

NOTA PÚBLICA - Coalizão Mobilidade Triplo Zero

Marco Legal do Transporte Público não é o SUS da Mobilidade

Coalizão Mobilidade Triplo Zero: zero tarifa, zero emissões e zero mortes no trânsito

Na quarta-feira (13/05), duas proposições distintas que afetam a mobilidade foram pautadas na Câmara dos Deputados: a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 25/2023, que institui um Sistema Único de Mobilidade (SUM) com Tarifa Zero, e o PL 3278/2021, que cria o Marco Regulatório do Transporte Público. A PEC teve sua votação na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), mais uma vez, adiada. Já o Marco Legal foi aprovado no Plenário, sem maiores dificuldades.

A não votação da PEC 25/2023 representa mais um episódio do profundo distanciamento entre o Congresso Nacional e as demandas reais da população brasileira. Enquanto uma proposta popular, inovadora e estruturante foi deixada de lado, é aprovado o Marco Legal do Transporte sem participação da sociedade e incapaz de enfrentar os problemas centrais da mobilidade urbana no país.

É preciso afirmar: **o Marco legal do Transporte não garante Tarifa Zero**. O que cria as condições concretas para a construção de um Sistema Único de Mobilidade e para a universalização do direito ao transporte é a PEC 25, apresentada pela deputada Luiza Erundina. A proposta abre caminhos para a modernização do vale-transporte e para a criação de outros mecanismos eficazes e socialmente justos de financiamento, fortalecendo a perspectiva da Tarifa Zero. Em resumo, a PEC enfrenta o ponto que o debate público costuma evitar: quem se beneficia da cidade congestionada também deve participar do financiamento da mobilidade coletiva – tudo isso sem impor aumento de gastos públicos.

Já o Marco Legal do Transporte aprovado atua em outro sentido. Seu foco principal é reorganizar o setor e garantir segurança econômica aos empresários do transporte, sem controle social ou universalização do acesso. Embora o texto reconheça a cobrança de tarifa como dispensável e abra espaço para programas federais que podem caminhar em direção à Tarifa Zero, ele não cria garantias para sua implementação. Ao contrário: setores empresariais do transporte vêm utilizando a luta pela Tarifa Zero como estratégia para ampliar subsídios públicos sem abolir efetivamente a cobrança das tarifas.

Além disso, o Art. 27 §3 do texto aprovado fragiliza gratuidades existentes, ao afirmar que toda gratuidade é um custo e, por isso, precisa ser subsidiada isoladamente. O próprio Artigo 27º determina o custeio de forma mais correta, tornando o equivocadamente §3 dispensável. A formulação desse parágrafo coloca em risco os deslocamentos gratuitos realizados por estudantes, idosos, PcDs, mulheres vítimas de violência doméstica, dentre outros inúmeros grupos específicos que conquistaram gratuidades em muitas cidades.

Entre os poucos pontos positivos, o Congresso retirou dispositivos que poderiam abrir caminhos mais concretos para experiências municipais de Tarifa Zero, como uma taxa a ser

paga por grandes empregadores. O resultado é um “tapa-buraco” legislativo que preserva privilégios empresariais sem transformação estrutural da mobilidade urbana.

A dificuldade de avanço da PEC 25 evidencia justamente seu potencial transformador. Trata-se de um projeto capaz de alterar radicalmente a vida urbana brasileira, garantindo mobilidade como direito social e enfrentando um dos maiores fatores de exclusão nas cidades. É por isso que sua tramitação sofre resistência de setores comprometidos com a manutenção do modelo atual.

O governo federal e sua base aliada precisam escolher se vão apenas acenar para a Tarifa Zero ou trabalhar concretamente para viabilizá-la. A PEC 25 foi apresentada por um partido da base do governo, construída com o campo popular e responde a uma agenda urgente para o país: financiamento estável, governança federativa, participação social e acesso universal ao transporte público. Aceno não move ônibus. Declaração pública não paga a passagem. Compromisso político precisa virar articulação, prioridade e voto. A população precisa de políticas estruturantes, e não de medidas paliativas que mantêm a crise da mobilidade urbana e aprofundam a dependência de recursos públicos pelos empresários do setor.

O Sistema Único de Mobilidade com Tarifa Zero pode representar para o transporte público e para o direito à cidade uma transformação tão profunda quanto o SUS representou para a saúde no Brasil. Assim como o SUS consolidou o entendimento de que saúde é um direito universal e dever do Estado, o SUM pode estabelecer que a mobilidade também é um direito básico, garantindo acesso ao trabalho, à educação, à saúde, à cultura e às oportunidades sem que o custo da passagem seja uma barreira.

A Tarifa Zero muda a lógica do transporte público: deixa de ser um serviço tratado apenas como mercadoria e passa a ser compreendido como infraestrutura essencial para reduzir desigualdades, enfrentar a crise climática, diminuir congestionamentos e salvar vidas no trânsito. É uma virada de chave capaz de reorganizar as cidades a partir das pessoas, promovendo inclusão, eficiência e qualidade de vida.

A luta pela Tarifa Zero exige compromisso com um sistema público, democrático e universal de mobilidade urbana – e não apenas novos mecanismos de financiamento para um modelo que segue excluindo milhões de pessoas do direito à cidade.