

TARIFA ZERO NAS CIDADES DO BRASIL



ABRIL 2024

SUMÁRIO

Introdução

Análise

1. Cenário Geral.....	5
2. Cidades Analisadas.....	7
3. Oferta (Frota de Ônibus).....	10
4. Passageiros Transportados.....	14
5. Modelo de Financiamento.....	19
6. Resultados Positivos.....	24



Foto: Divulgação/ Câmara Municipal de Monte Mor

INTRODUÇÃO

Criar condições para o aumento de sistemas subsidiados, com modelos de financiamento baseados em diferentes fontes de custeio, garantirá o aumento da qualidade do serviço de transporte público e o alcance de uma série de externalidades, especialmente a redução dos congestionamentos e das emissões de poluentes, a diminuição dos acidentes de trânsito e o menor consumo do espaço urbano. Esses modelos poderiam viabilizar até a adoção da tarifa zero para a população. Contudo, o que se observa atualmente, é que as iniciativas de tarifa zero acontecem exclusivamente em municípios que reúnem características específicas, com custo total reduzidos e que, dessa forma, não impactam tanto os orçamentos públicos.

Este trabalho selecionou para análise as 25 maiores cidades, em termos populacionais, que adotaram a tarifa zero universal, em todo o sistema de transporte público por ônibus, durante todos os dias da semana. Os aspectos e temas selecionados para apresentação de dados e análise são os seguintes:

- População total
- Data de início
- Tipo de operação (pública ou privada)
- Evolução da oferta (frota de ônibus)
- Comportamento da demanda de passageiros
- Modelo de financiamento adotado
- Resultados positivos observados

Nas próximas seções, estão apresentadas as informações disponíveis e publicadas até o momento pelos órgãos gestores de transporte e pela mídia especializada.

Para os casos específicos da oferta e da demanda buscou-se indicar os dados observados antes e após o início da tarifa zero, com o objetivo de verificar a evolução resultante. Também foi realizada uma análise comparativa com sistemas de transportes maiores e mais abrangentes em relação a frota total e a quantidade de passageiros transportados. Na última seção estão apresentadas as considerações sobre o tema.



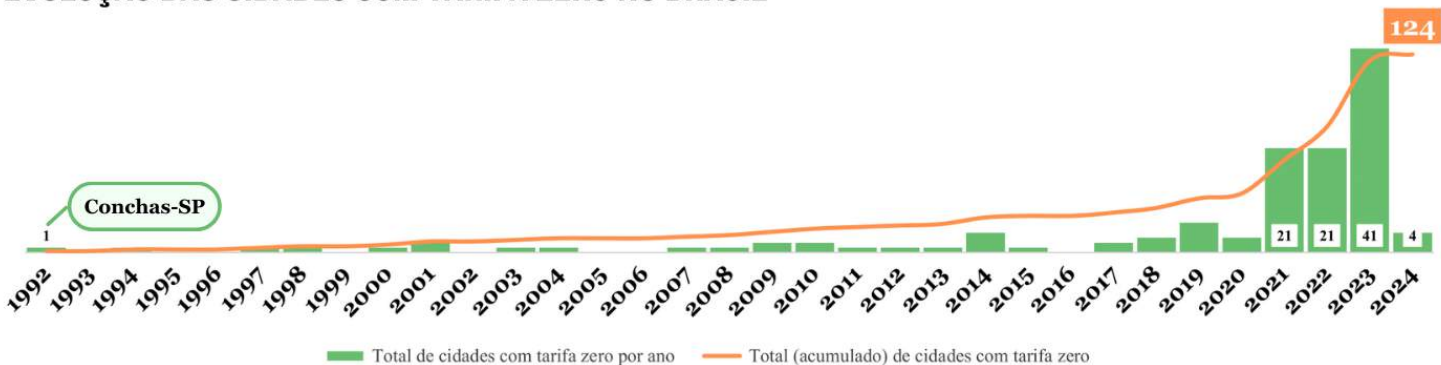
1. Cenário Geral

A primeira cidade a implantar a tarifa zero foi Conchas, no interior do estado de São Paulo, ainda no ano de 1992. Após mais de 32 anos, a cidade de Cantagalo-RJ foi responsável pelo último caso registrado, em janeiro deste ano. Existem atualmente 124 cidades com tarifa zero, sendo que em 106 (85,5%), a tarifa zero é universal, ou seja, abrange todas as linhas durante todos os dias da semana.

A maior parte dos casos foram implementados recentemente. A evolução da quantidade de cidades que implementaram a tarifa zero, apresentada na Figura 1, revela que 89 das iniciativas (71,8%) começaram nos últimos quatro anos. É interessante observar que um fato marcante no país, o início da pandemia de Covid-19, influenciou decisivamente para o aumento das cidades com tarifa zero.

Figura 1

EVOLUÇÃO DAS CIDADES COM TARIFA ZERO NO BRASIL



A pandemia foi decisiva para amplificar o alerta propagado há anos por especialistas do setor de mobilidade urbana. Trata-se da falência do modelo de financiamento do transporte coletivo baseado unicamente na tarifa pública, cobrada dos usuários, como única fonte de receita. O impacto das medidas de restrição de deslocamentos impostas pela pandemia, e o novo perfil da mobilidade urbana que sentenciou para o transporte coletivo uma redução definitiva da quantidade de passageiros transportados, foram decisivos para a clarificação e consolidação do entendimento de que apenas a tarifa pública é insuficiente para o financiamento do transporte público coletivo.

Um novo modelo de financiamento para o transporte público coletivo é necessário.

A criação de um fundo para o custeio do transporte coletivo, com a participação da União, dos Estados e dos Municípios, e com base na criação e diversificação de fontes de receitas extratarifárias, é um caminho possível e, inclusive, já indicado no Projeto de Lei do Marco Legal do Transporte Público Coletivo.

Essa constatação se impõe para aumentar a qualidade do serviço prestado com a manutenção de tarifas públicas módicas; Um novo modelo de financiamento é imprescindível também para a garantir a viabilidade da manutenção a longo prazo e possível expansão das iniciativas de tarifa zero, sobretudo para cidades de maior porte demográfico. A próxima seção apresenta as 25 cidades analisadas neste trabalho.



2. Cidades Analisadas

Entre todas as cidades que possuem a totalidade do sistema de transporte coletivo contemplado com tarifa zero (106), apenas 31 possuem população superior a 50 mil habitantes. Caucaia-CE é o maior município, com mais de 355 mil moradores (Tabela 1).

A maior parte dos casos de tarifa zero universal está concentrada em municípios pequenos, com população total inferior a 50 mil habitantes (71%). Nessas cidades, o sistema de transporte público não possui magnitude em termos da quantidade necessária de ônibus para atender aos usuários. Na maioria das cidades desse porte, quando existe serviço organizado de transporte coletivo, a frota total é de até no máximo 10 ônibus. Nos municípios que pertencem à essa faixa populacional, os recursos necessários para prover a prestação do serviço de transporte público, custos fixos (salários de motoristas e cobradores, depreciação dos veículos, infraestrutura de garagem, etc.) e custos variáveis (combustíveis, peças e acessórios, rodagem, entre outros)

não resultam em um custo total expressivo. Dessa forma, o poder público local, responsável pelo transporte coletivo da cidade, possui algum espaço orçamentário para financiar a totalidade da prestação do serviço.

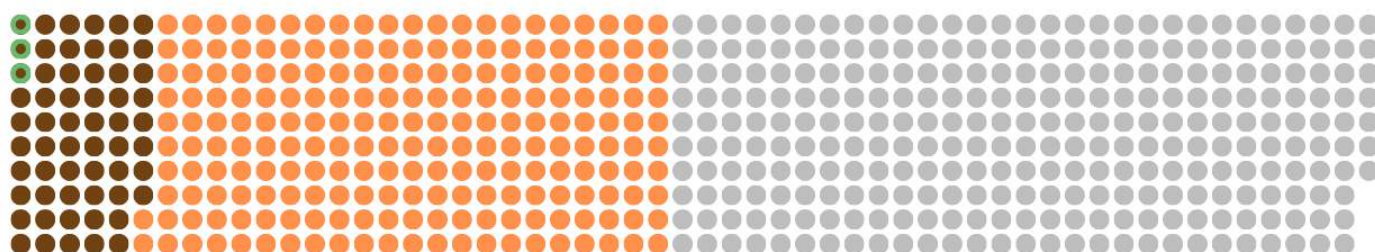
É importante ressaltar que o cenário existente nos grandes centros urbanos é totalmente diferente. Nessas cidades o custo total do transporte público por ônibus pode representar mais de 10% de todo o orçamento público do município.

No Brasil, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), existem 2.703 municípios atendidos por sistemas organizados de transporte público por ônibus. Desse total, 583 municípios possuem mais de 50 mil habitantes. A Figura 2 revela que um grande número de cidades de maior porte, que possuem sistemas organizados de transporte público por ônibus, ainda não conseguiu viabilizar a implantação da tarifa zero.

Figura 2

DAS 583 CIDADES COM MAIS DE 50 MIL HABITANTES QUE POSSUEM TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS, 31 POSSUEM TARIFA ZERO UNIVERSAL.

- = 10 municípios
- = municípios não atendidos por TPO
- = municípios atendidos por TPO
- = municípios >50 mil habitantes com TPO
- = municípios >50 mil habitantes com tarifa zero



2.703 municípios são atendidos por serviços organizados de transporte público por ônibus

2.867 municípios não são atendidos por transporte público por ônibus

TARIFA ZERO:

Cidades Analisadas



Tabela 1

Nº	Cidade-UF	População	Data de início	Tipo de operação (Empresa operadora)
1	Caucaia-CE	355.679	Set/2021	Privada (Empresa Vitória)
2	Luziânia-GO	208.725	Nov/2023	Privada (Viação Catedral)
3	Maricá-RJ	197.300	Mar/2021	Pública (EPT)
4	Ibirité-MG	170.387	Jan/2021	Privada (Sidon)
5	São Caetano do Sul-SP	165.655	Nov/2023	Privada (Vipe)
6	Itapetininga-SP	157.790	Dez/2023	Pública
7	Paranaguá-PR	145.829	Mar/2022	Privada (Viação Rocio)
8	Balneário Camboriú-SC	139.155	Jun/2023	Privada (Transpiedade)
9	Formosa-GO	115.669	Ago/2021	Privada
10	Assis-SP	105.768	Mar/2021	Privada (Empresa Oswaldo Brambilla Transporte)
11	Ituiutaba-MG	102.217	Jul/2023	Privada (Loc Van)
12	Itapeva-SP	89.728	Ago/2021	Privada (Jundiá)
13	Cacoal-RO	86.895	Fev/2023	Pública
14	Aquiraz-CE	80.243	Out/2018	Privada (Conect Locações)
15	Cianorte-PR	79.527	Jan/2023	Privada (Viação Cianorte)
16	Lins-SP	74.779	Nov/2023	Privada (Viação Terra)
17	Eusébio-CE	74.170	Out/2010	Privada (Crateús Turismo)
18	Araranguá-SC	71.922	Dez/2023	Privada (Viação Cidade)
19	Monte Mor-SP	64.662	Dez/2023	Privada (Rápido Luxo)
20	Mariana-MG	61.387	Fev/2022	Privada (Transcotta)
21	Porto Feliz-SP	56.497	Dez/2022	Privada (America Vans)
22	Pirapora-MG	55.606	Out/2022	Privada (Santo André Transportes)
23	Santa Isabel-SP	53.174	Dez/2023	Privada (Viação Suzano)
24	Piedade-SP	52.970	Jan/2023	Privada (Jundiá)
25	Campo Belo-MG	52.277	Out/2019	Pública



3. Oferta (Frota de Ônibus)

A pesquisa realizada para este trabalho conseguiu identificar os dados relativos à frota de ônibus, antes e após a tarifa zero, para um grupo de 11 cidades do universo de 25 consideradas (Tabela 2). Os números revelam que, para todos os casos com dados divulgados, a implantação da tarifa zero resultou na necessidade do aumento de oferta do transporte público através da inserção de novos ônibus na frota.

Os acréscimos mais expressivos aconteceram nas cidades de Aquiraz-CE e Cacoal-RO. Para atender a demanda resultante após o início da tarifa zero, estas cidades tiveram que quadruplicar a oferta de ônibus. Também chamou atenção a cidade de Maricá-RJ, que teve um aumento de 160% após dois anos desde a implementação de forma total da tarifa zero, saltando de 52 para 135 veículos.

Outros destaques nesta análise são dois casos recentes, iniciados em Caucaia-CE e São Caetano do Sul-SP, que possuem, respectivamente, 355.679 e 165.655 habitantes.

Caucaia-CE saiu de 48 para 70 ônibus em dois anos (46%), já São Caetano do Sul-SP, em apenas quatro meses, aumentou a oferta em 22% (de 49 para 60). No grupo analisado, somente em Cianorte-PR não houve aumento da frota de ônibus, mesmo após mais de quatro anos da implantação da tarifa zero.

Todo acréscimo de oferta significa aumento imediato no custo total e, consequentemente, necessidade de maior aporte de recursos por parte do poder público local, para aqueles casos nos quais a única fonte de custeio são recursos do orçamento municipal. Aliás, esse é o modelo de financiamento adotado por todas as 25 cidades analisadas neste trabalho, conforme destacado na seção 5.

O aumento do custo total, decorrente do acréscimo da oferta, está relacionado a abrangência do sistema de transporte público. Quanto maior a população de uma cidade, maior será a quantidade de usuários do transporte coletivo e a frota de ônibus necessária para realizar os deslocamentos.



O aumento do custo também poderá sofrer influência de outros fatores. A possível mudança no perfil das viagens após a implantação da tarifa zero, com mais viagens de menores distâncias sendo realizadas. Nos casos de cidades com redes multimodais de transporte coletivo, ou seja, que possuem também trem e metrô, pode ocorrer a transferência de demanda desses modos (caso não tenham tarifa zero) para o ônibus (com tarifa zero implantada). Essas situações podem demandar acréscimo de oferta ainda maior.

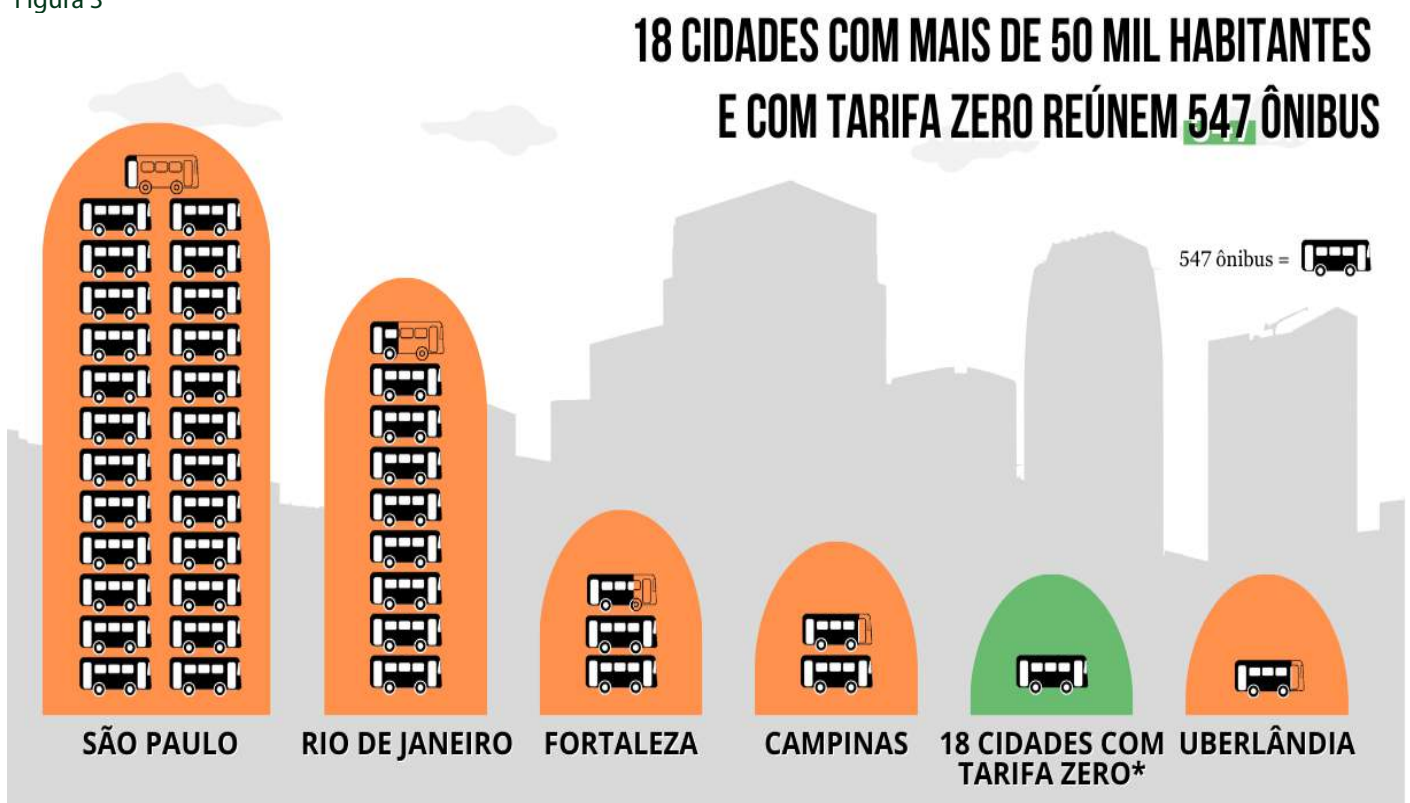
O incremento de oferta observado nas cidades analisadas pode ter sido de possível provimento devido ao fato de a frota total do

transporte coletivo nessas localidades serem pequenas, de no máximo 135 veículos (Maricá-RJ).

A Figura 3 apresenta um comparativo entre o total de ônibus existentes em todas as 18 maiores cidades com tarifa zero implantada, com a frota das maiores cidades do país e também de municípios de porte médio.

Esse aumento da oferta é decorrente da maior quantidade de pessoas que passam a utilizar o transporte coletivo após a implantação da tarifa zero. Os dados apresentados na seção seguinte demonstram que a não cobrança de tarifa tem grande potencial de aumento da demanda.

Figura 3



(*) Soma da frota total de todas as 18 cidades com tarifa zero universal, com mais de 50 mil habitantes.

TARIFA ZERO:

Frota de Ônibus



Tabela 2

Nº	Cidade-UF	Antes	Depois	%
1	Maricá-RJ	52 em Janeiro/2021	135 em Setembro/2023	160% após quase três anos
2	Caucaia-CE	48 em Agosto/2021	70 em Setembro/2023	46% após dois anos
3	São Caetano do Sul-SP	49 em Outubro/2023	60 em Fevereiro/2024	22% após quatro meses
4	Paranaguá-PR	33 em Fevereiro/2022	52 em Outubro/2023	58% após dois anos
5	Mariana-MG	19 em Dezembro/2021	32 em Janeiro/2024	68% após dois anos
6	Ibirité-MG	22 em Janeiro/2023	25 em Maio/2023	14% após quatro meses
7	Luziânia-GO	12 em Outubro/2023	22 em Novembro/2023	83% após um mês
8	Cianorte-PR	20 em Novembro/2018	20 em Janeiro/2023	0% após quatro anos
9	Balneário Camboriú-SC	10 em Junho/2023	16 em Dezembro/2023	60% após seis meses
10	Aquiraz-CE	2 em Setembro/2018	8 em Julho/2020	300% após dois anos
11	Cacoal-RO	1 em Fevereiro/2023	4 em Janeiro/2024	300% após um ano

Fonte: Clipping NTU. As cidades estão apresentadas de acordo com o total da frota mais recente, da maior para a menor.

l Bandeirantes



4. Passageiros Transportados

Como era esperado, a implantação da tarifa zero tem reflexo direto na demanda de passageiros transportados. Houve aumento da quantidade de usuários do transporte coletivo em todas as 12 cidades com dados divulgados. Nos cinco maiores municípios da amostra selecionada, os acréscimos foram bastante expressivos, todos acima de 100%, conforme demonstrado pela Tabela 3. Os percentuais de aumento foram os seguintes: Caucaia-CE, 371% (após 2 anos); Luziânia-GO, 202% (em apenas 2 meses); Maricá-RJ, 144% (depois de 3 anos); Ibirité-MG, 106% (em um período de 3 meses) e São Caetano do Sul-SP, 218% (em 4 meses).

O ônibus é o modo de transporte coletivo mais utilizado nas cidades brasileiras, aliás, na maior parte delas é a única alternativa de deslocamento para milhares de pessoas, sobretudo aquelas pertencentes às classes C, D e E. Dados divulgados pela Pesquisa Mobilidade da População Urbana (CNT e NTU, 2017), revelou que do total de via-

gens realizadas por essas classes, 41,6% (classe C) e 48,5% (classes D/E) são realizados por ônibus.

Por outro lado, parte significativa da renda das famílias está comprometida com o transporte urbano. De acordo com dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares-POF (IBGE, 2018), publicados em trabalho do IPEA (2021), em média 13,13% da renda familiar foi empenhada, no ano de 2017, para o pagamento dos deslocamentos realizados pelos integrantes de um núcleo familiar.

Esse cenário de dependência do transporte público por ônibus, e alto nível de impacto na renda familiar, contribui para a imobilidade de parcela significativa da população. Nesse sentido, as iniciativas de tarifa zero significam a oportunidade de as pessoas aumentarem a sua mobilidade e acessibilidade no ambiente urbano, ao realizar deslocamentos com outros motivos, além do principal, que é



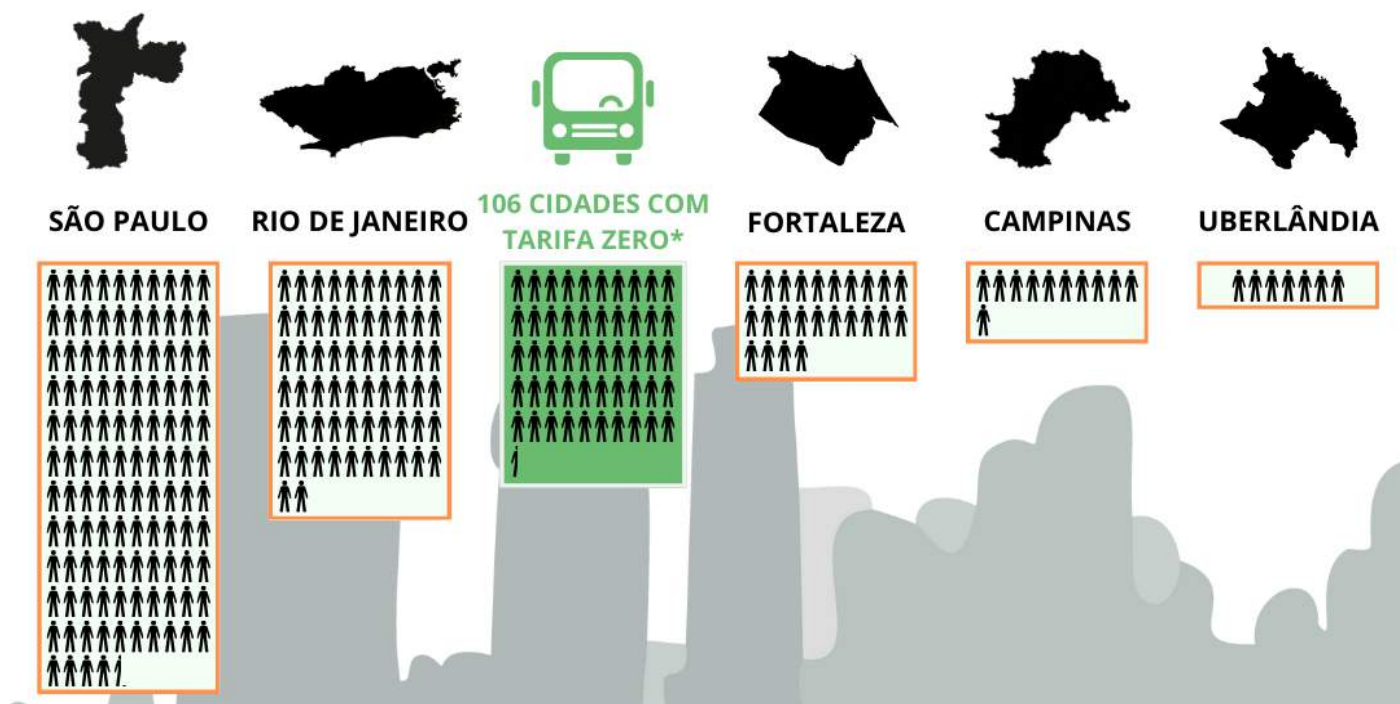
majoritariamente acessar o local de trabalho. Esse benefício do aumento da mobilidade e acessibilidade urbana das pessoas, como foi já destacado anteriormente, está limitado a poucas cidades de pequeno porte. A soma da população total, de todas as 106 cidades que possuem tarifa zero universal, reúne mais de cinco milhões de habitantes. Apenas o município do Rio de Janeiro-RJ tem mais de seis milhões de habitantes.

A comparação da população atendida nas cidades que possuem tarifa zero, com a população atendida por municípios com sistemas de transporte coletivo de maior abrangência (Figura 4), evidencia para o tamanho da complexidade que é planejar e suportar o aumento da demanda e da oferta nessas localidades. Esse é um desafio sobretudo para as equipes de planejamento e para os modelos de financiamento definidos pelas cidades.

Figura 4

AS 106 CIDADES QUE POSSUEM TARIFA ZERO UNIVERSAL REÚNEM MAIS DE 5 MILHÕES DE HABITANTES

 = 100 mil habitantes



(*) Somatório da população dos 106 municípios em que a tarifa zero abrange todo o sistema durante todos os dias da semana.

TARIFA ZERO:

Passageiros Transportados



Tabela 3

Nº	Cidade-UF	Antes	Depois	%
1	Caucaia-CE	510 mil em Agosto/2021	2,4 milhões em Setembro/2023	371% após dois anos
2	Luziânia-GO	4,3 mil por dia em Outubro/2023	13 mil por dia em Dezembro/2023	202% após dois meses
3	Maricá-RJ	50 mil por dia em Fevereiro/2021	122 mil por dia em Setembro/2023	144% após quase três anos
4	Ibirité-MG	170 mil em Dezembro/2022	350 mil em Março/2023	106% após três meses
5	São Caetano do Sul-SP	22 mil por dia em Outubro/2023	70 mil por dia em Fevereiro/2024	218% após quatro meses
6	Paranaguá-PR	285 mil em Março/2022	700 mil em Maio/2023	146% após um ano
7	Balneário Camboriú-SC	54 mil em Junho/2022	77 mil em Dezembro/2023	43% após seis meses
8	Itapeva-SP	61 mil em Julho/2021	224 mil em Fevereiro/2023	267% após um ano e meio
9	Cianorte-PR	70 mil em Dezembro/2022	139 mil em Dezembro/2023	99% após um ano
10	Lins-SP	18 mil em Outubro/2023	44 mil em Novembro/2023	150% após um mês
11	Mariana-MG	140 mil em Janeiro/2022	343 mil em Janeiro/2024	145% após dois anos
12	Santa Isabel-SP	1,5 mil por dia em Maio/2022	2 mil por dia em Dezembro/2023	33% após um ano e meio

Fonte: Clipping NTU. As cidades estão apresentadas de acordo com o porte demográfico, da maior para a menor.

Em sete dos nove casos para os quais foram divulgados os dados das evoluções de oferta e demanda, o acréscimo da quantidade de passageiros transportados foi superior ao aumento da oferta. As exceções são Maricá-RJ e Balneário Camboriú-SC. Isso significa aumento da produtividade, ve-

rificada com elevação do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), mas pode demonstrar também que a tarifa zero resulta em uma alteração do perfil das viagens, certamente com maior ocorrência de deslocamentos com menores distâncias.

TARIFA ZERO:

Evolução da Oferta x Evolução da Demanda



Tabela 4

Nº	Cidade-UF	Oferta	Demanda
1	Caucaia-CE	46% após dois anos	371% após dois anos
2	Luziânia-GO	83% após um mês	202% após dois meses
3	Maricá-RJ	160% após quase três anos	144% após quase três anos
4	Ibirité-MG	14% após quatro meses	106% após três meses
5	São Caetano do Sul-SP	50% após quatro meses	218% após quatro meses
6	Paranaguá-PR	58% após dois anos	146% após um ano
7	Balneário Camboriú-SC	60% após seis meses	43% após seis meses
8	Cianorte-PR	0% após quatro anos	99% após um ano
9	Mariana-MG	68% após dois anos	145% após dois anos

Fonte: Clipping NTU. As cidades estão apresentadas de acordo com o porte demográfico, da maior para a menor.



5. Modelo de Financiamento

Em todas as 25 cidades analisadas o custeio da prestação do serviço de transporte público por ônibus é realizado com recursos públicos. Em 19 cidades os recursos são provenientes do orçamento municipal, em outras cinco, foram estruturados fundos específicos para o financiamento do transporte coletivo, e em um caso específico os recursos são provenientes de uma emenda parlamentar, como mostrado na Tabela 5.

Em termos populacionais, a maior parte das cidades com tarifa zero são pequenas, com sistemas de transporte público coletivo que realizam um número reduzido de viagens. Nesse sentido, para as cidades maiores, o maior desafio é encontrar fontes extratarifárias de receitas para o custeio da prestação do serviço e para que haja o equilíbrio econômico financeiro ao abrir mão da receita tarifária auferida via cobrança das tarifas públicas. O caso de Maricá-RJ é interessante. A cidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro-RJ conta com um orçamento municipal incrementado por recursos auferidos através dos royalties do petróleo.

Uma alternativa encontrada por 235 cidades, é a implementação de subsídios definitivos para o transporte público por ônibus. Nesse total, 75 cidades possuem mais de 250 mil habitantes. No Brasil, nas cidades onde há subsídio definitivo, em média, 29% do custo total do transporte coletivo por ônibus é amortizado com recursos públicos, com a finalidade de promover a separação das tarifas pública e de remuneração,

custear os benefícios tarifários (isenções e descontos tarifários), custear as integrações, entre outros. Dessa maneira, além da receita tarifária oriunda dos passageiros, os sistemas contam com a complementação por parte do poder público, o que possibilita a redução do valor das tarifas públicas para não onerar o usuário.

É importante destacar, ainda, que sete cidades neste grupo subsidiam o sistema também para a adoção da tarifa zero de forma parcial, isto é, apenas em dias específicos da semana ou em linhas/serviços exclusivos, são elas: Belo Horizonte-MG, Florianópolis-SC, Nova Lima-MG, Palmas-TO, Salto-SP, Santa Luzia-MG e São Paulo-SP.

Por outro lado, nas cidades em que o transporte público por ônibus é subsidiado de maneira integral, foram identificados somente cinco casos nos quais o custeio é realizado por meio de receitas oriundas de uma fonte específica. Em São Caetano do Sul-SP, Paranaguá-PR, Formosa-GO, Monte Mor-SP e Santa Isabel-SP, foram criados fundos municipais para garantir as condições financeiras para custeio e investimentos em controle, operação, fiscalização e planejamento dos programas de tarifa zero. Estes fundos têm como fonte de receita dotações orçamentárias, recursos do município e repasses estaduais ou federais, além de receitas provenientes de estacionamento rotativos, multas de trânsito, exploração de ações publicitárias, dentre outras atividades.

Em Paranaguá-PR, por sua vez, para a manutenção do programa, foi criada a Taxa de Mobilidade Urbana (TMU), um imposto municipal cobrado mensalmente de todas as empresas da cidade com base no número de funcionários. Entretanto, a cobrança foi suspensa antes do início da operação gratuita, devido à concessão de uma liminar pelo Tribunal de Justiça do Paraná (TJ-PR). Já em Ituiutaba-MG, a implantação da tarifa zero foi possível por meio de uma emenda parlamentar ao Orçamento Geral da União, do deputado federal André Janones.

O custeio considera a quilometragem percorrida pela frota de ônibus.

Ainda de acordo com a Tabela 5, foi apurado o custo total do transporte público por ônibus de 20 do total dos 25 casos selecionados neste trabalho. Com base na informação dos valores anuais previstos nos orçamentos municipais das cidades, verificou-se que em 17 casos, o custo da tarifa zero representa menos de 2,0% do orçamento municipal. O maior impacto é de 3,0%, em Mariana-MG.

Figura 5



TARIFA ZERO:

Custo Total e Modelo de Financiamento



Tabela 5

Nº	Cidade-UF	Custo total do TP anual (1) em milhão de R\$	Orçamento municipal anual (2) em milhão de R\$	1/2 (%)	Frota total atual	Observações
1	Caucaia-CE	30,0	1.700,0	1,8%	70	—
2	Luziânia-GO	7,2	728,5	1,0%	22	—
3	Maricá-RJ	87,6	7.200,0	1,2%	135	—
4	Ibirité-MG	9,6	760,0	1,3%	25	—
5	São Caetano do Sul-SC	34,8	2.400,0	1,5%	60	Uso do Fundo de Apoio ao Transporte, composto por recursos de multas de trânsito e exploração de ações publicitárias.
6	Itapetininga-SP	6,1	802,5	0,8%	Não disponível	—
7	Paranaguá-PR	24,0	1.200,0	2,0%	52	Foi criado o Fundo de Transporte Coletivo Municipal.
8	Balneário Camboriú-SC	7,6	1.800,0	0,4%	16	—
9	Formosa-GO	Não disponível	417,0	Não disponível	Não disponível	Há o Fundo Municipal de Transporte Urbano, que conta inclusive com receitas de estacionamentos rotativos.
10	Assis-SP	Não disponível	632,2	Não disponível	Não disponível	—
11	Ituiutaba-MG	4,5	623,3	0,7%	Não disponível	—
12	Itapeva-SP	3,0	541,0	0,6%	Não disponível	—
13	Cacoal-RO	1,7	371,2	0,5%	4	—

TARIFA ZERO:

Custo Total e Modelo de Financiamento



Tabela 5

Nº	Cidade-UF	Custo total do TP anual (1) em milhão de R\$	Orçamento municipal anual (2) em milhão de R\$	1/2 (%)	Frota total atual	Observações
14	Aquiraz-CE	Não disponível	517,5	Não disponível	8	—
15	Cianorte-PR	5,0	492,8	1,0%	20	—
16	Lins-SP	7,8	373,0	2,1%	Não disponível	—
17	Eusébio-CE	2,3	709,5	0,3%	Não disponível	—
18	Araranguá-SC	3,9	323,3	1,2%	Não disponível	—
19	Monte Mor-SP	Não disponível	414,7	Não disponível	Não disponível	É utilizado o Fundo Municipal de Transporte Urbano.
20	Mariana-MG	19,2	647,5	3,0%	32	—
21	Porto Feliz-SP	3,6	428,6	0,8%	Não disponível	—
22	Pirapora-MG	Não disponível	465,2	Não disponível	Não disponível	—
23	Santa Isabel-SP	4,8	248,3	1,9%	Não disponível	Utilização do Fundo Municipal de Transporte Público Coletivo.
24	Piedade-SP	3,0	238,8	1,3%	Não disponível	—
25	Campo Belo-MG	0,8	292,6	0,3%	Não disponível	—

Fonte: Clipping NTU/Prefeituras Municipais. As cidades estão apresentadas de acordo com o porte demográfico, da maior para a menor.



6. Resultados Positivos

Existem poucos dados relacionados a verificação das possíveis externalidades viabilizadas a partir da implantação da tarifa zero. Apenas para cinco cidades, entre as 25 selecionadas para avaliação neste estudo, há informações divulgadas que permitem perceber os impactos da ausência de cobrança de tarifas (Tabela 6). Os resultados têm naturezas diversas. Eles estão presentes na dinâmica social, econômica e urbana das cidades. Noticiou-se a diminuição do índice de remarcações de consultas médicas na rede do Sistema Único de Saúde (SUS) na cidade de São Caetano do Sul-SP. No mesmo município do interior paulista, foi divulgada a redução das filas de espera, no terminal de ônibus, para utilização dos automóveis que trabalham para plataformas de aplicativos. Em Paranaguá-PR, foi publicada a quantidade menor de acidentes de trânsito, da ordem de 40%, e um acréscimo de 30% das vendas realizadas no comércio local.

O aquecimento do setor econômico local, também aconteceu em Caucaia-CE, o município credita à tarifa zero um aumento de 25% no fatura-

mento do comércio e do setor de serviços, com acréscimo de 25% na arrecadação do município. A prefeitura de Ituiutaba-MG indicou impacto positivo na geração de empregos, além da redução dos tempos de viagem. Em Maricá-RJ, segundo a própria empresa pública de transporte, a renda familiar foi menos comprometida, em cerca de 20%.

É importante registrar que, além da carência de dados que mostrem e comprovem os impactos da tarifa zero, aqueles que existem, citados anteriormente, carecem de comprovação por meio da aplicação de pesquisas com métodos estatísticos mais rígidos. Uma avaliação mais holística do cenário também é fundamental, com verificações e análises complementares de outros fatores que podem influenciar nas variáveis consideradas e nos resultados.

Outro ponto que merece atenção por parte dos gestores públicos é a implementação de processos de fiscalização e monitoramento permanentes, os quais poderão ratificar os resultados apurados. Essas medidas são, e serão importantes, sobretudo para os municípios maiores.

Figura 6

**O TRANSPORTE PÚBLICO COMPROMETE,
EM MÉDIA, 13% DA RENDA FAMILIAR**

 = ônibus com tarifa zero



TARIFA ZERO: Resultados Positivos



Tabela 6

Nº	Cidade-UF	Observações
1	Caucaia-CE	Aumento de 25% no faturamento do comércio e do setor de serviços. Aumentou 25% na arrecadação do município. Fonte: Prefeitura Municipal de Caucaia-CE.
2	Maricá-RJ	Uma família economiza cerca de 20% de sua renda mensal por causa da tarifa zero nos ônibus. Fonte: Empresa Pública de Transporte de Maricá (EPT).
3	São Caetano do Sul-SP	Redução do número de remarcações de consultas no Sistema Único de Saúde (SUS). Diminuição da fila dos carros de aplicativos no terminal rodoviário. Fonte: Agência Brasil.
4	Paranaguá-PR	Aumento de 30% nas vendas do comércio local. Redução de 40% dos acidentes de trânsito. Aumento da procura pelo Restaurante Popular em 200%. Fonte: Prefeitura Municipal de Paranaguá-PR.
5	Ituiutaba-MG	Impacto positivo na geração de empregos. Redução do tempo de viagem. Fonte: Prefeitura Municipal de Ituiutaba-MG.

Fonte: Clipping NTU. As cidades estão apresentadas de acordo com o porte demográfico, da maior para a menor.



Considerações

A elaboração deste trabalho teve como objetivo apresentar um resumo dos casos de tarifa zero existentes nas 25 maiores cidades brasileiras, onde a iniciativa está implantada de forma universal. De forma alguma, as análises demonstradas tem por finalidade de serem apresentadas como definitivas. Elas podem e devem sim ser consideradas como um ponto de partida para estudos futuros.

As informações e os dados existentes e divulgados até o presente momento não permitem qualquer conclusão definitiva sobre o tema, mas contribuem para a definição de um grupo de características que se mostrou comum no universo de municípios considerados nesta amostra, que revela o seguinte perfil:

- Na maior parte dos casos, não há estudos prévios para a implantação da tarifa zero.
- Na maior parte dos casos, a tarifa zero é praticada em cidades com a população total menor do que 50 mil habitantes.
- As quantidades de linhas e de ônibus são reduzidas.
- Parcela das iniciativas são motivadas por medidas políticas ou para atender grupos específicos

- O custo total da tarifa zero é assumido somente pelas prefeituras, na maioria das cidades, e não existem mecanismos de financiamento específicos para o custeio.

O conteúdo aqui divulgado revela que existem mais incertezas do que verdades absolutas. É fundamental, por parte dos atores envolvidos, avançar e aprofundar bastante em aspectos indispensáveis, tais como:

- Potencialidades e fragilidades dos modelos de financiamento adotados, sobretudo no que se refere a sua continuidade.
- Estudos que apresentem orientações e apontamentos sobre a relação existente entre a implantação da tarifa zero e o aumento da oferta e da demanda.
- Elaboração e implantação de processos de monitoramento e fiscalização dos impactos resultantes.
- Realização de pesquisas com a população para verificar aceitação e pontos de melhoria.
- Construção de entendimento sobre a estrutura, o modelo e a capacidade de gestão que devem ser promovidos pelos órgãos públicos.

Referências

CNT. Pesquisa Mobilidade da População Urbana. 2017. Disponível em: <<https://cnt.org.br/mobilidade-populacao-urbana>>. Acesso em 24 de mar. 2024.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. MUNIC - Pesquisa de Informações Básicas Municipais. Rio de Janeiro, 2020.

IPEA. Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. 2021. Texto para Discussão 2673. Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713>>. Acesso em 24 de mar. 2024.

NTU. Subsídios: cidades com iniciativas implementadas. 2024.

NTU. Cidades brasileiras com tarifa zero. 2024.

NTU. Anuário NTU 2022-2023. 2023

NTU. Anuário NTU 2021-2022. 2022