.982	R$ 3.800.054,50	16/11/25	423.404	R$ 3.983.932,03	- 18.422	-4%	-R$ 183.877,54	-5%
Média	**433.424**	**R$ 4.037.737,12**		**406.461**	**R$ 3.690.972,37**	**26.963**	7%	R$ 346.764,75	10%
Total	**16.470.120**	**R$ 153.434.010,65**		**15.445.532**	**R$ 140.256.950,05**	**1.024.588**	**7%**	**R$ 13.177.060,60**	**9%**

5.2.5.5 Anexo 5 - Comparação dos domingos de 2026 e 2025: Metrô-DF

Fonte: Portal Mobilidade Transparente/SEMOB-DF, conforme metodologia apresentada no relatório.

Vai de Graça 2026			Vai de Graça 2025			Comparação 2026 x 2025			
Domingo 2026	Acesso	Custo	Domingo 2025	Acesso	Custo	Acessos	%	Custo	%
01/03/26	52.537	R$ 599.447,17	02/03/25	67.568	R$ 770.950,88	-15.031	-22%	-R$ 171.503,71	-22%
08/03/26	49.332	R$ 562.878,12	09/03/25	42.592	R$ 485.974,72	6.740	16%	R$ 76.903,40	16%
15/03/26	51.365	R$ 586.074,65	16/03/25	46.015	R$ 525.031,15	5.350	12%	R$ 61.043,50	12%
22/03/26	49.052	R$ 559.683,32	23/03/25	42.349	R$ 483.202,09	6.703	16%	R$ 76.481,23	16%
29/03/26	53.192	R$ 606.920,72	30/03/25	50.563	R$ 576.923,83	2.629	5%	R$ 29.996,89	5%

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Subcomissão para acompanhar, avaliar e realizar estudos sobre os modelos econômicos e financeiros de financiamento para transporte público coletivo para a tarifa zero no âmbito do Distrito Federal

Vai de Graça 2026			Vai de Graça 2025			Comparação 2026 x 2025			
05/04/26	46.778	R$ 533.736,98	06/04/25	50.823	R$ 579.890,43	-4.045	-8%	-R$ 46.153,45	-8%
12/04/26			**13/04/25**						
19/04/26	56.209	R$ 641.344,69	20/04/25	51.414	R$ 586.633,74	4.795	9%	R$ 54.710,95	9%
26/04/26	55.441	R$ 632.581,81	27/04/25	26.400	R$ 301.224,00	29.041	110%	R$ 331.357,81	110%
03/05/26	50.312	R$ 574.059,92	04/05/25	49.018	R$ 559.295,38	1.294	3%	R$ 14.764,54	3%
10/05/26	49.682	R$ 566.871,62	11/05/25	44.956	R$ 512.947,96	4.726	11%	R$ 53.923,66	11%
17/05/26	56.381	R$ 643.307,21	18/05/25	50.868	R$ 580.403,88	5.513	11%	R$ 62.903,33	11%
24/05/26	45.267	R$ 516.496,47	25/05/25	50.484	R$ 576.022,44	-5.217	-10%	-R$ 59.525,97	-10%
31/05/26	51.196	R$ 584.146,36	01/06/25	49.055	R$ 559.717,55	2.141	4%	R$ 24.428,81	4%
07/06/26	48.964	R$ 558.679,24	08/06/25	53.486	R$ 610.275,26	-4.522	-8%	-R$ 51.596,02	-8%
14/06/26	47.257	R$ 539.202,37	15/06/25	47.231	R$ 538.905,71	26	0%	R$ 296,66	0%
21/06/26	48.744	R$ 556.169,04	22/06/25	50.186	R$ 572.622,26	-1.442	-3%	-R$ 16.453,22	-3%
28/06/26	50.342	R$ 574.402,22	29/06/25	51.755	R$ 590.524,55	-1.413	-3%	-R$ 16.122,33	-3%
05/07/26	47.017	R$ 536.463,97	06/07/25	62.808	R$ 716.639,28	-15.791	-25%	-R$ 180.175,31	-25%
12/07/26	49.821	R$ 568.457,61	13/07/25	50.289	R$ 573.797,49	-468	-1%	-R$ 5.339,88	-1%
19/07/26	48.750	R$ 556.237,50	20/07/25	59.917	R$ 683.652,97	-11.167	-19%	-R$ 127.415,47	-19%
26/07/26	62.868	R$ 717.323,88	27/07/25	51.779	R$ 590.798,39	11.089	21%	R$ 126.525,49	21%
02/08/26	50.349	R$ 574.482,09	03/08/25	54.714	R$ 624.286,74	-4.365	-8%	-R$ 49.804,65	-8%
09/08/26	44.307	R$ 505.542,87	10/08/25	53.680	R$ 612.488,80	-9.373	-17%	-R$ 106.945,93	-17%
16/08/26	50.963	R$ 581.487,83	17/08/25	74.437	R$ 849.326,17	-23.474	-32%	-R$ 267.838,34	-32%
23/08/26	51.344	R$ 585.835,04	24/08/25	52.743	R$ 601.797,63	-1.399	-3%	-R$ 15.962,59	-3%
30/08/26	50.189	R$ 572.656,49	31/08/25	52.959	R$ 604.262,19	-2.770	-5%	-R$ 31.605,70	-5%
06/09/26	61.101	R$ 697.162,41	07/09/25	61.089	R$ 697.025,49	12	0%	R$ 136,92	0%
13/09/26	50.981	R$ 581.693,21	14/09/25	53.203	R$ 607.046,23	-2.222	-4%	-R$ 25.353,02	-4%
20/09/26	52.167	R$ 595.225,47	21/09/25	60.046	R$ 685.124,86	-7.879	-13%	-R$ 89.899,39	-13%
27/09/26	51.474	R$ 587.318,34	28/09/25	52.857	R$ 603.098,37	-1.383	-3%	-R$ 15.780,03	-3%
04/10/26	56.707	R$ 647.026,87	05/10/25	51.388	R$ 586.337,08	5.319	10%	R$ 60.689,79	10%
11/10/26	0	R$ -	12/10/25						
18/10/26	66.273	R$ 756.174,93	19/10/25	50.996	R$ 581.864,36	15.277	30%	R$ 174.310,57	30%
25/10/26	57.739	R$ 658.801,99	26/10/25	51.597	R$ 588.721,77	6.142	12%	R$ 70.080,22	12%
01/11/26	47.869	R$ 546.185,29	02/11/25	45.748	R$ 521.984,68	2.121	5%	R$ 24.200,61	5%
08/11/26	46.516	R$ 530.747,56	09/11/25	45.773	R$ 522.269,93	743	2%	R$ 8.477,63	2%
15/11/26	44.483	R$ 507.551,03	16/11/25	48.531	R$ 553.738,71	-4.048	-8%	-R$ 46.187,68	-8%
Total	**1.852.969**	**R$ 21.142.376,29**		**1.859.317**	**R$ 21.214.806,97**	**-6.348**	**-0,3%**	**-R$ 72.430,68**	**0,00**
R$ 11,41	Valor no Relatório Adm. Metrô 2025								
R$ 10,67	Valor no Relatório Adm. Metrô 2024								

5.2.5.6 Anexo 6 - Feriados e datas especiais de 2026 e 2025: ônibus

Feriados e dias especiais	2026				2025				
	Data	Dia da semana	Acessos	Valor	Data correspondente	Dia da semana	Acessos	Valor	Observação
Final do Candangão (parcial)	21/03/2026	Sábado	337.813	R$ 3.138.762,54	29/03/2025	Sábado	651.714	R$ 5.861.484,68	Parcial/integral
Paixão de Cristo	03/04/2026	Sexta-feira	381.799	R$ 3.514.388,03	18/04/2025	Sexta-feira	390.535	R$ 3.492.251,22	Ambos entre segunda a sexta
Tiradentes / Aniversário de Brasília	21/04/2026	Terça-feira	503.724	R$ 4.647.067,66	21/04/2025	Segunda-feira	526.180	R$ 4.716.356,37	Ambos entre segunda a sexta
Dia do Trabalhador	01/05/2026	Sexta-feira	509.722	R$ 4.698.440,86	01/05/2025	Quinta-feira	478.371	R$ 4.296.069,41	Ambos entre segunda a sexta
Corpus Christi	04/06/2026	Quinta-feira	506.267	R$ 4.757.804,75	19/06/2025	Quinta-feira			Sem a gratuidade em 2025
Independência do Brasil	07/09/2026	Segunda-feira	421.243	R$ 3.955.087,73	07/09/2025	Domingo	431.021	R$ 3.868.880,62	Coincidiu com um domingo
Nossa Senhora Aparecida	12/10/2026	Segunda-feira	456.284	R$ 4.278.977,54	12/10/2025	Domingo	427.945	R$ 4.018.510,19	Coincidiu com um domingo
Finados	02/11/2026	Segunda-feira	437.973	R$ 4.122.102,56	02/11/2025	Domingo	412.873	R$ 3.890.078,84	Coincidiu com um domingo
Total			**3.554.825**	**R$ 33.112.631,67**			**3.318.639**	**R$ 30.143.631,33**	

5.2.5.7 Anexo 7 - Feriados e datas especiais de 2026 e 2025: Metrô-DF

Feriados e dias especiais	2026				2025				
	Data	Dia da semana	Acessos	Valor	Data correspondente	Dia da semana	Acessos	Valor	Observação
Final do Candangão (parcial)	21/03/2026	Sábado	45.821	R$522.817,61	29/03/2025	Sábado	84.705	R$ 966.484,05	Parcial/integral
Paixão de Cristo	03/04/2026	Sexta-feira	39.897	R$455.224,77	18/04/2025	Sexta-feira	45.710	R$ 521.551,10	Ambos entre segunda a sexta
Tiradentes / Aniversário de Brasília	21/04/2026	Terça-feira	58.692	R$669.675,72	21/04/2025	Segunda-feira	86.661	R$ 988.802,01	Ambos entre segunda a sexta
Dia do Trabalhador	01/05/2026	Sexta-feira	57.896	R$660.593,36	01/05/2025	Quinta-feira	58.035	R$ 662.179,35	Ambos entre segunda a sexta

Feriados e dias especiais	2026				2025				
	Data	Dia da semana	Acessos	Valor	Data correspondente	Dia da semana	Acessos	Valor	Observação
Corpus Christi	04/06/2026	Quinta-feira	59.707	R$681.256,87	19/06/2025	Quinta-feira		R$ -	Sem a gratuidade em 2025
Independência do Brasil	07/09/2026	Segunda-feira	46.564	R$531.295,24	07/09/2025	Domingo	61.089	R$ 697.025,49	Coincidiu com um domingo
Nossa Senhora Aparecida	12/10/2026	Segunda-feira	57.353	R$654.397,73	12/10/2025	Domingo	55.872	R$ 637.499,52	Coincidiu com um domingo
Finados	02/11/2026	Segunda-feira	42.656	R$486.704,96	02/11/2025	Domingo	45.748	R$ 521.984,68	Coincidiu com um domingo
		Total	**408.586**	**R$4.661.966,26**			**437.820**	**R$ 4.995.526,20**	
R$ 11,41	Valor no Relatório Adm. Metrô 2025								

5.2.5.8 Anexo 8 - Comparação dos domingos de 2026 e 2024: ônibus

Vai de Graça/2026			Vai de Graça/2024			Comparação 2026 x 2024			
Domingo	Acessos	Custo	Domingo	Acessos	Custo	Dif. Acessos	%	Dif. Custo	%
01/03/26	432.386	R$ 3.981.180,96	03/03/24	217.329	R$ 1.647.459	215.057	99%	R$ 2.333.721,83	142%
08/03/26	422.256	R$ 3.891.834,26	10/03/24	218.324	R$ 1.658.872	203.932	93%	R$ 2.232.962,45	135%
15/03/26	446.309	R$ 4.084.439,18	17/03/24	253.908	R$ 1.936.263	192.401	76%	R$ 2.148.175,99	111%
22/03/26	418.764	R$ 3.859.564,54	24/03/24	236.746	R$ 1.814.417	182.018	77%	R$ 2.045.148,02	113%
29/03/26	440.496	R$ 4.053.639,61	31/03/24	224.864	R$ 1.703.959	215.632	96%	R$ 2.349.681,03	138%
05/04/26	420.878	R$ 3.878.187,02	07/04/24	236.560	R$ 1.798.749	184.318	78%	R$ 2.079.438,33	116%
12/04/26	438.117	R$ 4.027.108,70	14/04/24	236.883	R$ 1.800.811	201.234	85%	R$ 2.226.297,26	124%
19/04/26	440.561	R$ 4.055.484,25	21/04/24	249.243	R$ 1.895.570	191.318	77%	R$ 2.159.914,34	114%
26/04/26	438.520	R$ 4.037.262,55	28/04/24	232.675	R$ 1.765.549	205.845	88%	R$ 2.271.713,56	129%
03/05/26	442.765	R$ 4.074.499,66	05/05/24	234.577	R$ 1.774.047	208.188	89%	R$ 2.300.452,17	130%
10/05/26	421.393	R$ 3.881.807,84	12/05/24	236.062	R$ 1.793.409	185.331	79%	R$ 2.088.398,69	116%
17/05/26	433.086	R$ 3.990.347,62	19/05/24	239.246	R$ 1.810.722	193.840	81%	R$ 2.179.626,09	120%
24/05/26	386.788	R$ 3.565.114,52	26/05/24	249.888	R$ 1.893.457	136.900	55%	R$ 1.671.657,65	88%
31/05/26	424.228	R$ 3.918.838,62	02/06/24	227.595	R$ 1.717.869	196.633	86%	R$ 2.200.969,16	128%
07/06/26	416.624	R$ 3.908.228,57	09/06/24	237.930	R$ 1.797.619	178.694	75%	R$ 2.110.609,09	117%
14/06/26	403.120	R$ 3.783.774,24	16/06/24	228.262	R$ 1.726.149	174.858	77%	R$ 2.057.625,01	119%
21/06/26	405.498	R$ 3.805.003,12	23/06/24	231.798	R$ 1.750.132	173.700	75%	R$ 2.054.870,86	117%
28/06/26	414.787	R$ 3.892.577,41	30/06/24	245.711	R$ 1.855.631	169.076	69%	R$ 2.036.945,99	110%
05/07/26	374.800	R$ 3.520.926,12	07/07/24	237.488	R$ 1.800.239	137.312	58%	R$ 1.720.687,44	96%
12/07/26	400.443	R$ 3.759.022,01	14/07/24	230.980	R$ 1.733.621	169.463	73%	R$ 2.025.400,68	117%
19/07/26	387.288	R$ 3.631.753,75	21/07/24	238.061	R$ 1.794.432	149.227	63%	R$ 1.837.322,18	102%
26/07/26	432.266	R$ 4.051.068,33	28/07/24	243.698	R$ 1.835.242	188.568	77%	R$ 2.215.826,61	121%

Vai de Graça/2026			Vai de Graça/2024			Comparação 2026 x 2024			
02/08/26	425.414	R$ 3.984.364,99	04/08/24	239.601	R$ 1.846.090	185.813	78%	R$ 2.138.274,64	116%
09/08/26	406.828	R$ 3.813.777,80	11/08/24	242.572	R$ 1.877.211	164.256	68%	R$ 1.936.566,61	103%
16/08/26	424.175	R$ 3.974.105,37	18/08/24	269.548	R$ 2.106.528	154.627	57%	R$ 1.867.577,59	89%
23/08/26	428.867	R$ 4.018.319,26	25/08/24	236.258	R$ 1.816.319	192.609	82%	R$ 2.202.000,65	121%
30/08/26	427.911	R$ 3.998.162,00	01/09/24	239.019	R$ 1.836.390	188.892	79%	R$ 2.161.771,91	118%
06/09/26	450.470	R$ 4.225.957,95	08/09/24	240.450	R$ 1.846.543	210.020	87%	R$ 2.379.414,78	129%
13/09/26	434.667	R$ 4.075.641,47	15/09/24	246.555	R$ 1.993.842	188.112	76%	R$ 2.081.799,34	104%
20/09/26	433.632	R$ 4.060.596,88	22/09/24	247.282	R$ 1.993.263	186.350	75%	R$ 2.067.333,94	104%
27/09/26	440.199	R$ 4.123.235,29	29/09/24	241.169	R$ 1.951.749	199.030	83%	R$ 2.171.486,18	111%
04/10/26	602.897	R$ 5.669.853,93	06/10/24	236.826	R$ 1.912.071	366.071	155%	R$ 3.757.783,18	197%
11/10/26	450.876	R$ 4.234.867,68	13/10/24	242.074	R$ 1.956.096	208.802	86%	R$ 2.278.772,00	116%
18/10/26	435.486	R$ 4.083.978,09	20/10/24	233.027	R$ 1.881.625	202.459	87%	R$ 2.202.353,35	117%
25/10/26	623.875	R$ 5.858.689,63	27/10/24	240.520	R$ 1.941.702	383.355	159%	R$ 3.916.987,78	202%
01/11/26	416.097	R$ 3.896.941,65	03/11/24	239.235	R$ 1.929.315	176.862	74%	R$ 1.967.626,46	102%
08/11/26	422.371	R$ 3.963.801,27	10/11/24	249.503	R$ 2.014.507	172.868	69%	R$ 1.949.294,45	97%
15/11/26	404.982	R$ 3.800.054,50	17/11/24	231.541	R$ 1.870.107	173.441	75%	R$ 1.929.947,66	103%
Média	**433.424**	**R$ 4.037.737,12**		**238.500**	**R$ 1.844.146,73**	**194.924**	82%	R$ 2.193.590,39	119%
Total	**16.470.120**	**R$ 153.434.010,65**		**9.063.008**	**R$ 70.077.575,67**	**7.407.112**	**82%**	**R$ 83.356.434,98**	**119%**

5.2.5.9 Anexo 9 - Ranking das 20 linhas de ônibus mais acessadas em 2026

Ranking	Linha	Operador	Acessos
1º	180.1. SÃO SEB. (Res. BosqueVILA NOVA/SAO JOSE QD 100/200)/ROD. P. PILOTO (PONTE JK)	Pioneira	311.932
2º	2340.CATRACA DE SOLO - TRONCAIS SANTA MARIA	Pioneira	252.747
3º	0.808.RECANTO DAS EMAS - SETOR "O"	Urbi e São José (BSBUS)	232.319
4º	0.809.RECANTO DAS EMAS / ROD. P. Piloto (EIXO)	Urbi	221.301
5º	141.6. CIRCULAR ITAPOÃ/PARANOÁ(HOSPITAL)	COOBRATAETE	201.114
6º	3340.CATRACA DE SOLO - LINHAS ALIMENTADORAS DE SANTA MARIA	Pioneira	200.474
7º	0.159.Sol Nascente (Trecho II / Marginal da EPTG / Cidade Estrutural)	São José (BSBUS)	196.279
8º	0.383.Setor P Sul / Rodoviária Plano Piloto (Estrutural)	Marechal	177.510
9º	0.253.SANTA MARIA/SETOR O (BR 040/ SAMAMBAIA)	Pioneira	172.159
10º	0.761.PARANOÁ /RODOVIÁRIA P. PILOTO (PONTE JK)	Pioneira	170.181
11º	0.783.Condominio La Font / Itapoã / Paranoá / Lago Norte	COOBRATAETE	169.620
12º	0.764.TRE / TER. DO PARANOÁ / ROD.P. PILOTO (PONTE JK)	Pioneira	167.212
13º	600.7. Planaltina (Avenida Independencia)/Eixo Norte-Sul - TAS	Piracicabana	164.673
14º	197.3. SÃO SEBASTIÃO (Res. Bosque/B. SAO FCO. QD. 09 - QL-23) ROD. P. PILOTO (P. JK)	Pioneira	163.597
15º	620.1. Planaltina (Avenida Independência) / Eixo Norte / Rodoviária do Plano Piloto	Piracicabana	157.661

Ranking	Linha	Operador	Acessos
16º	928.1. Setor Habitacional Sol Nascente / Ceilândia Centro (P2 - Via Estádio)	São José (BSBUS)	147.704
17º	3302.Av. Alagados (100/200) /Terminal de integração Santa Maria	Pioneira	145.257
18º	2400.CATRACA DE SOLO - BRT RPP	Pioneira	135.158
19º	158.1.Rod. Plano Piloto / W3 Sul / Cid. Estrutural	Piracicabana	135.062
20º	366.1. SAMAMBAIA SUL (2 AVENIDA) / SAMAMBAIA NORTE (1 AVENIDA) / ESTAÇÃO FURNAS E SAMAMBAIA	Urbi	134.375
Total acessos:			**3.656.335**

CTMU