Pagamento com cartão bancário no transporte público?



Hyp.o resolve.

Hyp.o é compatível com todos os modelos de validadores e vai dar um upgrade à sua bilhetagem.

- **Modelos transacionais para uso em transporte público:** menos fraudes e estornos, mais confiança na operação.
- **Zero chargeback:** segurança total, o risco é nosso, a tranquilidade é sua.
- **Instalação Plug & Play:** conecta ao sistema existente, sem complicações.
- **Transparência de dados:** dados e relatórios completos.
- **Compatível com vários sistemas:** catracas e validadores de qualquer modal.

Hyp.o SOLUTION

Powered by mais·mobi

CAPA



A TARIFA ZERO VEM AÍ?

Brasil debate a universalização da política, cujo financiamento segue como desafio central; embora elimine a cobrança direta ao passageiro, a tarifa zero não significa custo zero e depende de fontes asseguradas de recursos

O governo federal entrou de vez no debate sobre a implementação da tarifa zero no transporte público. Em novembro, o ministro Fernando Haddad confirmou, em entrevista ao *Bom dia, Ministro*, que a Fazenda prepara estudo detalhado sobre o setor a pedido do Palácio do Planalto. A iniciativa ocorre em um momento em que parcela significativa dos sistemas municipais de transporte coletivo enfrenta risco de colapso financeiro, provocado sobretudo pela queda acentuada no número de passageiros.

Segundo Haddad, trata-se de um mapeamento de possíveis modelos de financiamento para a gratuidade. "Estamos fazendo esta radiografia de quanto custa o setor, quanto o poder público coloca em subsídio, quanto as empresas, mediante vale-transporte, estão aportando no setor, quanto está saindo do bolso do trabalhador", afirmou. Procurada pela **Revista NTUrbano**, a pasta informou que não se manifestaria sobre o andamento do estudo ainda.

"Tenho me reunido com os ministérios da Fazenda, Cidades e Trabalho, além de acadêmicos, movimentos sociais, entidades como a NTU e a Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos, para ouvir todos os setores envolvidos. O objetivo é apresentar ao presidente estudos sobre duas cidades: uma grande e uma média", explicou o deputado federal Jilmar Tatto (PT-SP).

Tatto coordena a Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero - Transporte Público, Gratuito e de Qualidade, que, por sua vez, é responsável pelo financiamento do recém-lançado estudo *Caminhos para a Tarifa Zero*. Realizado por pesquisadores da Universidade de Brasília (UnB), Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e Universidade de São Paulo (USP), o trabalho apresenta estimativas de custos e aprofunda o principal desafio da proposta: a definição de fontes de financiamento estáveis e permanentes.

(A) Prefeitura de São Paulo; **(B)** Prefeitura de Belford Roxo (RJ); **(C)** Hellen Tôrres/NTU

De acordo com a pesquisa, o custo nacional de uma política de Tarifa Zero chegaria a R$ 78 bilhões ao ano para o conjunto de 706 cidades com mais de 50 mil habitantes, beneficiando cerca de 124 milhões de pessoas. A projeção considera ganhos de eficiência resultantes da revisão contratual e da mudança nos modelos de remuneração das empresas.

Por outro lado, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) estima que o custo anual do transporte público no país, somando ônibus e sistemas metroferroviários, chegaria a R$ 90 bilhões, considerando a oferta de serviço atual. Além disso, esse número poderia crescer significativamente com a tarifa zero, em função do aumento da demanda registrada em todas as cidades que adotaram a política, podendo chegar a R$ 110 bilhões/ano.

O estudo *Caminhos para a Tarifa Zero* aponta o modelo francês *Versement Mobilité* como a alternativa mais promissora de financiamento para a tarifa zero no Brasil. A proposta reformula o Vale-Transporte e estabelece contribuição mensal fixa por empregado, a ser paga por pessoas jurídicas, independente se o serviço é utilizado ou não. Com valor estimado de R$ 255,91 por mês por trabalhador contratado e isenção para empresas com até nove funcionários, a arrecadação anual poderia chegar a R$ 80 bilhões, segundo o estudo. Nos cálculos da NTU, essa contribuição mensal poderia ser ainda menor, se incidisse sobre o total de trabalhadores empregados.

O relatório também considera outras fontes extratarifárias para viabilizar a Tarifa Zero: a Contribuição sobre o Uso do Sistema Viário (Conusv), os tributos sobre automóveis como o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), o pedágio urbano, as tarifas de congestionamento, a CIDE-Combustíveis e a cobrança sobre zonas de alta valorização imobiliária.

Tatto reconhece que o debate encontra resistência em ambiente de forte austeridade fiscal, mas considera inevitável discutir alternativas estruturais. "Com essa lógica dominante, nunca é o momento ideal. Mas ninguém que se opõe ao debate apresenta proposta capaz de evitar o colapso iminente", afirmou.

Outros especialistas ouvidos pela reportagem concordam que o caminho para o financiamento passa pela reformulação da legislação do Vale-Transporte (VT). Hoje facultativo, o benefício perde atratividade para trabalhadores com salário acima de R$ 3.500, devido ao desconto de 6% pago pelos trabalhadores.

Luiz Carlos Néspoli, superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), destaca dados da entidade mostrando que, por força de lei, o setor empregador gasta cerca de R$ 17 bilhões por ano com a compra de vales-transporte. "Esse é um recurso já aportado pelas empresas. Não se trata de custo adicional. Ele pode compor eventual modelo de financiamento do transporte, somando-se aos subsídios municipais existentes e a aportes que, na visão da ANTP, devem vir da União — tanto orçamentários quanto extraorçamentários, como parte da arrecadação de estacionamentos rotativos", afirmou.

Néspoli, porém, pondera sobre a gratuidade universal. A ANTP defende a implantação da modicidade tarifária com inclusão social: combinação entre redução tarifária para todos e gratuidade para grupos vulneráveis que não têm condições de arcar com a passagem. Nesse modelo, a arrecadação dos pagantes permaneceria como componente financeiro relevante, acrescida das demais fontes de financiamento previstas.

Nas cidades brasileiras onde não existem subsídios públicos e não é adotada a separação entre tarifa pública, paga pelo passageiro, e tarifa técnica, que cobre os custos reais da operação, a tarifa cobrada no transporte público tem que cobrir integralmente os custos operacionais do sistema. O valor da passagem resulta da divisão das despesas totais pelo número de passageiros pagantes, considerando quilometragem rodada e Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK). Como idosos, estudantes e outras categorias viajam sem pagar, a receita diminui e pressiona o aumento da tarifa pública para compensar o desequilíbrio. Esse modelo, porém, alimenta dinâmica perversa: quanto maiores os custos, menor o número de passageiros, o que pressiona a tarifa pública a ser cada vez mais alta.

"O ponto mais importante dessa discussão sobre Tarifa Zero é o reconhecimento de que alguém precisa pagar a conta. Tradicionalmente, quem arca com a passagem de quem tem gratuidade é o passageiro que paga tarifa cheia. E isso não pode continuar", afirmou o superintendente da ANTP.

Para Sandro Mabel, presidente da Comissão de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos (FNP), o maior desafio dos municípios é garantir frota de qualidade.

"O transporte coletivo perdeu muitos usuários porque as frotas ficaram sucateadas", observou. "O transporte exige investimento constante, e o risco da tarifa zero é, em pouco tempo, levar ao sucateamento. A saída é combinar recursos federais, estaduais e municipais para reduzir tarifas com sustentabilidade", acrescentou Mabel.



Respeito aos passageiros e contratos vigentes

A NTU reconhece a Tarifa Zero como importante medida de inclusão social e redistribuição de renda e afirma que "o simples fato de o tema estar em pauta já representa avanço relevante, ao reforçar o transporte público como direito social e serviço essencial, sob responsabilidade do Estado". Mas alerta que sua expansão requer segurança jurídica e fontes de financiamento estáveis.

Em **NOTA DE POSICIONAMENTO DIVULGADA NO INÍCIO DE NOVEMBRO SOBRE O TEMA**, a Associação também sugere adaptações no Vale-Transporte como principal fonte de recursos e recomenda que a implementação comece pela tarifa módica ou gratuidade parcial, sempre baseada em estudos técnicos e não em decisões políticas isoladas. Além disso, ressalta que o planejamento da política deve considerar o aumento de demanda e a necessidade de melhoria contínua da qualidade dos serviços.

A entidade defende ainda que a política de Tarifa Zero seja estruturada a partir da cooperação entre os entes federados — União, estados e municípios — respeitando as competências constitucionais de cada um. Para isso, propõe a criação de pacto federativo, a divisão de responsabilidades e a instituição de fontes de financiamento estáveis e perenes, tanto públicas quanto privadas.

"Quando falamos em tarifa zero, temos que considerar aspectos políticos, ambientais e sociais. A NTU entende que, como política pública, ela pode valorizar o transporte coletivo, que é um direito social", afirmou o diretor executivo da entidade, Francisco Christovam. Ele alerta, porém, que "essa bandeira não pode ser utilizada politicamente sem avaliar impactos na demanda, necessidades de ajuste de oferta e aumentos de custos".

Ao comentar os efeitos sobre a demanda, Christovam reforçou que a decisão precisa considerar a experiência dos usuários. "A Tarifa Zero não pode ser uma decisão isolada. Exige estudos, diálogo com outros modais e integração metropolitana. E deve, acima de tudo, prezar pela qualidade. Não dá para oferecer transporte gratuito em ônibus sucateados."

Ele também defendeu o cumprimento dos contratos vigentes. "A NTU apoia a implantação da Tarifa Zero desde que ancorada em segurança jurídica, com respeito às concessões atualmente em vigor."

A proposta da NTU é o modelo "Tarifa Zero para Quem Precisa". Ele consiste em uma alternativa à gratuidade universal: nesse formato, o benefício seria direcionado inicialmente a crianças de até 7 anos, idosos acima de 65, trabalhadores formais, funcionários públicos, estudantes, beneficiários de gratuidades já existentes e segmentos do CadÚnico. Para a entidade, trata-se de solução "socialmente mais justa" e compatível com o cenário fiscal do país. O tema promete esquentar o debate eleitoral em 2026.

Sistema Único de Mobilidade

A criação de um sistema único de mobilidade, a exemplo do SUS para a saúde, é vista como alternativa para que cidades de diferentes portes avancem em modelos sustentáveis de gratuidade. A avaliação é de Renato Boareto, especialista em planejamento e gestão da mobilidade urbana e um dos formuladores da proposta do Sistema Único de Mobilidade (SUM).

Segundo ele, o SUM não equivale automaticamente à tarifa zero, mas cria condições para ampliá-la no futuro. "Muitas cidades já implementam gratuidades sem um sistema único. Mas, para ampliar, especialmente em grandes centros, é fundamental uma estrutura que organize repasses e mecanismos de financiamento", explicou, em referência à participação da União no custeio do serviço.

A proposta começou a ser discutida em 2017, durante congresso da ANTP. Nos anos seguintes, especialistas consolidaram um documento defendendo uma política pública nacional baseada em integração entre modais, cooperação interfederativa, financiamento estruturado e transparência. A proposta prevê que planejamento, implementação, contratação e remuneração de operadores permaneçam sob responsabilidade de estados e municípios. "As atribuições têm que ser preservadas", afirmou Boareto.

Nesse sentido, o SUM permitiria elevar a qualidade dos serviços com critérios homogêneos de gestão, controle e acesso a recursos. Por outro lado, o SUM dependeria da aprovação de emenda constitucional, pelo Congresso Nacional, para ser viabilizado — um grande desafio.

Evolução da TARIFA ZERO

O Brasil conta hoje com 171 cidades que adotaram alguma modalidade de Tarifa Zero no transporte público, segundo levantamento da NTU. Desse total, 132 municípios implementaram a gratuidade universal, isto é, quando toda a população pode utilizar o sistema sem pagar, em todos os dias da semana. As demais 39 cidades oferecem gratuidade restrita a dias específicos ou grupos determinados de usuários.

O levantamento revela concentração da política em municípios de menor porte: 71% das cidades que adotaram tarifa zero universal têm menos de 50 mil habitantes. Em contraste, apenas 13 cidades com mais de 100 mil habitantes ofertam a gratuidade ampla. Entre as 27 capitais brasileiras, nove implementaram o modelo, mas apenas de forma parcial.



A primeira experiência brasileira com tarifa zero aconteceu em 1992, na cidade paulista de Conchas, que tinha cerca de 13 mil habitantes na época. Dois anos antes, em 1990, a então prefeita de São Paulo, Luiza Erundina, havia tentado implementar o modelo na capital, sem sucesso.

O verdadeiro ponto de virada veio nos anos 2020: 78% de todos os casos de Tarifa Zero no país surgiram a partir dessa data. A aceleração foi especialmente expressiva entre 2021 e 2023, impulsionada pela crise provocada pela pandemia e pelo debate sobre acesso universal ao transporte.

Sinais de desaceleração

Apesar do crescimento acentuado até 2023, movimento recente mostra sinais de retração. Entre 2024 e 2025, apenas uma cidade implementou a Tarifa Zero universal, evidenciando um dos maiores obstáculos da política: a falta de estrutura permanente de financiamento na maioria dos municípios que a adotaram.

Os números mostram que a adoção da política depende de segurança jurídica e fontes de financiamento estáveis, para que ela possa ser mantida a longo prazo, transformando uma conquista social em realidade sustentável.

A tecnologia da Autopass é **Pra Já** - e chega para modernizar o transporte da **Região Metropolitana de Belém**.

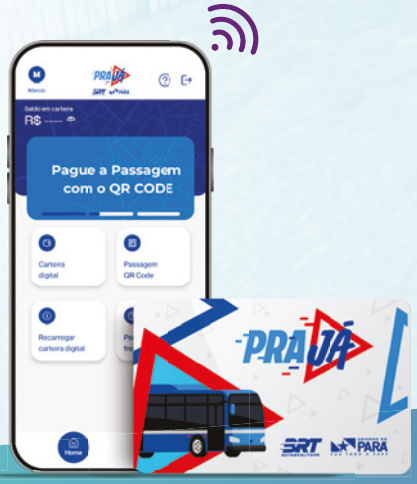
O novo sistema de bilhetagem será utilizado exclusivamente no BRT Metropolitano - uma mudança que traz mais agilidade e praticidade.

Diferença no dia a dia: mais de **3,8 milhões** de transações mensais movimentando o BRT com rapidez e segurança. São 11 km de corredor exclusivo, 13 estações de embarque, 13 terminais e 265 ônibus equipados com tecnologia embarcada.

Com o Pra Já, embarcar ficou mais simples:

- Bilhete QR Code, comprado com Pix pelo aplicativo Pra Já Metropolitano, já disponível;
- Bilhete físico nas bilheterias dos terminais;
- Cartão Pra Já, para quem prefere uma opção física.

Tecnologia Autopass que chega para transformar o transporte público na Região Metropolitana de Belém.





autopass

/autopass.oficial /company/autopass autopass.com.br

IOTACOM/FSB