Sexta-Feira, 06 de Novembro de 2026

Tarifa Zero: projeto de lei abre espaço para fim das cobranças e propõe mudar gestão do transporte público no Brasil

Marco do transporte público ganhou prioridade no Congresso e vai para o debate em plenário

Mudar a lógica da organização do transporte público e do financiamento desse serviço no Brasil é o principal desafio da Câmara do Projeto de Lei 3.278. O chamado "marco do transporte público" propõe uma transformação no sistema e abre espaço para uma pauta que parecia inviável décadas atrás, mas que ganhou espaço nos últimos anos: a implementação da tarifa zero.

Escrito pelo ex-senador e atual ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Antonio Anastasia, o texto determina, antes de tudo, uma mudança na perspectiva do transporte público no país. O serviço passa a ser tratado como um direito social e propõe uma alteração na lógica de estruturar o transporte, partindo da universalização do acesso, da sustentabilidade ambiental, social e econômica, e, principalmente, da qualidade e da eficiência do serviço.

Em 28 páginas, o projeto estruturado ao longo de quatro anos deixa clara a possibilidade de dispensar a cobrança de tarifa para os usuários. Para isso, o documento muda a forma como é financiado o transporte público no país e como são estruturados os contratos com as empresas que vão prestar esse serviço. O PL trata como prioridade para a remuneração das empresas critérios como a pontualidade, disponibilidade e satisfação do passageiro.

O projeto de lei voltou à pauta na semana passada depois que foi aprovado regime de urgência para ser votado na Câmara dos Deputados. Com isso, ele será discutido no plenário depois de já ter passado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Para especialistas em urbanismo que participaram da construção do PL, essa mudança é um dos principais pontos para melhorar a qualidade do serviço para a população. Rafael Calabria é pesquisador de Mobilidade Urbana do Instituto de Defesa de Consumidores e fez parte da elaboração do projeto de lei. Ele entende que um fator determinante que deve ser disputado no Congresso é a forma como são feitos os contratos com as empresas.

Hoje, quem presta o serviço nas cidades ganha o repasse das prefeituras por passageiro. A ideia é que isso mude para melhorar o atendimento.

"As regras dos contratos são cruciais para que as prefeituras não paguem as empresas por passageiros. Essa conta leva à lotação. Quanto mais lotado, mais o empresário ganha. Essa conta é uma das raízes da má qualidade. Então as empresas vão receber por qualidade, ou seja, quilometragem percorrida, cumprimento de horários, frequência dos ônibus e trens", disse ao **Brasil de Fato**.

A proposta trazida no PL orienta os contratos em sete tópicos: disponibilidade, conectividade e continuidade; regularidade e pontualidade; segurança para o trânsito e para os passageiros; acessibilidade e conforto; satisfação dos passageiros; respeito ao meio-ambiente; e integração com outros modos de transporte. Esses critérios serão usados para a avaliação das empresas e, principalmente, para o oferecimento dos serviços.

As empresas também precisam apresentar estudos regulares sobre espaços com maior demanda e cálculos de oferta, identificando o padrão e a frequência para cada região.

Para conseguir cumprir com esses requisitos e ainda abrir espaço para a tarifa zero, o marco do transporte público fala em "outras frentes de arrecadação". Algumas delas são formas tradicionais como publicidades e direitos de nome nos veículos, terminais e estações. Mas o documento também apresenta algumas formas menos convencionais e outras já usadas em algumas cidades que cobram de transportes privados ou

individuais para destinar recursos para o transporte público.

Uma delas é a cobrança de estacionamento em áreas públicas e a taxação de estacionamentos privados. A ideia é desincentivar o uso de carros e motos e fomentar o acesso às áreas centrais ou de grande demanda a partir dos transportes coletivos.

Essa é a mesma lógica usada no PL para sugerir a cobrança de serviços de aplicativo de transporte, tarifas para estacionamento e até tarifa por congestionamento. Essa ferramenta é usada no centro de Milão e funciona como um pedágio cobrado para acessar a zona central da cidade, especialmente nas horas de pico.

Renato Boareto é especialista em planejamento urbano e trabalho no Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema), além de ter sido diretor de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades. Ele afirma que essas medidas partem da ideia de que o transporte urbano é um serviço público e, como os outros, deve ser custeado por toda a população, não só por quem usa o serviço.

“Uma grande sinalização que tem nessa lei é o financiamento social do transporte público. O entendimento é que toda a sociedade tem que ajudar a financiar um sistema público. A sociedade tem que custear o serviço, independente se usa ou não, porque os benefícios sociais, ambientais são muito grandes”, disse ao **Brasil de Fato**.

A Tarifa Zero não é proibida no Brasil e hoje já é usada em ao menos 130 cidades do país. Maricá (RJ), Batatais (SP) e Aquiraz (CE) são alguns exemplos. Mas grande parte das cidades oferece transporte gratuito em algumas rotas e horários específicos. Algumas capitais já oferecem o benefício, mas em forma de teste. São Paulo (SP) e Brasília (DF) foram as primeiras grandes cidades a oferecer essa modalidade, mas somente aos domingos.

A primeira cidade do país a adotar essa medida foi Conchas (SP). Em 1992, o município, que hoje tem 18 mil habitantes, deixou de cobrar passagem no transporte urbano. A medida foi tomada durante a gestão do prefeito Paulo Nunes de Almeida, um dos primeiros chefes do Executivo municipal eleito pelo PT.

“Cada cidade tem as suas próprias leis para a Tarifa Zero. O que o PL estabelece são formas de controlar o serviço que você está submetendo a tarifa zero. Ela não se torna obrigatória, até porque precisa de uma transição dos contratos que estão vigentes com as empresas de ônibus. É importante que tenhamos recursos novos para modernizar o que está aí”, pondera Boareto.

Mudança na gestão

O marco do transporte público também dá ao governo federal um novo papel na coordenação dessa política pública. Se antes a responsabilidade da gestão era dos municípios, agora estados e até a União podem participar da gestão dos transportes urbanos.

Um dos pontos centrais debatidos por urbanistas é a necessidade de um sistema nacional do transporte público, para centralizar as ações e políticas para o setor. Ainda que não especifique como isso seria feito, a orientação é para que o governo crie essa ferramenta inspirada no Sistema Único de Saúde (SUS), que opera localmente de acordo com as necessidades de cada lugar, mas sob uma política nacional.

Outro critério importante para as cidades menores do Brasil é a possibilidade de consórcios regionais entre municípios vizinhos para facilitar a integração da rede para quem mora em um lugar e precisa ir todos os dias para outra cidade. O princípio de integração de linhas e bilhetes é mencionado como fundamental para a gestão do transporte.

A ideia é também orientar os investimentos para a infraestrutura do transporte. Corredores exclusivos, construção de linhas de metrô e trem e abertura de estações são exemplos mencionados.

Outro tópico importante é relativo à transparência. As empresas passam a ser obrigadas a oferecerem dados como os custos das operações, dados de gratuidade e descontos tarifários, reajustes e oferta prevista e realizada do serviço.

Texto maduro

Analistas e urbanistas acreditam que o Projeto de Lei terá pouca resistência no Congresso já que foi construído depois de uma série de discussões. Os debates começaram em 2021, depois de uma pressão feita pelos prefeitos durante a pandemia, para receber auxílio para os transportes em um momento de profunda crise sanitária.

Esse apoio veio de maneira desorganizada durante o governo de Jair Bolsonaro (PL). A única medida foi a aprovação da Proposta de Emenda à Constituição 15 de 2022, apelidada de PEC Kamikaze. O pacote autorizava um repasse de R$ 2,5 bilhões para dois fins: garantir a gratuidade do transporte público urbano para idosos e subsidiar o custo do etanol. A medida, no entanto, só valia até o final daquele ano.

Em resposta, em setembro de 2021, foi criado um fórum com consultores para fazer esse estudo e o texto começou a ser elaborado em 2022. Empresários, associação de fabricantes de ônibus, sindicatos, prefeitos, secretários, órgãos, institutos de pesquisas, representantes de ciclistas e a Confederação Nacional dos Municípios foram os integrantes desse grupo de trabalho.

Na transição para o governo Lula, foi lançada uma consulta pública para debater com representantes da sociedade civil alguns dos pontos elaborados no documento.

Rafael Calabria afirma que o debate foi muito consistente e que o texto deixa poucas “pontas soltas”. Ele, no entanto, entende que faltou uma participação popular mais aprofundada, mas que atende a população justamente em um dos aspectos de maior demanda da população: a tarifa zero.

“Fizemos um debate extensivo. Mas a participação popular não foi bem debatida. A parte de mobilidade de bicicleta e como integrar não foi bem debatida. Uma das únicas coisas negativas foi isso, a timidez da participação popular. Quando o debate começou em 2021, a discussão sobre a Tarifa Zero estava muito mais morna. O ministério não foi ambicioso na época. O projeto cita timidamente a tarifa zero, mas cria condições para isso, se pagar por custo, as cidades conseguem absorver. O projeto tende a acelerar isso”, conclui Calabria.

Editado por: Maria Teresa Cruz

- Brasília (DF)
- Lorenzo Santiago
- brasilde fato