

# RELATÓRIO DE PESQUISA

<b>Pesquisa:</b> Levantamento e análise de subsídios ao sistema de transporte coletivo por ônibus concedidos por Municípios	<b>Data:</b> 10/01/2022
<b>Programa temático:</b> Mobilidade	
<b>Responsável:</b> Rafael Calabria	
<b>Revisão técnica:</b> Annie Oviedo	
<b>Monitoramento jurídico:</b> Lourenço Henrique Moretto	
<b>Equipe expandida (coleta, estágio, parceiros externos, comunicação):</b> Graziela Silva, Aline Leite, Georgia Carapetkov	

## 1. RESUMO

O propósito desta pesquisa é o de levantar dados e informações sobre subsídios concedidos emergencialmente pelas prefeituras aos sistemas de transporte coletivo no período da pandemia de Covid-19. O setor já passava por uma situação de crise, que se aprofundou com a pandemia. **Foram contempladas as 100 maiores cidades em termos de população, para as quais verificamos a concessão ou não de subsídio.** Além disso, foi também feito um levantamento mais geral que contemplasse cidades menores, fazendo uma busca direta por informações disponíveis sobre possíveis subsídios em cidades brasileiras. **Dentre as 100 maiores cidades, em 60 foi identificado algum tipo de subsídio ou isenção municipal. Considerando o universo total de cidades estudadas (171) o número de cidades com subsídio sobe para 122. O montante de recursos envolvidos se aproxima dos 3 bilhões de reais, valor possivelmente subestimado devido à falta de informação e transparência.** O principal problema é que, ainda que alguns subsídios tenham sido concedidos exigindo contrapartidas por parte das empresas operadoras, não foram encontrados em nossas pesquisas em sites oficiais das prefeituras e / ou câmaras instrumentos contratuais específicos de fiscalização da qualidade desse processo. As contrapartidas seriam um instrumento importante para a implementação e aprimoramento de melhores práticas de gestão, colaborando para a resolução de problemas crônicos relacionados à perda de qualidade e passageiros. Ainda que as contrapartidas sejam previstas na regulamentação que concede o subsídio, sem a fiscalização de seu cumprimento, os problemas estruturais do setor não serão resolvidos, apesar de aportes financeiros relativamente altos. A pesquisa apontou dificuldade em levantar informações, o que indica um baixo grau de transparência sobre o uso de recursos públicos: se por um lado as prefeituras disponibilizam poucas informações, por outro as empresas operadoras não divulgam, em geral, qualquer tipo de informação financeira.

## 2. ÍNDICE

RESUMO	2
INTRODUÇÃO	4
METODOLOGIA	7
RESULTADOS	11
CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS	28
REFERÊNCIAS	31

### 2.1 Lista de Gráficos

GRÁFICO 1 - Tipos de subsídio adotados pelas cidades	18
GRÁFICO 2 - Tipos de Isenção adotados pelas cidades	21
GRÁFICO 3 - Tipos de Contrapartidas adotados pelas cidades	26

### 2.1 Lista de Figuras

FIGURA 1 - Fluxograma de dados da pesquisa	10
FIGURA 2 - Mapa das cidades com subsídio ao transporte coletivo durante a Pandemia	27

### 3. INTRODUÇÃO

O setor de transporte coletivo no Brasil passa por uma situação de crise estrutural, com queda de passageiros, perda sistemática de qualidade e problemas de financiamento, visto que a receita dos sistemas depende quase que exclusivamente da tarifa paga pelos usuários. A pandemia de Covid-19 aprofundou ainda mais essa situação: a queda acentuada de passageiros levou a perdas de receitas, com sistemas entrando em colapso. Para tentar conter a crise, diante da inatividade do Governo Federal, várias cidades socorreram seus sistemas de transporte, concedendo subsídios ou isenções tributárias. O objeto desta pesquisa é a análise destas concessões: quais os valores concedidos e em que forma, se houve exigência de contrapartidas e de qual natureza.

O termo subsídio pode ser definido como a diferença entre a tarifa cobrada do usuário (tarifa pública) e a tarifa de remuneração, sendo esta última o valor necessário para cobrir todas as despesas da concessão, incluindo a depreciação e a remuneração de capital (Gil, 2015)<sup>1</sup>. A referida definição é fruto da interpretação do artigo 9º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei Federal 12.587/12, que regula o setor de transporte coletivo.

Entretanto, o financiamento do sistema poderia ser entendido como um meio para garantir o seu custeio geral, e não apenas como subsídios complementares à tarifa paga pelo usuário. Apesar disso, hoje a maioria dos sistemas de transporte coletivo funciona com remuneração por passageiro, e não por custo. A remuneração corresponde à tarifa que, por sua vez, busca ser equivalente à soma dos custos, do lucro previsto em contrato e da remuneração de capital divididos pelo total de passageiros pagantes. Como na maioria dos casos não há transparência sobre custos, a determinação da tarifa pública e do valor do subsídio necessário para chegar na tarifa de remuneração (nas poucas cidades onde há este tipo de subsídio) está na mão das empresas operadoras, sem qualquer tipo de controle externo. Por isso mesmo, as discussões sobre os subsídios e seus mecanismos de transparência precisam ser feitas em conjunto.

Se entendermos o subsídio como custeio geral do sistema, precisamos saber então quais os custos totais do sistema, e remunerar as empresas operadoras com base no serviço ofertado, ou seja, considerando fatores como o número de viagens realizadas e a quantidade de frota disponível. O Brasil, ao contrário de outros países que têm seus sistemas de transporte público como referência de qualidade e eficiência, possui poucos exemplos onde a sustentabilidade financeira do serviço não esteja ancorada no pagamento da tarifa pelo usuário (Carvalho, 2016).

Em dezembro de 2020 o Presidente da República vetou o Projeto de Lei (PL) 3364<sup>2</sup>, que tratava de auxílio financeiro a ser concedido ao setor pelo Governo Federal, de 4 bilhões de reais. O Idec

---

<sup>1</sup> Gil, A. C. (2015) Subsídio tarifário no transporte coletivo, aspectos técnicos, jurídicos e econômicos. ANTP, Santos, SP, Brasil, XX Congresso da ANTP.

<sup>2</sup> PL 3364:/2020: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2255387>

participou ativamente da construção do PL, procurando ampliar a existência de contrapartidas, como a obrigação das cidades construírem faixas exclusivas de ônibus e ciclovias e a definição de um canal transparência nacional unificado. A existência de contrapartidas relacionadas ao recebimento do subsídio era fundamental para tentar mitigar certos problemas crônicos que afligem os sistemas de transporte coletivo: má gestão, perda de passageiros, precarização dos serviços e falta de transparência. Com o recebimento do auxílio atrelado a demandas de mudança dessas práticas, seria possível abrir o caminho para ações não só de caráter emergencial, mas também de tipo mais estrutural no futuro. No entanto, o veto ao auxílio financeiro federal somado ao contexto de pandemia fez com que a crise se ampliasse e os Municípios fossem pressionados a encontrar formas emergenciais de evitar o colapso de seus sistemas de transporte, particularmente, por meio da concessão de subsídios. Os Municípios também demandaram para as operadoras, em geral, contrapartidas para o recebimento dos subsídios, mas esse processo na maioria dos casos se deu de maneira fragmentada e na forma de negociações, não de imposições.

A primeira etapa desta pesquisa é uma análise dos subsídios concedidos nas 26 capitais estaduais e em Brasília. Foi feito um levantamento de dados e se confirmou que 23 das 26 capitais concederam algum tipo de subsídio. Não localizamos em nossas pesquisas feitas nos sites das prefeituras, câmaras municipais a implementação, nos 26 municípios pesquisados nesta etapa, de instrumentos de fiscalização para verificar se as contrapartidas estavam sendo cumpridas. Situação, esta, que, por si só demonstra a falta de transparência quanto às informações prestadas ao consumidor, porque ainda que haja algum órgão fiscalizador das contrapartidas, o que não encontramos em nossas pesquisas, ele não está de fácil acesso nos sites das prefeituras

Na segunda etapa, o objetivo é o de verificar se foram concedidos subsídios de algum tipo nas 100 maiores cidades do país, e de levantar informações sobre possíveis subsídios concedidos em cidades menores. Para as cidades menores foram realizadas buscas específicas por termos correlatos na internet, e em mídias especializadas ou locais, na sequência aprofundando a busca de relatos oficiais, sempre considerando o período da pandemia de Covid-19: qual a forma de concessão e o tipo de contrapartida exigido pelo poder público.

Assim como na etapa anterior, que analisou somente as capitais, foi possível observar que há pouquíssima transparência nos dados. Ao se analisar os sites oficiais percebeu-se que muitas cidades pouco divulgaram a realização dos aportes financeiros e outras não divulgam os valores dos subsídios concedidos. Outro problema de transparência diz respeito às contrapartidas: não localizamos em nossas pesquisas instrumentos disponíveis para avaliar o grau de cumprimento. Especialmente quando uma das demandas do poder público era de redução da lotação, existem, contudo, numerosas matérias na imprensa e denúncias de usuários sobre como os ônibus continuam lotados, inclusive fora do horário de pico, por conta da redução da frota.

Além desta introdução, o trabalho conta com uma seção sobre a metodologia de análise adotada e uma seção de resultados, que inclui os valores totais encontrados e que está dividida em quatro subseções: Transparência, Subsídios, Isenções e Contrapartidas. Por fim, há uma seção de conclusões e considerações finais, retomando alguns dos pontos levantados ao longo do trabalho.

## 4. METODOLOGIA

O objetivo desta pesquisa é o de analisar um quadro geral nacional dos subsídios concedidos por Municípios aos sistemas de transporte coletivo, e as eventuais contrapartidas demandadas em troca. Segue breve descrição dos instrumentos metodológicos utilizados.

A pesquisa considera dois universos. O primeiro é composto pelas 100 maiores cidades do país, em termos de população. Neste caso, foram levantadas informações acerca da concessão ou não de subsídio: assim foi possível chegar ao número total de cidades neste grupo que concederam subsídios no período da pandemia de Covid-19. O segundo conjunto se constitui a partir da procura ativa por subsídios: a partir da pesquisa de informações na internet, imprensa, imprensa especializada, imprensa local, redes sociais e sites oficiais de comunicação, foram levantadas informações sobre outras cidades que também adotaram a política<sup>3</sup>. No caso do segundo conjunto de cidades, como o levantamento de dados partiu da busca por subsídio (e outras palavras-chave relacionadas, como transporte coletivo, auxílio, auxílio emergencial e similares) e não da análise de um município previamente selecionado. Assim, compõem este universo apenas cidades em que a prefeitura concedeu algum tipo de subsídio, e esta política pública foi divulgada em canais oficiais de comunicação e na imprensa. Enquanto o primeiro universo é composto por 100 cidades, previamente determinadas, o segundo foi se constituindo ao longo do levantamento de dados, na medida em que foram encontradas informações sobre a concessão de algum tipo de subsídio ao longo da pandemia. Esta divisão permite observar, por um lado, qual o comportamento das cidades em que se concentra a maior parte da população urbana no país e, por outro, verificar se esta política pública também chegou a municípios menores e em que grau de transparência as informações são divulgadas.

Cabe ressaltar que a pesquisa não é uma verificação da concessão de algum tipo de subsídio em todos os municípios do país: o foco são as 100 maiores cidades, com um espaço para outras cidades, sem pretensão de exaurir a discussão a partir da observação de todos os municípios. Um trabalho desta magnitude seria importante, mas não há protocolos consolidados de fornecimento de informação, bases de dados nacionais ou outro tipo de conjunto de informação mantido pelo governo federal onde esses dados estejam disponíveis para realizar comparações e verificações.

---

<sup>3</sup> Os termos veículos oficiais, sites oficiais ou canais de comunicação oficiais, se referem às interfaces de comunicação tradicionais, ou seja, aquelas mais utilizadas pelo usuário comum do serviço de transporte. Trata-se, em geral, dos sites oficiais da prefeitura ou da Câmara, principalmente nas sessões em que se reportam notícias, o que não inclui os diários oficiais. Os diários oficiais são mecanismos burocráticos de comunicação, que implicam dificuldades de consulta até mesmo para pesquisadores experientes, não valendo, portanto, para fins de aferição de transparência no processo. Inclusive, em nossas pesquisas percebemos que algumas prefeituras não disponibilizam seus diários oficiais em pontos de fácil acesso ao cidadão ou ao usuário do transporte público coletivo.

Uma tarefa dessa dimensão está, infelizmente, fora de nosso alcance. Mais adiante, discutiremos com mais detalhes o problema da falta de informações no setor, e as consequências dessa situação.

Na primeira etapa da pesquisa, que analisou a concessão de subsídios nas 26 capitais, foram enviadas cartas para as prefeituras e respectivas secretarias de mobilidade, para que a administração pública fosse informada acerca do trabalho. Foram enviados os dados preliminares, com as informações relativas a valores e contrapartidas, para estabelecer um canal de comunicação caso a prefeitura quisesse responder com valores diferentes daqueles apresentados. Por conta dos recursos limitados, nas etapas seguintes, não foram enviadas cartas individuais para cada prefeitura, mas o Idec está à disposição para corrigir eventuais informações.

O período avaliado é o da pandemia de Covid-19: foram considerados dados de março de 2020 até o mês de novembro de 2021. As informações foram levantadas na internet e tabuladas para sistematização dos dados coletados no período de 15 de setembro a 15 de dezembro de 2021. O IDEC registrou os links dos sites pesquisados nesse período em planilhas, porém não se responsabiliza caso ocorram alterações nos sites pesquisados fora do período de análise, ou até mesmo em seu decorrer, via edição das notícias, exclusão, ou outras formas.

O levantamento de dados consistiu em primeiro lugar na tabulação de cidades que possuem algum relato oficial sobre a realização de algum tipo de subsídio. A seguir, foi realizada a sistematização dos dados qualitativos e quantitativos disponíveis sobre aquele subsídio identificado. A primeira parte da sistematização dos dados consistiu em uma agregação quantitativa de valores monetários correspondentes aos subsídios concedidos. A segunda parte analisou qualitativamente os tipos de subsídios e suas contrapartidas. Para isso, as informações levantadas estão distribuídas em categorias: tipo de subsídio (emergencial, definitivo, tarifário ou ampliação), isenções e tipo de contrapartida (manutenção dos valores de tarifa; aumento da frota circulante; redução da tarifa). Na seção de resultados, estão descritos os tipos de subsídios, isenções e contrapartidas.

Por fim, para simplificarmos a escrita, do texto estamos usando o termo subsídio de forma ampla, considerando toda ajuda financeira (direta ou indireta) dada às empresas, como as isenções tributárias, que são legalmente distintas, mas apresentam efeitos práticos similares para o setor de transporte coletivo no Brasil.

#### **4.1A pesquisa e o formato ideal de concessão de subsídios**

A partir do levantamento realizado foi criado um fluxograma, apresentado a seguir, (figura 1) para descrever a sequência de fluxos utilizados no processo de construção da pesquisa. O início do fluxograma é o levantamento de cidades, ou seja, quais os critérios para estabelecer o universo de municípios estudados. Nesta pesquisa, avaliamos as 100 cidades mais populosas do país e, também, pesquisamos subsídios em geral. A seguir, se determina se existe ou não subsídio e, em caso positivo, qual o tipo de subsídio, se ele é de caráter provisório e qual a forma de concessão. A etapa seguinte é de verificação da presença de contrapartidas, e de qual tipo.

Observando o fluxograma, fica evidente que é possível elaborar um modelo ideal de como conceder subsídios. É preciso entender, em primeiro lugar, qual a política pública vigente: se existem subsídios e como eles funcionam. Se o subsídio passa a ser concedido, é fundamental que exista transparência: sobre os valores e também sobre a aplicação do dinheiro. O subsídio não pode ser, simplesmente, uma transferência de recursos do poder público para as empresas operadoras. Este é o papel das contrapartidas: com o novo recurso, é possível melhorar substancialmente a qualidade do serviço, inclusive, com práticas melhores de gestão, que permitam sair do atual modelo de financiamento, dependente da tarifa e controlado pelas operadoras.

A partir da estruturação desse fluxograma, abre-se a possibilidade de propor para gestores, membros do Executivo e do Legislativo, modelos de concessão de subsídios eficientes e adaptados para a realidade particular de cada cidade.



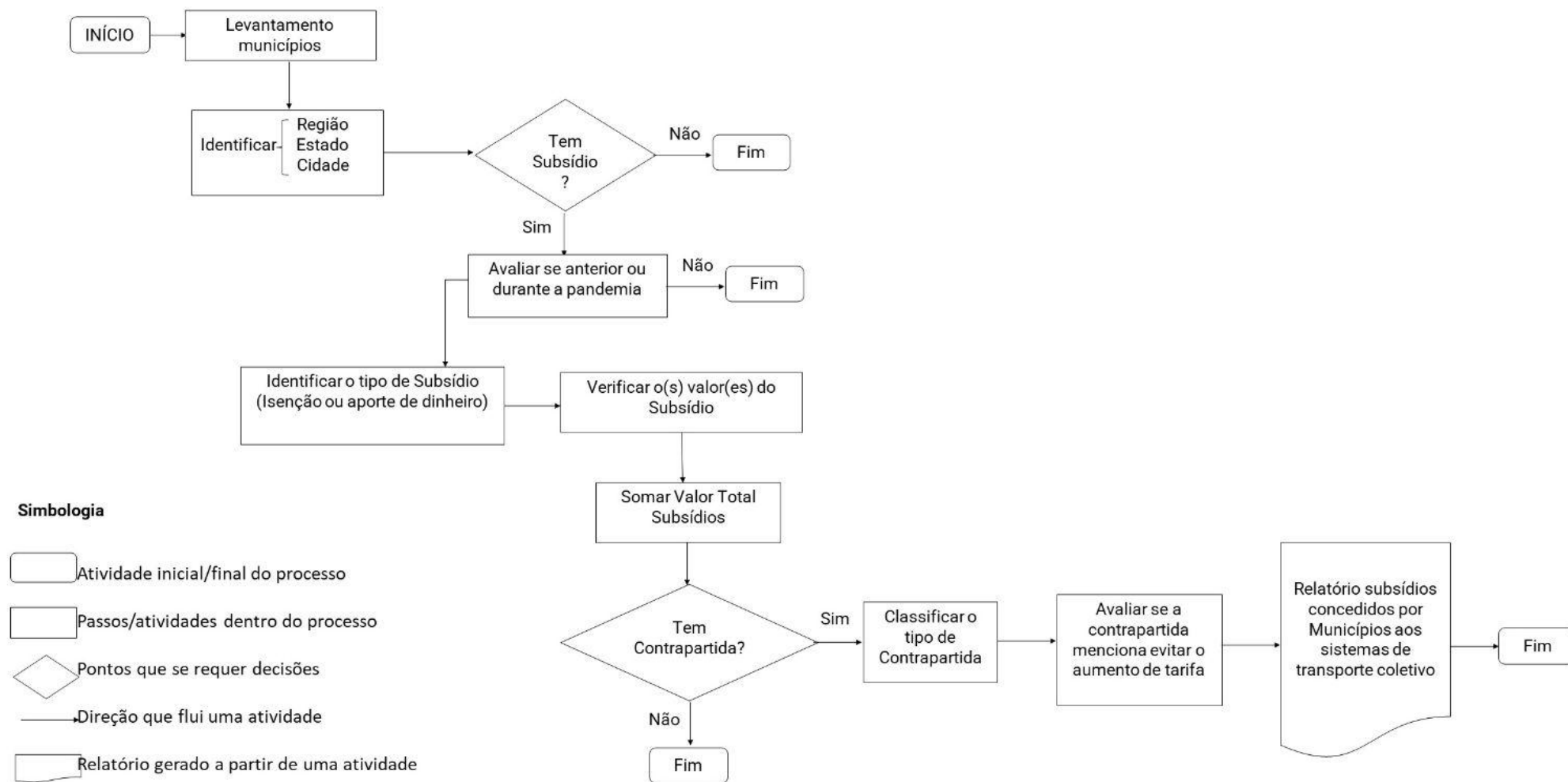


Figura 1- Fluxograma de dados para caracterização de subsídios em cidades brasileiras. Fonte: Elaboração própria a partir dos dados coletados na pesquisa, 2021.

## 5. RESULTADOS

Cidades estudadas	Cidades que concederam subsídio	Valor total aproximado encontrado em subsídios
171	122	2.899.419.644,29

100 maiores cidades	Cidades que NÃO concederam subsídio	Cidades que concederam subsídio	Valor total aproximado encontrado em subsídios
	40	60 <sup>4</sup>	2.863.164.240,28

### 5.1 Transparência Ativa das informações

O primeiro item a ser discutido na seção de resultados é o de transparência das informações. A falta de informações transparentes sobre valores e contrapartidas dificultaram a realização da pesquisa. A falta de transparência é, em si, um indicador sobre a condição geral do setor de transporte no país: dados praticamente inexistentes, opacidade acerca dos valores gastos, falta de políticas públicas capazes de modificar a gestão e o financiamento do transporte. **O problema da transparência é um dos primeiros que precisam ser enfrentados, para que a sociedade possa participar da tomada de decisão acerca dos sistemas de transporte coletivo e fiscalizar seu funcionamento.**

Para este levantamento, foi adotada a distinção entre dados primários e secundários. O dado primário é o que vem de fontes ou sites de comunicação oficiais: prefeituras, câmaras de Vereadores, Procuradoria-Geral do Município e seus canais de comunicação. O dado secundário provém de outras fontes de informação, como a imprensa local ou do setor.

A importância de distinguir esse tipo de dado é o fato de que há poucas informações oficiais disponíveis, e sua ausência é um indicativo da falta de transparência ativa generalizada no setor do transporte coletivo. Não há dados consolidados estaduais ou federais, não há padrão de comunicação das informações em portais de transparência, tampouco parece haver esforço de muitos dos municípios em comunicar a realização de subsídios ou isenções.

<sup>4</sup> As cidades de Recife, Jaboatão dos Guararapes, Olinda e Paulista estão dentro do ranking de 100 maiores, mas são contabilizadas como uma só, visto que o sistema é metropolitano e funciona de forma unificada através do consórcio Grande Recife. O mesmo vale para as cidades de Goiânia, Aparecida de Goiânia e Anápolis, que são contabilizadas como Grande Goiânia.

Os modelos de contrato de concessão do transporte coletivo, em sua esmagadora maioria, não preveem qualquer tipo de transparência em relação aos custos das operadoras e, por consequência, seus lucros. Ao pesquisar a concessão de subsídios a nível nacional, vemos um reflexo dessa situação: com frequência, não há informações quanto aos valores, no caso de isenção também não há informações públicas ou transparentes e, quando há exigência de contrapartidas, não há instrumentos de fiscalização para verificar seu cumprimento.

**A prática de conceder subsídio, sem mencionar qual o valor do recurso, se mostrou recorrente nos municípios analisados. No universo total pesquisado (100 maiores cidades + cidades menores em que há informações sobre subsídios), há 122 cidades em que foi implementado algum tipo de subsídio. Em 46 cidades, ou 38% do universo pesquisado, não houve divulgação de valores específicos, seja em sites oficiais ou entrevistas na imprensa. São elas:**

- Americana - SP
- Araranguá - SC
- Araruama - RJ
- Araucária - PR
- Atibaia - SP
- Botucatu - SP
- Cachoeiro do Itapemirim - ES
- Campo Bom - RS
- **Campo Grande - MS**
- Caruaru - PE
- Cianorte - PR
- Cruzeiro - SP
- Cubatão - SP
- Cuiabá - MT
- Dois Irmãos - RS
- Formiga - MG
- Foz do Iguaçu - PR
- Governador Valadares - MG
- Itatiba - SP
- Jaboticabal - SP
- **João Pessoa - PB**
- Louveira - SP
- **Macapá - AP**
- **Manaus - AM**
- Montes Claros - MG
- **Natal - RN**

- Olímpia - SP
- **Palmas - TO**
- Paranaguá - PR
- Paulínia - SP
- Pelotas - RS
- Pouso Alegre - MG
- Presidente Prudente - SP
- Rio Grande - RS
- Rio Negro - PR
- Santa Maria - RS
- Santo Ângelo - RS
- São Leopoldo - RS
- São Luiz Gonzaga - RS
- São Vicente - SP
- Sapiranga - RS
- Sorocaba - SP
- Taubaté - SP
- Umuarama - PR
- **Vitória - ES**
- Vitória da Conquista - BA

Não há dúvida de que o transporte coletivo necessita de subsídios: por um lado, os sistemas que já estavam em crise chegaram próximos ao colapso, vide o número de cidades que subsidiaram seus sistemas de transportes; por outro, o sistema de financiamento atual, quase que exclusivamente via tarifa, faz com que a mobilidade seja custeada, em geral, pela parcela mais vulnerável da população, que é a que mais utiliza o transporte coletivo, e não pela sociedade como um todo. A mobilidade é um direito, e deveria ser garantida a todas as pessoas. **A falta de informações nos mostra, porém, que é preciso mudar de paradigma: não só em termos de financiamento, mas também em termos de transparência e participação social.** Para que a sociedade possa tomar decisões informadas, a operação precisa ser transparente, ao contrário do que foi observado em numerosos casos.

Um aspecto interessante que veio à tona no levantamento é o número relativamente alto de municípios em que há informações oficiais, mas não dados secundários, que indicam que não houve ampla publicidade no momento de discussão da pauta. A mobilidade é um direito social e também garante o acesso a outros direitos; seu custeio precisa ser um debate público amplo, e não apenas uma discussão a portas fechadas.

## **Falta de transparência: o caso de Londrina**

Várias cidades concederam subsídio e não divulgaram valores, ou então exigiram contrapartidas mas não publicaram seu cumprimento, dentre vários outros problemas ligados à transparência sobre subsídios e prestação de serviço.

A cidade de Londrina (PR), listada no universo das 100 maiores cidades do país, é um caso emblemático. No fim do mês de novembro de 2021, foi divulgado na imprensa que o prefeito teria concedido um subsídio às empresas operadoras na casa dos 20 milhões de reais, praticamente em segredo. O fato veio à tona por conta da discussão sobre orçamento na Câmara de Vereadores da cidade. A concessão teria acontecido em junho de 2021, e o prefeito afirmou que a informação era sim pública, pois teria sido publicada no Diário Oficial do Município. Este é um caso muito grave: não há discussão com a sociedade e com os outros poderes, não há exigência de contrapartidas de qualquer natureza, não há transparência sobre como o recurso foi gasto. O subsídio passa a ser visto como uma transferência de renda da administração pública para as operadoras, e não como um instrumento de democratização do transporte coletivo. O controle social e a transparência ativa são elementos fundamentais para o sucesso de uma política pública, e gestor algum poderia perder isso de vista.

Este caso evidencia o quanto a publicação formal e burocrática de medidas não satisfaz as exigências de transparência. A publicação em Diário Oficial ou em tabelas orçamentárias certamente está presente nas cidades, mas a extensão destes documentos e as diferenças de formatação entre as diversas cidades o tornam inviáveis como instrumento de transparência, tornando claro que possuem apenas a função de registro formal administrativo.

## 5.2 Tipos de subsídios e valores

As prefeituras adotaram diferentes modalidades de concessão de subsídio, a classificação está descrita a seguir. **É muito importante ressaltar que o valor final encontrado, de quase 3 bilhões de reais, é subestimado: um número relativamente alto de cidades concedeu subsídios, mas não divulgou valores, ou divulgou valores por tarifa que não puderam ser totalizados e podem haver cidades que concederam subsídio que não foram contabilizadas nesta pesquisa.**

Algumas prefeituras optaram pela compra de bilhetes, antecipando assim valores para as empresas operadoras. Em geral, há divulgação do valor da compra, mas não do uso que será feito dos bilhetes adquiridos. A compra de gratuidades, ou seja, aporte de dinheiro por passageiros que normalmente não pagariam a tarifa, correspondeu a 9,73% dos casos analisados. A compra de vale transporte ocorreu em 1,77% dos casos e o adiantamento de subsídio preexistente em 7,08%, visto que quase nenhuma cidade subsidia seu sistema de transporte.

Em alguns casos, o colapso das empresas operadoras exigiu intervenção municipal no serviço (3,54%), que incluiu aportes de dinheiro público ao longo da duração da intervenção. Nestas situações, pode haver envolvimento da justiça, com empresas operadoras declarando falência. Em outras situações, a judicialização do repasse se deu porque as empresas exigiram na justiça subsídios públicos (2,65%), mais uma vez constatando a fragilidade e desordem do setor e a necessidade de um auxílio federal.

A compra antecipada de bilhetes, as intervenções diretas e as situações de judicialização são, contudo, casos minoritários. A maioria dos municípios concedeu subsídio na forma de aporte monetário às empresas operadoras, por meio de subsídio emergencial tarifário. Em conjunto, estes dois tipos de subsídio representam 66,39% dos casos estudados.

Classificamos como emergencial aquele subsídio que foi concedido diretamente às empresas operadoras do sistema, muitas vezes em um valor bruto ou mensal, diferente do valor vinculado à cada tarifa, que classificamos como subsídio tarifário. Este é o tipo prevalente, observado em quase metade dos casos analisados.

O subsídio tarifário (25,66%) se baseia na diferença entre a tarifa pública (cobrada do usuário) e o valor tarifário que seria necessário para, de fato, cobrir os custos do sistema. O objetivo declarado desse subsídio, em várias cidades, foi evitar um aumento tarifário. O subsídio emergencial, normalmente, é um aporte único ou pago em algumas parcelas, enquanto o subsídio tarifário, por depender do número de passageiros transportados, é pago posteriormente à realização das viagens.

**O problema destes dois modelos é, fundamentalmente, a falta de transparência. As alegações das empresas operadoras sobre o risco iminente de colapso, ou então sobre a necessidade de um aumento extraordinário de tarifa para garantir a operação, muitas vezes não são fundamentadas em estudos públicos detalhados, não são vinculadas à qualidade do serviço, como garantia da frequência de ônibus, e as empresas não divulgam as informações financeiras de forma clara e adequada.**

Esta situação demonstra bem o problema do modelo atual de financiamento, em que a tarifa paga pelo usuário corresponde à arrecadação das empresas operadoras. Neste modelo, a tarifa corresponde, simplificadamente, ao custo total do sistema dividido pelo número de passageiros. Se o número de passageiros diminui, como ocorreu de forma acentuada na pandemia, a tarifa precisaria subir para continuar cobrindo os custos.

Para evitar um aumento, o subsídio, neste modelo de financiamento, serve então para cobrir a diferença entre a tarifa pública, que é a cobrada do usuário, e a tarifa de remuneração, que seria aquela que efetivamente corresponde ao custo total dividido pelo número de passageiros. Portanto, o problema principal é a falta de transparência quanto aos custos reais da operação. Isto porque, sem ter certeza quanto aos custos, como determinar a tarifa e o subsídio? Em um sistema em que a remuneração é baseada quase que exclusivamente na tarifa, reduzir viagens e linhas aumenta a margem de lucro das operadoras, visto que reduz custos. O subsídio, teoricamente, precisaria modificar esse tipo de processo mas, sem a mudança deste padrão, e a adequada transparência e fiscalização, é impossível determinar se o subsídio será gasto para aumentar a qualidade do serviço. Tanto que em numerosas cidades a principal contrapartida exigida era a de manter mais frota circulando para evitar aglomerações, mas não há qualquer instrumento de fiscalização nesse sentido.

Os subsídios concedidos estão classificados da seguinte forma:

- Aumento de subsídio preexistente → em cidades onde já havia subsídio, o poder público aumentou seu valor.
- Adiantamento de subsídio → em cidades onde já havia subsídio, o poder público adiantou os pagamentos, seja semanalmente ou mensalmente.
- Intervenção → a prefeitura assume diretamente o controle do sistema ou parte dele.
- Subsídio determinado pela justiça → operadoras exigem na justiça o recebimento de subsídios.
- Compra de gratuidades → o poder público compra determinado número de passagens, pagando o valor que normalmente não é cobrado do usuário (idosos e outras gratuidades).
- Compra de vale transporte → o poder público adianta a compra de vale transporte dos servidores.

- Subsídio tarifário → dinheiro concedido para compensar o déficit tarifário, que corresponde à diferença entre a tarifa cobrada do usuário e a tarifa de remuneração, que representa os reais custos de operação<sup>5</sup>.
- Subsídio emergencial → dinheiro concedido pelo poder público diretamente às operadoras.
- Implementação de subsídio definitivo → o poder público aproveitou a situação para estruturar um subsídio permanente, garantindo a redução da dependência da tarifa paga pelos usuários no sistema
- Isenção tarifária/tarifa zero → locais onde o poder público adotou durante a situação de crise uma política de democratização do acesso ao transporte público sem cobrar do usuário no momento do uso, mas sim custeá-lo a partir do orçamento público.

Formato do Subsídio	Cidades	%
Subsídio emergencial	53	43,44%
Subsídio tarifário	28	22,95%
Compra de gratuidades	10	8,20%
Aumento de subsídio preexistente	8	6,56%
Implantação de Tarifa Zero	7	5,74%
Intervenção	4	3,28%
Subsídio determinado pela justiça	2	1,64%
Compra de vale transporte	2	1,64%
Adiantamento de subsídio	1	0,82%

<sup>5</sup> Tampouco há transparência sobre os custos de operação: os valores declarados pelas operadoras não encontram quase nenhuma confirmação em estudos feitos pelo poder público.



## TIPOS DE SUBSÍDIOS ADOTADOS PELAS CIDADES

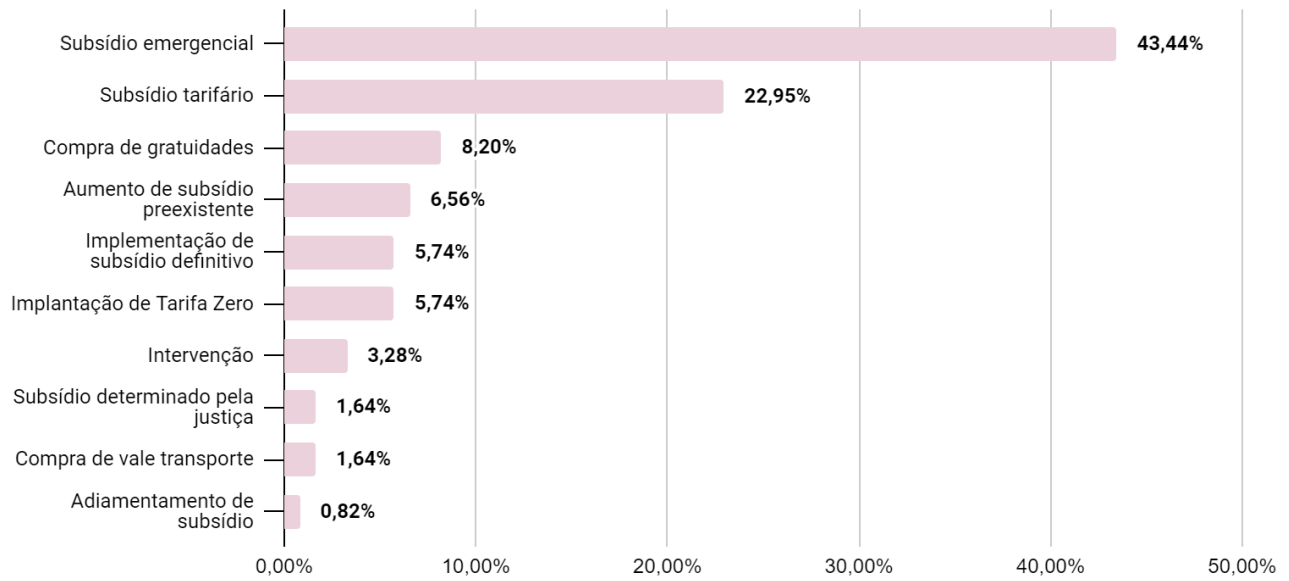


Gráfico 1 - Tipos de Subsídios adotados pelas cidades. Fonte: Elaboração própria a partir dos dados coletados na pesquisa, 2021.

### 5.3 Subsídios e mudança estrutural: implementação de tarifa zero

Dentre as propostas de subsídio, duas, de caráter estrutural, se destacam: a adoção de um subsídio permanente, e não apenas vinculado à duração dos impactos da pandemia, e a adoção de tarifa zero, onde o custeio do transporte passa a ser completamente incluído no orçamento municipal, e não depende da tarifa paga pelos passageiros.

A adoção de um subsídio permanente é uma mudança importante no sentido de melhorar a qualidade do transporte e reduzir seu custo para o usuário. Juiz de Fora (MG), Sapiranga (RS) e Rio Branco (AC) são cidades que adotaram um subsídio permanente para seus sistemas de transporte coletivo. É importante que sejam implementadas, junto ao subsídio, ferramentas de gestão que garantam a transparência e sejam capazes de modificar as formas de remuneração das operadoras.

A escolha por custear por completo o sistema de transporte, adotando a Tarifa Zero e fazendo assim com que o usuário não precise pagar a tarifa no momento do uso, democratiza o acesso à mobilidade, por sua vez, garantidora de outros direitos. Na atual situação de crise econômica e alta de preços, a escolha por não onerar mais os cidadãos com a tarifa é uma medida que contribui para a redução das desigualdades sócio-espaciais. A medida, que se destaca por ser a mais completa solução de financiamento do transporte, foi identificada em 7 cidades:

- Caeté - MG
- Caucaia - CE
- Cerquilha - SP
- Cláudio - MG
- Formosa - GO
- Itapeva - SP
- São Joaquim de Bicas - MG

A implementação da tarifa zero pressupõe um modelo em que se custeia o transporte como um todo, ao invés de um modelo de subsídio “à tarifa”, em que se subsidia a diferença entre a tarifa pública e a de remuneração, sem a necessária transparência sobre custos. Evidentemente, a implantação da tarifa zero precisa caminhar junto com processos transparentes quanto ao custeio: entregar os valores às empresas operadoras sem o devido controle social e, eventualmente, se dobrar às suas exigências quanto ao aumento da remuneração ainda mantém o monopólio do transporte, um serviço essencial, na mão de poucos. Existem, contudo, implementações importantes no sentido de reduzir esse monopólio e aumentar a transparência: contratos curtos e separados, aluguel de frota, pagamento por custo atrelado à qualidade e controle público sobre a arrecadação.

## 5.4 Isenções

Em algumas cidades, ao invés de conceder subsídios, o poder público optou por diferentes tipos de isenções fiscais. A isenção é um tipo de subsídio indireto, visto que a administração pública abre mão de recursos.

Do total de cidades analisadas (171), 21 concederam algum tipo de isenção ou desconto. Dentre as 21 cidades, 14 pertencem ao universo das 100 maiores cidades do país. Isso significa que, ao verificar se havia sido concedido algum subsídio, o tipo encontrado foi a isenção. Outras cidades menores também se destacam, porque a isenção é considerada um tipo de subsídio tanto em documentos oficiais como em fontes secundárias. A forma mais utilizada é a isenção de impostos, que aparece em 73,91% dos casos. Em seguida, aparecem aumento da idade da frota, com 13,04%, e Isenção da Taxa de Gerenciamento, com 8,70%. Por fim, a prática menos utilizada foi o desconto em multas com 4,35%.

Considerando a perspectiva da transparência, a isenção é um modelo mais opaco de subsídio. Não há certeza sobre os valores, que raramente são divulgados. Também é muito mais difícil fiscalizar o impacto concreto sobre a operação, em termos de realização de contrapartidas.

As isenções estão classificadas da seguinte forma:

- Isenção de imposto
- Desconto em multas
- Isenção da Taxa de Gerenciamento
- Aumento da idade da frota<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> O aumento de idade da frota não é, propriamente, uma isenção, mas uma postergação da aquisição de novos ônibus. Trata-se, ainda que provisoriamente, de um incentivo indireto, obtendo efeitos parecidos aos de uma isenção tributária, uma vez que representa um custo a menos para a concessionária. A mesma ideia se aplica aos descontos em multas (tributárias ou não).

Formato da Isenção	Cidades <sup>7</sup>	%
Isenção ou desconto em impostos	17	73,91%
Aumento da idade da frota	3	13,04%
Isenção da Taxa de Gerenciamento	2	8,70%
Desconto em multas	1	4,35%

### TIPOS DE ISENÇÃO ADOTADOS PELAS CIDADES

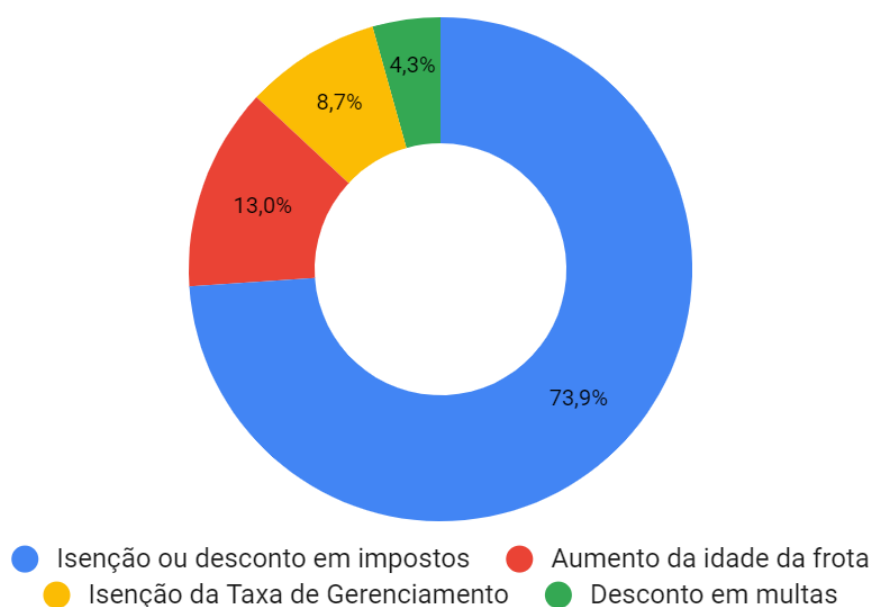


Gráfico 2 - Tipos de Isenção adotados pelas cidades. Fonte: Elaboração própria a partir dos dados coletados na pesquisa, 2021.

<sup>7</sup> A cidade de Montes Claros apresenta tanto Isenção ou Desconto em Impostos como Isenção da Taxa de Gerenciamento. A cidade de Gravataí reportou como tipo de isenção tanto Isenção da Taxa de Gerenciamento como Aumento da idade da frota. Por essa razão as cidades são contabilizadas 2 vezes.

## 5.5 Contrapartidas

Um dos principais dispositivos do PL 3364<sup>8</sup> era a presença de contrapartidas: diferentes tipos de ações e mecanismos a serem implementados pelas operadoras e pelas prefeituras em troca do recebimento do auxílio. A expectativa era de que essas exigências, de caráter emergencial, poderiam abrir o caminho para implementações definitivas no sentido de melhorar a qualidade dos sistemas e aumentar sua transparência. Com o veto ao projeto, os Municípios que implementaram subsídios o fizeram de maneira fragmentada, exigindo diferentes tipos de contrapartida.

As contrapartidas mais interessantes para o usuário foram as vinculadas a temas tarifários, como a redução de tarifa, adoção de tarifa zero ou criação de gratuidades. Nas contrapartidas vinculadas à qualidade do serviço, a ampliação de frota se mostra mais objetiva e realizável do que pressionar por uma redução da lotação. A exigência de veículos com janelas que abrem e álcool gel a bordo, relacionadas diretamente à pandemia, foi considerada por algumas cidades como contrapartida, mas se trata de uma medida sanitária mínima que se impõe em decorrência da pandemia, e não de uma contrapartida que melhora substantivamente a qualidade do serviço.

Contrapartidas importantes também para os trabalhadores dos sistemas incluíram a manutenção de empregos e o pagamento de salários e outros benefícios e encargos trabalhistas. Também foram observadas contrapartidas mais genéricas, como “melhorias no transporte”, que não demonstram em si para que o recurso estará sendo utilizado ou quais melhorias que, de fato, são trazidas para os usuários.

**No universo das 100 maiores cidades, 60 concederam subsídios. Em 12 casos, não há confirmação da existência de algum tipo de contrapartida. Se considerarmos o universo total estudado, de 171 municípios, o número de cidades para as quais não há informações sobre contrapartidas é 29.** Observa-se, portanto, que quando consideradas as cidades menores, a incidência de subsídio sem contrapartida é maior.

A concessão de subsídios sem contrapartidas é um problema grave: as operadoras receberam dinheiro público sem que houvesse um direcionamento explícito sobre o que a administração pública esperava em retorno. Contudo, mesmo quando há a exigência de contrapartidas, por se tratar de medidas emergenciais locais, geralmente não há ações relevantes que garantam transparência e eficiência na concessão de subsídios.

Infelizmente, não há qualquer tipo de padronização de ações ou de informações. Assim, não há como avaliar se, de fato, as contrapartidas foram implementadas. A partir de outros levantamentos

---

<sup>8</sup>PL 3364:/2020: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2255387>

realizados pelo Idec<sup>9</sup>, porém, temos informações de possível não-cumprimento em várias cidades, com denúncias na imprensa sobre a lotação dos ônibus, e também denúncias em âmbito judicial ou em CPIs sobre o não pagamento de encargos trabalhistas, impostos e outros tributos devidos.

É possível observar, a partir da análise sobre contrapartidas, que o financiamento da mobilidade para além da tarifa não é um elemento suficiente para garantir a qualidade do serviço. Em primeiro lugar, como discutido também na seção de subsídios, é necessário modificar o modelo de remuneração. Neste sentido, o subsídio precisa custear o serviço ou parte dele, e não complementar a tarifa pública. Para isso, é fundamental que haja transparência sobre custos. Essa exigência não está claramente descrita nos contratos de concessão, e vimos o mesmo acontecer com os subsídios emergenciais concedidos durante a pandemia.

Em segundo lugar, são necessárias ferramentas para garantir a qualidade do serviço. É possível observar que várias das contrapartidas exigidas iam nessa direção, principalmente o incremento de frota circulante e ampliação de linhas. Para que a qualidade melhore substantivamente, é necessário que o poder público tenha mais ferramentas de gestão: um exemplo é o pagamento do operador atrelado ao cumprimento de parâmetros de qualidade. Se a prefeitura controla a arrecadação, também pode segurar o pagamento na fonte caso haja descumprimentos. Sistemas desse tipo já estão em funcionamento em várias cidades, como Bogotá, na Colômbia.

Neste sentido, é possível observar que algumas contrapartidas são melhores do que outras: a ampliação de viagens e de frota disponível melhora a qualidade do serviço para o usuário. Já as contrapartidas genéricas, descritas como “melhorias”, não modificam a estrutura do transporte coletivo e não melhoram substancialmente a qualidade do serviço prestado.

A mudança do regime de remuneração, saindo do atual modelo de pagamento por passageiro, permite também criar incentivos para a ampliação da produção quilométrica e ampliação de oferta de linhas. Atualmente, as operadoras têm mais incentivo para reduzir os custos, ou seja, a oferta, do que para expandir a oferta e atrair mais passageiros. Com um regime de remuneração atrelado à qualidade e à produção quilométrica, é possível modificar esses incentivos em favor dos usuários.

---

<sup>9</sup> Crise no transporte público provoca greves em série por todo o país. Disponível em:

<https://idec.org.br/idec-na-imprensa/crise-no-transporte-publico-na-pandemia-provoca-greves-em-serie-por-to-do-o-pais>

Crise do transporte público provoca greves e CPIs em todo o Brasil. Disponível em:

<https://idec.org.br/noticia/crise-do-transporte-publico-provoca-greves-e-cpis-em-todo-o-brasil>

O transporte público precisa respirar. Chega de aperto na pandemia! Disponível em:

<https://idec.org.br/noticia/o-transporte-publico-precisa-respirar-chega-de-aperto-na-pandemia>

Idec lista cidades em crise e propõe ações para o transporte público. Disponível em:

<https://idec.org.br/noticia/idec-lista-cidades-em-crise-e-propoe-aco-es-para-o-transporte-publico>

Em algumas cidades, a contrapartida exigida em troca do subsídio foi a de não aumentar a tarifa. Dentro da atual lógica de remuneração por passageiro, isso significa que o subsídio, tecnicamente, é um complemento à tarifa pública, evitando que o aumento recaia sobre o usuário. Nesses casos em particular, o poder público concedeu um subsídio durante a pandemia para evitar aumento da tarifa pública, causado pela queda brusca de passageiros. Visto que, com a implementação do subsídio, o equilíbrio econômico-financeiro das empresas operadoras foi preservado, seria fundamental evitar novos aumentos, inclusive considerando a retomada da demanda mas a oferta ainda reduzida em várias cidades.

As contrapartidas estão classificadas da seguinte forma:

- Não há relato de contrapartida
- Transparência nos valores
- Contrapartidas em pautas trabalhistas:
  - ◆ Garantia de empregos dos trabalhadores
  - ◆ Pagamento de encargos trabalhistas
- Contrapartidas em pautas tarifárias:
  - ◆ Manutenção das gratuidades
  - ◆ Manutenção do valor da tarifa
  - ◆ Redução do valor da tarifa
  - ◆ Implementação de gratuidades
  - ◆ Implantação de tarifa zero
- Contrapartidas em pautas de qualidade
  - ◆ Evitar superlotação nos ônibus
  - ◆ Frota extra
  - ◆ Melhorias no transporte
  - ◆ Ampliação de linhas e itinerários

<b>Contrapartida relatada pelas cidades</b>	<b>Cidades</b>	<b>%</b>
Não relatou contrapartida	29	20,00%
Garantia de empregos de trabalhadores	8	5,52%
Pagamento de encargos trabalhistas	10	6,90%
Manutenção do valor da tarifa	31	21,38%
Manutenção das gratuidades	7	4,83%
Redução do valor da tarifa	22	15,17%
Implementação de gratuidades	10	6,90%
Implantação de tarifa zero	7	4,83%
Ampliação de linhas e itinerários	3	2,07%
Melhorias no transporte	3	2,07%
Evitar superlotação nos ônibus	6	4,14%
Frota extra	1	0,69%
Transparência nos valores	8	5,52%



### TIPOS DE CONTRAPARTIDAS ADOTADAS PELAS CIDADES

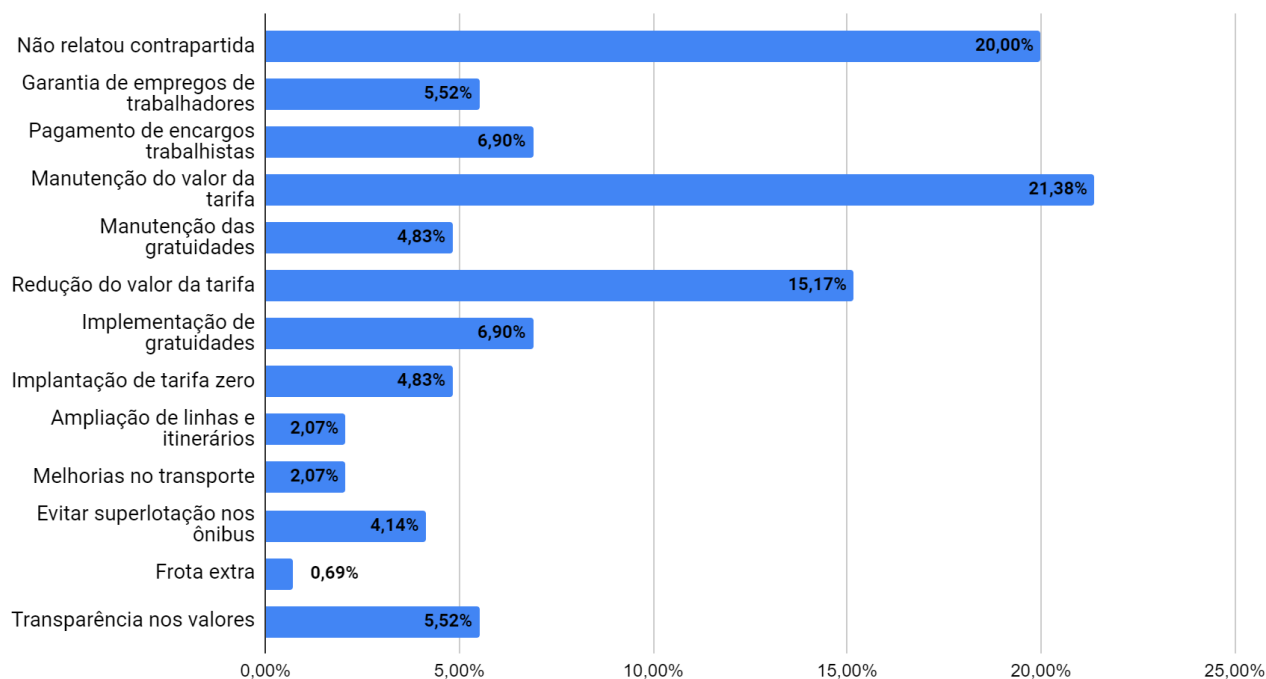


Gráfico 3 - Tipos de Contrapartidas adotadas pelas cidades. Fonte: Elaboração própria a partir dos dados coletados na pesquisa, 2021.



Figura 2 - Mapa das cidades que realizaram alguma forma de subsídio ao transporte coletivo durante a Pandemia. Fonte: Elaboração própria a partir dos dados coletados na pesquisa, 2021.

## 6. CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

### 6.1 Conclusões

A partir dos dados levantados e analisados, seguem algumas conclusões relevantes. Em primeiro lugar, a maioria das cidades entre as 100 maiores implementou algum tipo de subsídio, sinal evidente do esgotamento do atual modelo de financiamento, baseado exclusivamente na arrecadação da tarifa paga pelo usuário. A pesquisa também mostra que cidades menores procuraram implementar subsídios, visto que o modelo de financiamento via tarifa, com remuneração por passageiro, demonstra esgotamento não somente nas cidades mais populosas.

Em segundo lugar, foi possível observar que a **maioria das cidades que concedeu subsídios também procurou exigir algum tipo de contrapartida**, embora em alguns casos a contrapartida tenha sido genérica ou simples. A ideia é que o dinheiro público seja gasto conforme certos critérios, que certos parâmetros mínimos sejam garantidos, e que se busque legados e impactos positivos, além de sanar a crise. Neste sentido, as principais contrapartidas exigidas diziam respeito a questões tarifárias, e também haviam contrapartidas sobre manutenção da frota circulante e manutenção de empregos dos trabalhadores do sistema. **Não foi possível verificar o cumprimento das contrapartidas exigidas.**

Contudo, há numerosas reportagens na imprensa, referentes a praticamente todas as capitais, discutindo o problema da lotação dos ônibus; em outros trabalhos realizados pelo Idec, foram observadas reclamações sobre o não pagamento de encargos trabalhistas; não há transparência quanto ao número de linhas cortadas ou reduzidas. Há indícios fortes, portanto, de que as exigências sobre redução de lotação, dentre outras, não estão sendo cumpridas.

Em algumas cidades, foi adotada como forma de subsídio a compra adiantada de bilhetes, ou então a compra de gratuidades. A compra é um aporte direto às operadoras, uma solução interessante, que gera contrapartidas e promove a discussão do custeio do direito ao transporte. Apesar disso, **em várias cidades foi permitido o corte de gratuidades, particularmente dos idosos.** O efeito dessa medida é o de precarizar ainda mais o transporte para certas faixas sociais. O Idec entrou como *amicus curiae* na ação que contesta o corte de gratuidades para idosos na cidade de São Paulo.

## 6.2 Considerações Finais

Apesar de amplamente difundida no exterior, a adoção de subsídios públicos para o transporte coletivo gera muita desconfiança no Brasil.<sup>10</sup> Sinal disso é o fato de que, em várias cidades, a concessão de subsídios não foi divulgada como uma política pública importante para o período da pandemia e, com frequência, as informações são de difícil acesso. A fragmentação do processo, desde o veto presidencial ao socorro federal até a falta de meios de controle sobre os gastos, é mais um indicativo da situação de abandono do setor, sem políticas públicas e recursos dedicados.

Como apontado anteriormente nesta pesquisa, no Brasil, o custeio da operação do transporte público por ônibus urbano é feito em geral pelas receitas arrecadadas com base nas tarifas pagas pelos usuários dos serviços de transporte<sup>11</sup>. Este modelo resulta em um ciclo vicioso de ações: menos oferta e maior intervalo entre as viagens para reduzir custos, aumentos tarifários abusivos para garantir lucros, maior insatisfação e mais pessoas que renunciam ao transporte coletivo ou, simplesmente, não podem mais pagar por ele, especialmente em período de alta do desemprego e do trabalho autônomo, que não garante o vale-transporte. Nesse ciclo, o antídoto equivocadamente adotado por muitos sistemas para amortizar a queda da demanda é reduzir a oferta, aprofundando ainda mais esse círculo.

Fica clara a necessidade, nesse momento, de mudanças na gestão do setor e definição de novas fontes de financiamento para o setor. Apesar dos aportes de recursos realizados ao longo da pandemia, não houve contrapartidas capazes de modificar, pelo menos temporariamente, as formas de arrecadação e gestão dos sistemas de transporte coletivo. O veto ao socorro emergencial, que continha mais exigências, foi considerado pelo Idec como uma oportunidade perdida no sentido de avançar na implementação de boas práticas de gestão. O ciclo vicioso, mencionado acima, não vai ser quebrado somente com aportes ocasionais de dinheiro: é necessário repensar o paradigma de gestão e financiamento.

Assim, ficam evidentes os limites do atual modelo, de se aumentar o preço das tarifas para financiar as melhorias reivindicadas pelos usuários dos serviços, de redução de oferta e precarização da qualidade em nome do corte de custos, de remuneração baseada apenas na tarifa, desconsiderando produção quilométrica, número de viagens e disponibilidade de frota.

Desde 2015, a mobilidade é considerada um Direito Social pela Constituição. Apesar disso, ao contrário de outros segmentos, o transporte coletivo quase não conta com recursos do poder

---

<sup>10</sup> Xavier, O. B. (2020) Transporte público por ônibus no Brasil e a Covid-19: rumo ao colapso dos sistemas? Anais do 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET, p. 282-293, Fortaleza, Brasil.

<sup>11</sup> Nota técnica IPEA (2013). Tarifação e financiamento do transporte público urbano. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1365>

público, como acontece com o Sistema Único de Saúde (SUS), por exemplo.<sup>12</sup> A mobilidade urbana é importante para a cidade como um todo: a redução do trânsito, de acidentes e da poluição são externalidades positivas benéficas para todo mundo, não somente para quem utiliza o transporte coletivo. Além disso, o transporte é um elemento estruturante da cidade, sendo um meio crucial de planejamento urbano; por que, então, somente os usuários custeiam os sistemas de mobilidade coletiva? A mobilidade, enquanto direito social e instrumento garantidor de direitos, deveria ser custeada por toda a sociedade, e é exatamente esse o papel dos subsídios.

No contexto de discussão de novas fontes de financiamento para o setor, o Idec discute alternativas na esfera federal, como a criação de um fundo interfederativo de mobilidade, a organização de um Sistema Único para administrar o setor, assim como opções no campo municipal, como a reformulação do IPTU, a criação de taxas sobre estacionamentos públicos, sobre pólos geradores de tráfego, aplicativos de mobilidade ou, ainda, a possibilidade de implantação de pedágios urbanos, ainda que esta alternativa seja controversa.

Por fim, a pesquisa reitera a importância de investimentos no setor de mobilidade de duas maneiras: uma de caráter emergencial, como foram os subsídios durante a pandemia, para evitar o colapso total dos sistemas, mas mediante a adoção de contrapartidas que deixem um legado no setor, e outra de tipo estrutural, que demanda reformulações profundas, mas necessárias para garantir o bem viver nas cidades e o acesso a tudo que elas têm a oferecer. A mobilidade, assim, passa de barreira social a meio de aprofundamento democrático, como previsto pela Constituição. Fundamental para avançar neste debate é a ampliação dos espaços de discussão, com a presença de usuários e trabalhadores dos sistemas de transporte em todas as instâncias de governo, em conjunto com a academia e demais instituições da sociedade civil.

---

<sup>12</sup> Boreki, V. (2021). Subsídio ao transporte público beneficia o passageiro e as cidades. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/gpbc/metrocard/subsidio-beneficia-passageiro-e-as-cidades/>

## 7. REFERÊNCIAS

Boreki, V. (2021). **Subsídio ao transporte público beneficia o passageiro e as cidades**. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/gpbc/metrocard/subsidio-beneficia-passageiro-e-as-cidades>

BRASIL (2012). Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)

DOS (2020). **Projeto de Lei 3364**. Dispõe sobre o repasse de recursos a Estados, Distrito Federal e Municípios, em caráter emergencial e em razão do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2255387>

Carvalho, C. H. (2016) **Aspectos Regulatórios e Conceituais das Políticas Tarifárias dos Sistemas de Transporte Público Urbano no Brasil**. IPEA Brasília, DF, Brasil, *Texto para discussão no, 2192*. Crise do transporte público provoca greves e CPIs em todo o Brasil. Disponível em: <https://idec.org.br/noticia/crise-do-transporte-publico-provoca-greves-e-cpis-em-todo-o-brasil>

**Crise no transporte público provoca greves em série por todo o país**. Disponível em: <https://idec.org.br/idec-na-imprensa/crise-no-transporte-publico-na-pandemia-provoca-greves-em-serie-por-todo-o-pais>

Gil, A. C. (2015) **Subsídio tarifário no transporte coletivo, aspectos técnicos, jurídicos e econômicos**. ANTP, Santos, SP, Brasil, XX Congresso da ANTP.

**Idec lista cidades em crise e propõe ações para o transporte público**. Disponível em: <https://idec.org.br/noticia/idec-lista-cidades-em-crise-e-propoe-aco-es-para-o-transporte-publico>

**Impacto da pandemia no transporte urbano por ônibus causa rombo de R\$14,2 bilhões, 77 mil demissões e cerca de 240 greves**. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/05/26/impacto-da-pandemia-no-transporte-urbano-por-onibus-causa-rombo-de-r-142-bilhoes-77-mil-demissoes-e-cerca-de-240-greves/>

IPEA (2013). **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1365>

IPEA (2021) **Tendências e Desigualdades da Mobilidade Urbana no Brasil I: O uso do Transporte Coletivo e Individual** <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/tendencias-na-mobilidade-urbana-no-brasil.pdf>

Mobilize (2021). **Redução de usuário de ônibus é irreversível e torna subsídio necessário**. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12763/reducao-de-usuarios-de-onibus-e-irreversivel-e-torna-subsidio-necessario.html>

**O transporte público precisa respirar. Chega de aperto na pandemia!** Disponível em: <https://idec.org.br/noticia/o-transporte-publico-precisa-respirar-chega-de-aperto-na-pandemia>

Pereira, R. H. M.; C. H. R. Carvalho; F. H. G. F. Souza e A. A. Camarano (2014) **Envelhecimento populacional, gratuidades no transporte público e seus efeitos sobre as tarifas na Região Metropolitana de São Paulo**. IPEA, Brasília, DF, Brasil

WRI Brasil (2020) **Mobilidade urbana em tempos de coronavírus: o impacto no transporte coletivo**. WRI, São Paulo, Brasil. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/04/mobilidade-urbana-em-tempos-de-coronavirus-o-impacto-no-transporte-coletivo>

Xavier, O. B. (2020). **Transporte público por ônibus no Brasil e a Covid-19: rumo ao colapso dos sistemas?** Anais do 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET, p. 282-293, Fortaleza, Brasil.

## 8. ANEXOS

Anexo 1: Tabela resumida do levantamento de cidades que realizaram alguma forma de subsídio

Cidade <sup>13</sup>	Ordem	Estado	Região	Total subsídios (\$)	Tipo de Isenção	Valor Isenção	Tipo de Subsídio	Contrapartida
<b>São Paulo</b>	1	SP	Sudeste	1.477.000.000,00			(1) Aumento de subsídio pré-existente	(1) Garantia de empregos dos trabalhadores (5) Frota extra
<b>Rio de Janeiro</b>	2	RJ	Sudeste	45.965.372,96			(2) Intervenção	(4) Sem contrapartida
<b>Brasília</b>	3	DF	Centro-Oeste	467.000.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(1) Garantia de empregos dos trabalhadores
<b>Salvador</b>	4	BA	Nordeste	88.000.000,00			(5) Compra de gratuidades (2) Intervenção	(3) Manutenção das gratuidades
<b>Fortaleza</b>	5	CE	Nordeste	33.800.000,00			(6) Subsídio tarifário	(2) Evitar superlotação nos ônibus (5) Frota extra (6) Manutenção do valor da tarifa
<b>Belo Horizonte</b>	6	MG	Sudeste	200.000,00			(8) Compra de vale transporte	(2) Evitar superlotação nos ônibus
<b>Manaus</b>	7	AM	Norte	0,00			(1) Aumento de subsídio preexistente	(6) Manutenção do valor da tarifa (10) Melhorias no transporte

<sup>13</sup> A tabela está apresentada na ordem decrescente em níveis de população, ou seja, da cidade mais populosa para a menos populosa no ranking das 100 maiores. As cidades em negrito referem-se às capitais brasileiras. As cidades que não estão dentro do ranking das 100 maiores, não apresentam necessariamente uma ordem em relação aos níveis de população.



								(9) Implementação de gratuidades
<b>Curitiba</b>	8	PR	Sul	180.000.000,00	(1) Isenção ou desconto em impostos	-17.000.000,00	(7) Subsídio Emergencial	(1) Garantia de empregos dos trabalhadores
<b>Grande Recife (Recife + Jaboatão dos Guararapes + Olinda + Paulista)</b>	9	PE	Nordeste	83.000.000,00	(1) Isenção ou desconto em impostos		(1) Aumento de subsídio preexistente	(2) Evitar superlotação nos ônibus (com descontos em horários de menor demanda)
<b>Grande Goiânia (Goiânia + Aparecida de Goiânia + Anápolis)</b>	10	GO	Centro-Oeste	9.149.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(4) Sem contrapartida
<b>Belém</b>	11	PA	Norte	Cidade sem subsídio				
<b>Porto Alegre</b>	12	RS	Sul	55.000.000,00			(6) Subsídio tarifário (5) Compra de gratuidades	(3) Manutenção das gratuidades, (7) Redução do valor da tarifa
Guarulhos	13	SP	Sudeste	47.000.000,00			(1) Aumento de subsídio preexistente	(6) Manutenção do valor da tarifa
Campinas	14	SP	Sudeste	137.000.000,00			(5) Compra de gratuidades	(6) Manutenção do valor da tarifa
<b>São Luís</b>	15	MA	Nordeste	8.250.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(9) Implementação de gratuidades
São Gonçalo	16	RJ	Sudeste	Cidade sem subsídio				
<b>Maceió</b>	17	AL	Nordeste	2.500.000,00	(1) Isenção ou desconto em impostos	A prefeitura zerou a alíquota do ISS para os ônibus em Maceió.	(7) Subsídio Emergencial (5) Compra de gratuidades	(7) Redução Valor Tarifa (9) Implementação de gratuidades

Duque de Caxias	18	RJ	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Campo Grande	19	MS	Centro-Oeste	0,00	(2) Desconto em multas			(9) Implementação de gratuidades
<b>Natal</b>	20	RN	Nordeste	0,00	(1) Isenção ou desconto em impostos	50% sobre ISS e 50% sobre ICMS		(4) Sem contrapartida
<b>Teresina</b>	21	PI	Nordeste	21.000.000,00			(6) Subsídio tarifário	(8) Pagamento de salários
São Bernardo do Campo	22	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
<b>João Pessoa</b>	23	PB	Nordeste	0,00	(1) Isenção ou desconto em impostos	Prefeitura reduziu em 50% o ISS e o Estado reduziu em 50% o ICMS no óleo diesel		(6) Manutenção do valor da tarifa
Nova Iguaçu	24	RJ	Sudeste	Cidade sem subsídio				
São José dos Campos	25	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Santo André	26	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Ribeirão Preto	27	SP	Sudeste	17.000.000,00			(7) Subsídio emergencial	(1) Garantia de emprego dos trabalhadores (2) Evitar superlotação nos ônibus (6) Manutenção do valor da tarifa
Jaboatão dos Guararapes (Incluso no	28	PE	Nordeste	Incluso no subsídio Grande Recife				

subsídio Grande Recife)								
Uberlândia	29	MG	Sudeste	49.000.000,00			(7) Subsídio emergencial	(2) Evitar superlotação nos ônibus
Osasco	30	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Sorocaba	31	SP	Sudeste	0,00			(1) Aumento de subsídio preexistente	(4) Sem contrapartida
Contagem	32	MG	Sudeste	Cidade sem subsídio				
<b>Aracaju</b>	33	SE	Nordeste	Cidade sem subsídio				
Feira de Santana	34	BA	Nordeste	972.798,12			(5) Compra de gratuidades	(9) Implementação de gratuidades
<b>Cuiabá</b>	35	MT	Centro-Oeste	0,00			(6) Subsídio tarifário	(3) Manutenção das gratuidades
Joinville	36	SC	Sul	10.300.000,00	(1) Isenção ou desconto em impostos		(7) Subsídio Emergencial (4) Subsídio determinado pela justiça	(4) Sem contrapartida
Aparecida de Goiânia (Incluso no subsídio Grande Goiânia)	37	GO	Centro-Oeste	Incluso no subsídio Grande Goiânia				
Londrina	38	PR	Sul	20.000.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(4) Sem contrapartida
Juiz de Fora	39	MG	Sudeste	14.900.000,00			(9) Implantação de Subsídio Definitivo	(6) Manutenção do valor da tarifa (1) Garantia de emprego de trabalhadores

<b>Porto Velho</b>	40	RO	Norte	5.972.256,59			(6) Subsídio tarifário	(7) Redução do valor da tarifa (9) Implementação de gratuidades
Ananindeua	41	PA	Norte	Cidade sem subsídio				
Serra	42	ES	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Caxias do Sul	43	RS	Sudeste	4.000.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(4) Sem contrapartida
<b>Macapá</b>	44	AP	Sudeste	0,00	(1) Isenção ou desconto em impostos	Desconto no combustível		(6) Manutenção do valor da tarifa
Niterói	45	RJ	Sudeste	Cidade sem subsídio				
<b>Florianópolis</b>	46	SC	Sudeste	4.183.079,84			(3) Adiantamento de subsídio	(4) Sem contrapartida
Belford Roxo	47	RJ	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Campo dos Goytacazes	48	RJ	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Vila Velha	49	ES	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Mauá	50	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				

São João de Meriti	51	RJ	Sudeste	Cidade sem subsídio				
São José do Rio Preto	52	SP	Sudeste	16.600.000,00			(6) Subsídio Tarifário	(6) Manutenção do valor da tarifa
Mogi das Cruzes	53	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Betim	54	MG	Sudeste	Cidade sem subsídio				
<b>Boa Vista</b>	<b>55</b>	<b>RR</b>	<b>Norte</b>	<b>Cidade sem subsídio</b>				
Maringá	56	PR	Sul	Cidade sem subsídio				
Santos	57	SP	Sudeste	800.000,00			(6) Subsídio Tarifário	(6) Manutenção do valor da tarifa
Diadema	58	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Jundiaí	59	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
<b>Rio Branco</b>	60	AC	Sudeste	2.400.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(8) Pagamento de salários (7) Redução do valor da tarifa
Montes Claros	61	MG	Sudeste	0,00	(1) Isenção ou desconto em impostos (3) Isenção da taxas de Gerenciamento			(4) Sem contrapartida
Campina Grande	62	PB	Sudeste	3.600.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(9) Implementação de gratuidades

Piracicaba	63	SP	Nordeste	7.181.369,40			(7) Subsídio Emergencial	(8) Pagamento de encargos trabalhistas
Carapicuíba	64	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Anápolis (Incluso no subsídio Grande Goiânia)	65	GO	Sudeste	Incluso no subsídio Grande Goiânia				
Olinda ((Incluso no subsídio Grande Recife)	66	PE	Nordeste	Incluso no subsídio Grande Recife				
Cariacica	67	ES	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Bauru	68	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Itaquaquecetuba	69	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
São Vicente	70	SP	Nordeste	0,00			(7) Subsídio Emergencial	(4) Sem contrapartida
<b>Vitória</b>	71	ES	Sudeste	0,00			(7) Subsídio Emergencial	(8) Pagamento de salários
Caruaru	72	PE	Nordeste	0,00	(1) Isenção ou desconto em impostos			(11) Transparência nos valores
Caucaia	73	CE	Nordeste	0,00			(10) Implantação de Tarifa Zero	(13) Implantação de Tarifa Zero
Blumenau	74	SC	Sul	16.000.000,00			(4) Subsídio determinado pela justiça	(8) Pagamento de encargos trabalhistas
Petrolina	75	PE	Nordeste	Cidade sem subsídio				

Ponta Grossa	76	PR	Sudeste	1.718.363,37			(7) Subsídio Emergencial	(8) Pagamento de encargos trabalhistas
Franca	77	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Canoas	78	RS	Sudeste	4.000.000,00			(5) Compra de gratuidades	(8) Pagamentos de encargos trabalhistas (9) Implementação de gratuidades
Pelotas	79	RS	Sul	0,00	(1) Isenção ou desconto em impostos		(7) Subsídio Emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa
Vitória da Conquista	80	BA	Nordeste	0,00			(6) Subsídio Tarifário	(7) Redução do valor da tarifa
Ribeirão das Neves	81	MG	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Uberaba	82	MG	Sudeste	3.000.000,00	(1) Isenção ou desconto em impostos		(7) Subsídio Emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa (11) Transparência nos valores
Paulista (Incluso no subsídio Grande Recife)	83	PE	Nordeste	Incluso no subsídio Grande Recife				
Praia Grande	84	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Cascavel	85	PR	Sul	Cidade sem subsídio				
São José dos Pinhais	86	PR	Sul	Cidade sem subsídio				

Guarujá	87	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Taubaté	88	SP	Sudeste	0,00			(1) Aumento de subsídio preexistente (6) Subsídio tarifário	(6) Manutenção do valor da tarifa
<b>Palmas</b>	89	TO	Norte	0,00			(7) Subsídio Emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa (8) Pagamento de salários
Limeira	90	SP	Sudeste	20.000.000,00			(7) Subsídio emergencial	(4) Sem contrapartida
Camaçari	91	BA	Nordeste	Cidade sem subsídio				
Santarém	92	PA	Norte	Cidade sem subsídio				
Petrópolis	93	RJ	Sudeste	700.000,00			(6) Subsídio tarifário	(7) Redução do valor da tarifa
Mossoró	94	RN	Nordeste	220.000,00	(1) Isenção ou desconto em impostos	O Município diminuiu em 50% a cobrança sobre ISS e o Estado também cobrou 50% a menos na taxa de ICMS sobre os combustíveis até o fim do ano de 2020. A intenção foi impedir o aumento da passagem dos ônibus.	(7) Subsídio emergencial	(12) Ampliação de linhas ou itinerários



Suzano	95	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Taboão da Serra	96	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Varzea Grande	97	MT	Centro-Oeste	Cidade sem subsídio				
Sumaré	98	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Marabá	99	PA	Norte	800.000,00			(7) Subsídio emergencial	(4) Sem contrapartida
Gravataí	100	RS	Sul	4.952.000,00	(3) Isenção da Taxa de Gerenciamento (4) Aumento da idade da frota		(7) Subsídio emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa
Americana	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(9) Implantação de Subsídio Definitivo	(7) Redução do valor da tarifa
Araçatuba	não está nas 100	SP	Sudeste	350.000,00			(7) Subsídio emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa
Araranguá	não está nas 100	SC	Sul	0,00			(7) Subsídio emergencial	(4) Sem contrapartida
Araruama	não está nas 100	RJ	Sudeste	0,00			(9) Implantação de Subsídio Definitivo	(7) Redução do valor da tarifa
Araucária	não está nas 100	PR	Sul	0,00			(1) Aumento de subsídio preexistente (6) Subsídio tarifário	(7) Redução do valor da tarifa
Atibaia	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(9) Implantação de Subsídio Definitivo	(6) Manutenção do valor da tarifa

Birigui	não está nas 100	SP	Sudeste	350.000,00			(7) Subsídio emergencial	(10) Melhorias no transporte
Botucatu	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(6) Subsídio tarifário	(6) Manutenção do valor da tarifa
Cachoeirinha	não está nas 100	RS	Sul	220.000,00			(8) Compra de vale transporte	(4) Sem contrapartida
Cachoeiro do Itapemirim	não está nas 100	ES	Sudeste	0,00			(6) Subsídio tarifário	(6) Manutenção do valor da tarifa
Campo Bom	não está nas 100	RS	Sul	0,00			(7) Subsídio emergencial	(10) Melhorias no transporte
Campos do Jordão	não está nas 100	SP	Sudeste	412.000,00			(7) Subsídio emergencial	(4) Sem contrapartida
Catanduva	não está nas 100	SP	Sudeste	2.000.000,00			(7) Subsídio emergencial	(4) Sem contrapartida
Cianorte	não está nas 100	PR	Sul	0,00			(1) Aumento de subsídio preexistente	(7) Redução do valor da tarifa
Conselheiro Lafaiete	não está nas 100	MG	Sudeste	466.000,00			(7) Subsídio emergencial	(11) Transparência nos valores (8) Pagamento de encargos trabalhistas
Cruzeiro	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(6) Subsídio tarifário	(6) Manutenção do valor da tarifa
Cubatão	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(6) Subsídio tarifário	(4) Sem contrapartida
Esteio	não está nas 100	RS	Sul	520.000,00	(4) Aumento da idade da frota		(6) Subsídio tarifário	(7) Redução do valor da tarifa
Formiga	não está nas 100	MG	Sudeste	0,00			(7) Subsídio emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa

Foz do Iguaçu	não está nas 100	PR	Sul	0,00			(2) Intervenção	(1) Garantia de empregos de trabalhadores
Gaspar	não está nas 100	SC	Sul	3.815.280,00			(7) Subsídio emergencial	(4) Sem contrapartida
Governador Valadares	não está nas 100	MG	Sudeste	0,00			(7) Subsídio emergencial	(3) Manutenção das gratuidades (6) Manutenção do valor da tarifa
Indaiatuba	não está nas 100	SP	Sudeste	1.580.000,00			(7) Subsídio emergencial	(7) Redução do valor da tarifa
Itajaí	não está nas 100	SC	Sul	4.000.000,00			(9) Implantação de Subsídio Definitivo	(11) Transparência nos valores
Itatiba	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(6) Subsídio tarifário	(4) Sem contrapartida
Jaboticabal	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(5) Compra de gratuidades	(6) Manutenção do valor da tarifa
Jacareí	não está nas 100	SP	Sudeste	240.000,00			(7) Subsídio emergencial	(8) Pagamentos de encargos trabalhistas
Jaraguá do Sul	não está nas 100	SC	Sul	341.000,00			(7) Subsídio emergencial	(11) Transparência nos valores (2) Evitar superlotação nos ônibus
João Monlevade	não está nas 100	MG	Sudeste	2.100.000,00			(7) Subsídio emergencial	(1) Garantia de empregos de trabalhadores (3) Manutenção das gratuidades
Juazeiro do Norte	não está nas 100	CE	Nordeste	200.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa
Lajeado	não está nas 100	RS	Sul	271.800,00	(1) Isenção ou desconto em impostos	106.000,00	(7) Subsídio Emergencial	(4) Sem contrapartida

Lins	não está nas 100	SP	Sudeste	300.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(7) Redução do valor da tarifa (9) Implementação de gratuidades
Louveira	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(9) Implantação de Subsídio Definitivo	(7) Redução do valor da tarifa (9) Implementação de gratuidades
Muriaé	não está nas 100	MG	Sudeste	600.000,00			(6) Subsídio Tarifário	(4) Sem contrapartida
Nova Friburgo	não está nas 100	RJ	Sudeste	400.000,00	(1) Isenção ou desconto em impostos		(7) Subsídio Emergencial	(4) Sem contrapartida
Novo Hamburgo	não está nas 100	RS	Sul	2.700.072,25			(7) Subsídio Emergencial	(11) Transparência nos valores
Olímpia	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(7) Subsídio Emergencial	(12) Ampliação de linhas e itinerários (6) Manutenção do valor da tarifa
Panambi	não está nas 100	RS	Sul	300.000,00	(1) Isenção ou desconto em impostos		(7) Subsídio Emergencial	(7) Redução do valor da tarifa
Paulínia	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(6) Subsídio Tarifário	(4) Sem contrapartida
Pindamonhangaba	não está nas 100	SP	Sudeste	1.350.000,00			(6) Subsídio Tarifário	(7) Redução do valor da tarifa
Poços de Caldas	não está nas 100	MG	Sudeste	350.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(7) Redução do valor da tarifa
Pouso Alegre	não está nas 100	MG	Sudeste	0,00			(6) Subsídio Tarifário	(7) Redução do valor da tarifa

Presidente Prudente	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(2) Intervenção	(4) Sem contrapartida
Rio Grande	não está nas 100	RS	Sul	0,00			(5) Compra de gratuidades	(3) Manutenção das gratuidades
Rio Negro	não está nas 100	PR	Sul	0,00			(5) Compra de gratuidades	(3) Manutenção das gratuidades
Santa Cruz do Sul	não está nas 100	RS	Sul	273.000,00			(7) Subsídio Emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa
Santa Maria	não está nas 100	RS	Sul	0,00	(1) Isenção ou desconto em impostos		(7) Subsídio emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa
Santo Ângelo	não está nas 100	RS	Sul	0,00			(6) Subsídio Tarifário	(6) Manutenção do valor da tarifa
Santo Antônio da Patrulha	não está nas 100	RS	Sul	127.847,54	(1) Isenção ou desconto em impostos		(7) Subsídio emergencial	(4) Sem contrapartida
São Leopoldo	não está nas 100	RS	Sul	0,00	(4) Aumento da idade da frota		(5) Compra de gratuidades	(1) Garantia de empregos de trabalhadores
São Luiz Gonzaga	não está nas 100	RS	Sul	0,00			(6) Subsídio Tarifário	(11) Transparência nos valores (6) Manutenção do valor da tarifa
São Sebastião	não está nas 100	SP	Sudeste	783.519,56			(6) Subsídio Tarifário	(6) Manutenção do valor da tarifa (12) Ampliação de linhas e itinerários
Sapiranga	não está nas 100	RS	Sul	0,00			(9) Implantação de Subsídio Definitivo	(4) Sem contrapartida

Sapucaia do Sul	não está nas 100	RS	Sul	1.500.000,00			(7) Subsídio emergencial	(11) transparência nos dados
Três Corações	não está nas 100	MG	Sudeste	1.075.000,00			(6) Subsídio Tarifário	(7) Redução do valor da tarifa
Umuarama	não está nas 100	PR	Sul	0,00			(7) Subsídio emergencial	(6) Manutenção do valor da tarifa
Valinhos	não está nas 100	SP	Sudeste	441.949,20			(6) Subsídio Tarifário	(4) Sem contrapartida
Viamão	não está nas 100	RS	Sul	4.921.985,06			(6) Subsídio Tarifário	(7) Redução do valor da tarifa
Apucarana	não está nas 100	PR	Sul	2.500.000,00			(6) Subsídio Tarifário	(7) Redução do valor da tarifa
Dois Irmãos	não está nas 100	RS	Sul	0,00			(7) Subsídio emergencial	(7) Redução do valor da tarifa
Paranaguá	não está nas 100	PR	Sul	0,00			(7) Subsídio emergencial	(4) Sem contrapartida
Igarapé	não está nas 100	MG	Sudeste	64.000,00			(7) Subsídio emergencial	(4) Sem contrapartida
Formosa	não está nas 100	GO	Centro-Oeste	0,00			(10) Implantação de Tarifa Zero	(13) Implantação de Tarifa Zero
Itapeva	não está nas 100	SP	Sudeste	0,00			(10) Implantação de Tarifa Zero	(13) Implantação de Tarifa Zero
Caeté	não está nas 100	MG	Sudeste	0,00			(10) Implantação de Tarifa Zero	(13) Implantação de Tarifa Zero
São Joaquim de Bicas	não está nas 100	MG	Sudeste	720.000,00			(10) Implantação de Tarifa Zero	(13) Implantação de Tarifa Zero

Cláudio	não está nas 100	MG	Sudeste	0,00			(10) Implantação de Tarifa Zero	(13) Implantação de Tarifa Zero
Cerquilha	não está nas 100	SP	Sudeste	981.950,40			(10) Implantação de Tarifa Zero	(13) Implantação de Tarifa Zero
Aracruz	não está nas 100	ES	Sudeste	Cidade sem subsídio				
Guarapuava	não está nas 100	PR	Sul	Cidade sem subsídio				
Santana de Parnaíba	não está nas 100	SP	Sudeste	Cidade sem subsídio				