

10

passos para ter
tarifa zero e transporte
de qualidade no seu

**plano de
governo**



— COALIZÃO —
mobilidade
triplo zero

idec
instituto de defesa
de consumidores

O transporte coletivo caro e de má qualidade é um problema grave em todos os municípios do Brasil. Isso afasta as pessoas do serviço e impede que possam acessar outros direitos, como trabalho, educação, saúde e lazer. Dessa forma, a desigualdade social aumenta e a economia da cidade é prejudicada.

Hoje, mais de 100 municípios no Brasil já têm tarifa zero, para todas as pessoas e em todos os dias e horários. Mas manter essa política com estabilidade, atendendo ao aumento de usuários e garantindo a qualidade do transporte, não é simples. Exige algumas medidas técnicas fundamentais, que incluem novas ferramentas de gestão e contratação do serviço.

Para ajudar nessa tarefa, o Idec, com apoio da Coalizão Mobilidade Triplo Zero, organizou um passo-a-passo, com foco na garantia do direito à cidade, na redução das emissões de carbono e ampliação da transparência sobre as decisões e uso dos recursos públicos.

5 princípios para garantir uma boa gestão do transporte público com tarifa zero

1. A prefeitura deve ter **capacidade de controle** sobre o serviço, o concessionário não pode dominar as infraestruturas do serviço, como garagens e bilhetagem.
2. O serviço de transporte público deve ser bancado com recursos públicos, não com a tarifa paga pelos usuários. O custo do serviço deve estar baseado nos gastos reais que se tem para fazê-lo funcionar, e não na quantidade de passageiros transportados. Caso contrário se tornará caro e ruim.
3. **Transparência, dados e participação popular** são essenciais para controle e fiscalização do serviço e dos recursos.
4. Os planos de governo devem estar alinhados com a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei Federal 12.587/2012).
5. O transporte público é um direito social, previsto na Constituição. Isto significa que é dever do poder público promovê-lo com qualidade e universalidade. As empresas concessionárias podem operar o serviço, mas não são responsáveis pelas tomadas de decisões na sua prestação.

**Propostas
que podem
ser incluídas
em seu plano**



1

Propor ou organizar a legislação existente

Leis, contratos e Planos de Mobilidade precisam prever a responsabilidade de controle do serviço pelo poder público, que pode ser exercido por uma **empresa pública** ou **autarquia**, com equipe qualificada em quantidade adequada, para definir questões como: modelo de prestação de serviços (concessão ou prestação direta), modelo de remuneração dos operadores, forma de aquisição da frota, planos de descarbonização da frota, transparência e participação etc.

Criar uma **empresa pública** é estratégico para dar mais controle à prefeitura, caso o operador do sistema não entregue o serviço de forma adequada.

Para saber mais:



Boas práticas de gestão dos ônibus na visão do usuário - Idec



Inovações contratuais para eletrificação - ITDP Brasil

2

Organizar os critérios de qualidade do serviço

O serviço deve garantir a **cobertura integral** da cidade, sem deixar bairros e regiões desatendidas, e assegurar uma **frequência e regularidade** que estimule o uso do transporte público, incluindo os horários fora de pico (à noite e nos fins de semana).

Para isso, o operador do sistema deve ser **remunerado pelo custo de operação e o pagamento deve ser submetido a critérios de qualidade**.

A rede de transporte deve ter um **planejamento unificado** e regras de integração com serviços de cidades vizinhas, buscando estabelecer uma coordenação regional ou metropolitana.

Para reduzir a poluição, o aquecimento global e dar mais qualidade ao serviço, deve-se planejar a substituição da frota por ônibus zero emissões, como os elétricos.

Para saber mais:



[Referências para eletromobilidade no Brasil - ITDP Brasil](#)



[Programa QualiÔnibus - WRI Brasil](#)

3

Remunerar o operador pelo serviço prestado e controlar a planilha de custos

No modelo predominante hoje, paga-se as empresas de ônibus por passageiro transportado, por meio da cobrança da tarifa.

A remuneração **não é vinculada à realização efetiva das viagens**, induzindo à queda da frequência e ao aumento da superlotação no transporte.

Pagar pela real execução das viagens e controlar a **planilha de custos**, além de garantir a qualidade do serviço e transparência sobre o uso do dinheiro público, é essencial para implantar a tarifa zero, já que o número de passageiros vai subir e as viagens devem ser ampliadas.

Para saber mais:



[Remuneração por custo para a transparência e qualidade - Idec](#)



[Pesquisa sobre licitações de ônibus em 12 capitais - Idec](#)

4

Controlar a bilhetagem eletrônica

O controle público da bilhetagem permite gerenciar o dinheiro recebido e os **dados sobre demanda de uso do serviço**. Essas informações são fundamentais para basear a criação da tarifa zero. Após a implantação da gratuidade, esse controle servirá para gerar dados sobre demanda.

Para adquirir este controle, o poder público local pode **assumir a gestão** da bilhetagem, como ocorre em São Paulo e Curitiba, ou **contratar empresas públicas ou privadas** para realizar o serviço, como está sendo feito em Brasília e no Rio de Janeiro.

Para saber mais:



Bilhetagem deve ficar sob controle do poder público - Idec



Boletim Por que tão caro? - Casa Fluminense

5

Controlar as garagens de ônibus

Garagens são áreas extensas que precisam estar bem localizadas em relação à rede de transportes. A concentração na mão dos concessionários prejudica a **competitividade dos processos de licitação** e a flexibilidade de substituição de operadores.

Para controlar esses ativos, a prefeitura pode desapropriar os terrenos, ou defini-los como bens reversíveis de concessões de operação de transportes.

Para saber mais:



Garagens devem pertencer às prefeituras
- Idec



5 inovações em contratos de concessão do transporte - WRI

6

Criar fontes de financiamento para garantir a tarifa zero

O transporte público beneficia toda a cidade, inclusive quem não o utiliza. Por isso, o conjunto da sociedade precisa ajudar a pagar por ele. Não é justo somente o usuário bancar o serviço por meio da tarifa.

Assim, deve-se criar instrumentos de financiamento para cobrir os custos da operação. A Lei federal 12.587/12 prevê que as **prefeituras definam** estas fontes, como: cobrança pelo uso do carro, taxaço dos serviços de transporte por aplicativo, cobrança sobre estacionamento em via pública, recursos de multas e créditos de carbono etc.

Um fundo específico deve ser criado para reunir esses recursos.

Para saber mais:



Financiamento do transporte público urbano no Brasil - Inesc



Novas fontes de custeio do transporte público coletivo - Ipea



Existe ônibus grátis - Tarifa Zero BH

7

Produzir e divulgar dados sobre o serviço

Com o controle da **bilhetagem**, **das informações de GPS** e do serviço e seus custos, é importante a prefeitura gerar, acompanhar e **dar transparência aos dados**, incluindo avaliação de qualidade.

Um sistema de monitoramento ajuda a **controlar** a qualidade e avaliar necessidades de **melhoria** do serviço, como aumento da frequência ou idade da frota. Além disso, a abertura de dados é essencial para o trabalho de fiscalização dos custos que, com a tarifa zero, serão pagos com recursos públicos.

Para saber mais:



[Uso e abertura de dados para o transporte coletivo - ITDP Brasil](#)



[Uso de dados para gestão da mobilidade - ITDP Brasil](#)

8

Abrir canais de transparência e participação popular

É direito do usuário ter acesso a **canais de reclamação e de transparência** simples e de fácil uso, bem como ao **conselho de participação**, que deve ser eleito e ter representatividade. Para tal, deve-se considerar critérios de **diversidade** e as necessidades de todas as pessoas que utilizam o serviço, incluindo gênero, raça, idade, tipo e nível de deficiência.

A possibilidade de tomar **decisões mais informadas** - como opções de rotas, prever atrasos, escolher horários mais convenientes etc. - estimula o uso do transporte público no dia a dia. Isso facilita a construção coletiva e o acompanhamento de políticas públicas por parte dos cidadãos e cidadãs.

Para saber mais:



SUM - Sistema Único de Mobilidade - Coalizão Mobilidade Triplo Zero



Participação popular: o papel do cidadão - Idec

9

Garantir um sistema de transporte transformador e sensível a gênero, raça, idade e tipos de deficiência

Deve-se estabelecer metas progressivas de maior diversidade e inclusão no planejamento e operação do transporte público.

Na operação, é importante prever equipamentos para o monitoramento e controle de crimes de gênero e discriminatórios, além de dispositivos para o relato e denúncia de ocorrências de importunação sexual, discriminação, violência e outros crimes.

Todo o material de comunicação interna e externa deve considerar representatividade em termos de gênero, raça, idade e tipos de deficiência.

Para saber mais:



Soluções para a gestão equitativa da mobilidade
- ITDP Brasil



Acesso de mulheres e crianças à cidade
- ITDP Brasil

10

Construir infraestrutura para dar qualidade e integrar os modos ativos

Infraestrutura adequada garante prioridade ao transporte público nas vias e gera eficiência, atraindo mais usuários. Isso se torna essencial diante do aumento de demanda que a implantação de tarifa zero gera.

A cidade precisa ter metas para: **corredores exclusivos de ônibus**, sistemas de Bus Rapid Transit **(BRT) e VLTs** em seus **Planos de Mobilidade**. Também deve buscar financiamentos para sua implantação.

Inicialmente a prefeitura pode adotar medidas mais simples, como **faixas exclusivas de ônibus**, que são mais baratas e rápidas de implantar.

Além disso, a rede de corredores precisa ser planejada de forma totalmente integrada, considerando **calçadas, travessias e ciclovias, além de segurança viária**. Assim as pessoas podem circular com conforto e segurança e acessar com facilidade o transporte público.

Para saber mais:



[Metodologia para avaliação de corredores de transporte - ITDP Brasil](#)



[Prioridade do transporte coletivo em 12 capitais - Idec](#)



[Estratégias para promover a ciclomobilidade - ITDP Brasil](#)

Outros links

- ▶ [Indicadores para concessões no transporte público - ITDP Brasil](#)
- ▶ [Acesso para pessoas com deficiência em áreas urbanas - ITDP Brasil](#)
- ▶ [Vale-transporte: estudo para sua reformulação - Fundação Rosa Luxemburgo](#)
- ▶ [Mobilidade urbana na primeira infância - ITDP Brasil](#)
- ▶ [Guia de sistemas de bicicletas compartilhadas - ITDP Brasil](#)
- ▶ [Estratégia Nacional da Bicicleta - União de Ciclistas do Brasil](#)
- ▶ [Boletim: transporte de média e alta capacidade no Brasil - ITDP Brasil](#)
- ▶ [Transição energética justa no transporte público - ITDP Brasil](#)
- ▶ [Não foi em vão: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens do RJ - Casa Fluminense](#)
- ▶ [Precificação de estacionamentos em vias públicas - ITDP Brasil](#)