

Pacto da mobilidade no Brasil: perspectiva histórica e novas propostas

Janaina Aguiar Park¹; Renato Guimarães Ribeiro²; Guilherme de Castro Leiva³

¹ Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – Campus II, Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil, Av. Amazonas, 7675 – Nova Gameleira, (31) 3319-6848, Belo Horizonte/MG, janainapark@gmail.com

² Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – Campus I, Departamento de Engenharia de Transportes, Av. Amazonas, 5253 – Nova Suíça, (31) 3319-7107, Belo Horizonte/MG, renato.ribeiro@cefetmg.br

³ Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – Campus I, Departamento de Engenharia de Transportes, Av. Amazonas, 5253 – Nova Suíça, Belo Horizonte/MG, (31) 3319-7107, guilherme.leiva@cefetmg.br

Resumo

O conceito de pacto remete a grupos distintos trabalhando em acordo por um interesse comum. No caso de um pacto da mobilidade, o interesse comum seria uma mobilidade urbana de qualidade, com prioridade para modos de transportes mais sustentáveis, como modos ativos e transporte público coletivo. Nesse artigo, são analisados os pactos da mobilidade promulgados no Brasil e a proposta apresentada por Bastos (2020), concebida com base na lógica da ação coletiva de Olson (2015). Essa abordagem propõe a concessão de benefícios não-coletivos como um incentivo para que membros de grupos numerosos atuem em prol de um interesse comum. São apontadas dificuldades de implementação de algumas medidas, assim como indicadas outras propostas estratégicas para a concretização de um pacto da mobilidade.

Palavras-chave: Pacto da mobilidade, lógica da ação coletiva, mobilidade urbana.

Abstract

The concept of pact refers to different groups working together for a common interest. In the case of a mobility pact, the common interest would be quality urban mobility, with priority given to more sustainable modes of transport, such as active modes and collective public transport. In this article, the mobility pacts promulgated in Brazil and the proposal presented by Bastos (2020), conceived based on the logic of collective action by Olson (2015), are analyzed. This approach proposes granting non-collective benefits as an incentive for members of large groups to act in favor of a common interest. Difficulties in implementing some measures are highlighted, as well as other strategic proposals for implementing a mobility pact.

Keywords: Mobility Pact, logic of collective action, urban mobility.

1 - Introdução

O mês de junho de 2013 foi marcado por uma onda de manifestos que teve como estopim o aumento de 20 centavos na tarifa da passagem do transporte público coletivo (TPC). Mais tarde chamados de “Protestos dos 20 centavos”, “Manifestações de 2013” e “Jornadas de Junho”, esses protestos movimentaram milhões de pessoas pelas ruas do país e chamaram a atenção de políticos e pesquisadores da área de transportes para a insatisfação da população com o alto custo e a baixa qualidade do TPC nas metrópoles brasileiras.

Em resposta a essa insatisfação popular histórica, a então presidente Dilma Rousseff reuniu governadores e prefeitos das capitais e promulgou cinco pactos nacionais, dentre eles um pacto relacionado especificamente à temática de TPC. Na proposta de Dilma, o pacto teria três eixos: redução de tarifas, investimentos de R\$ 50 bilhões em mobilidade urbana e aumento da transparência do setor.

As propostas do pacto de Dilma foram aprovadas como resolução em outubro de 2013 pelo Conselho das Cidades e foram publicadas no Diário Oficial como Resolução Recomendada nº 151 em 25 julho de 2014. O pacto se limitava a ações do poder público e, com o passar do tempo, mostrou-se insuficiente para promover transformações no cenário da mobilidade urbana brasileira, uma vez que não atingia outros setores da sociedade que exercem forte impacto na mobilidade, como proprietários e usuários de automóvel e empresas de ônibus. Medidas que afetam esses outros setores podem ser muito antipopulares e de difícil implementação, além de alcançarem pouca efetividade na transferência do usuário para o TPC quando tomadas de maneira isolada. Para que um pacto da mobilidade seja estabelecido, é preciso então vencer o desafio de convencer diferentes setores da sociedade a renunciar privilégios em favor de uma melhor mobilidade urbana para todos.

Tal cenário chega a parecer utópico e absurdo na cidade capitalista contemporânea, onde opera a lógica do individualismo. Perpassando esse pensamento, Olson (2015) traz o conceito da “lógica da atuação coletiva”, na qual o autor debate o que pode levar um membro de um grupo a agir em prol do seu grupo e Bastos (2020) discute como usar essa lógica para um pacto de mobilidade urbana.

Após revisar os conceitos de pacto da mobilidade e da lógica da ação coletiva, o presente artigo analisa o histórico dos pactos da mobilidade promulgados no Brasil e a proposta de pacto da mobilidade apresentada por Bastos (2020) para um efetivo pacto da mobilidade urbana. Ao final, são discutidas e indicadas três medidas consideradas estratégicas para o sucesso da implementação de um pacto da mobilidade em cidades metropolitanas de países em desenvolvimento como o Brasil.

2 - Conceito de pacto da mobilidade

A ideia de pacto traz a noção de que agentes ou grupos distintos trabalhem juntos por interesses em comum (BALBIM et al., 2013b). Neste caso, o interesse tratado seria uma mobilidade urbana de qualidade, entendida pelos autores como uma mobilidade que prioriza modos de transportes mais sustentáveis (modos ativos e TPC) e igualdade de ônus e benefícios do uso de diferentes modos e serviços.

Trata-se do exato inverso do cenário de mobilidade urbana no Brasil, no qual vivencia-se um ciclo vicioso de migração de passageiros do TPC para veículo individual motorizado (VIM) e um descompasso entre o aumento da tarifa do TPC e o aumento real da renda da população, fazendo com que o usuário de TPC migre para o VIM na primeira oportunidade de ascensão social.

A grande dificuldade para o estabelecimento de um pacto da mobilidade mora em estabelecer ações que efetivem a contribuição dos atores sociais que, num primeiro olhar, parecem beneficiar-se deste atual cenário. O usuário de VIM que tanto batalhou para não precisar do TPC tende a sentir-se prejudicado pelo estabelecimento de medidas como aumento da tarifa de estacionamento ou cobrança de pedágio urbano, assim como empresas de ônibus tendem a sentir-se sufocadas pela diminuição das tarifas.

Entretanto, no cenário estabelecido, o usuário de VIM sofre com congestionamentos cada vez mais intensos, o que também eleva o custo de transporte, aumenta o tempo de viagem, acidentes e poluição. Além dos congestionamentos, empresas de TPC também sofrem com

a baixa rentabilidade do sistema, já que nos horários de pico o número de passageiros transportados é limitado pela capacidade viária e fora dos horários de pico a demanda de passageiros pagantes é relativamente baixa (adicionar referência).

3 - Pactos da mobilidade no Brasil

O primeiro pacto da mobilidade no Brasil foi aquele promulgado pela então presidente Dilma Rousseff em respostas às manifestações de junho de 2013. Esse pacto já nasceu condenado ao fracasso por considerar apenas medidas relacionadas ao poder público: desoneração fiscal, investimentos públicos e criação de conselho para aumentar a transparência do setor.

De acordo com Balbim et al. (2013b), esse pacto não recebeu adesão dos governadores e prefeitos e, após quatro meses do seu anúncio, já havia sido resumido a um Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), com investimento de cerca de R\$ 50 bilhões em mobilidade. Apesar de importantes, os investimentos em infraestruturas respondem apenas em parte as necessidades de melhoria das condições de mobilidade. A ausência de medidas que garantam fontes perenes de financiamento do sistema de transporte é uma carência deste pacto que não permite garantir o exercício continuado do transporte como direito social.

Em resposta a essa deficiência, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) publicou três notas técnicas. A primeira, de Carvalho et al. (2013), apontou 11 possibilidades de novas fontes de financiamento, das quais cinco seriam custeadas por usuários ou proprietários de carros e motos. Este grupo não ganharia nada com o novo modelo, participando apenas com novos custos. Apesar de justo do ponto de vista social, era pouco provável esse modelo ser implantado no contexto social e político da atualidade.

A segunda nota, de Balbim et al. (2013a), apresentou a identificação e análise de projetos de leis e emendas à constituição que poderiam mudar o cenário da mobilidade urbana se implantados de maneira coordenada por meio de leis e programas de uma política nacional de mobilidade urbana.

A terceira nota, de Balbim et al. (2013b), apresenta uma proposta de pacto, na qual é apresentada uma proposta de articulação dos projetos identificados na segunda nota. Contudo, o pacto novamente se limita a desonerações e subsídios por parte do poder público, não avançando em medidas que atinjam setores da sociedade relevantes para o tema, como empresas de ônibus e proprietários e usuários de VIM.

4 - Lógica da ação coletiva

Para compreensão da lógica da ação coletiva de Olson (2015) é preciso considerar os seguintes conceitos:

- Grupo: conjunto de indivíduos com um interesse comum que pode ser formalizado (ex.: um sindicato, uma associação etc.) ou não (ex.: uma categoria econômica ou profissional).
- Interesse comum: aquele que pode gerar benefícios coletivos para todos os membros do grupo, sem exceção.
- Benefício coletivo: aquele que pode ser desfrutado por todos os membros do grupo, independentemente se um determinado membro contribuiu ou não para a conquista desse.
- Benefício não coletivo: aquele que pode ser discriminado, no qual um membro de um grupo somente desfrutará do benefício se contribuir para a causa coletiva. Lógica do “ganha-ganha”, o membro ganha se participar e o grupo ganha com a participação dele.

De acordo com Olson (2015), em um grupo grande, como no caso de cidades inteiras, os membros não contribuem de livre e espontânea vontade para a busca de um benefício coletivo. Ele justifica essa lógica por duas questões racionais: primeiro, cada membro sabe

que desfrutará do benefício coletivo (caso conquistado) independentemente de ter contribuído ou não para a conquista dele; segundo, cada membro sabe que a sua contribuição (ou a falta dela) não faz uma diferença perceptível aos demais membros na busca do benefício coletivo, tendo em vista que cada membro é uma fração muito pequena do total de membros do grupo.

Para mudar esse absentismo, na lógica da ação coletiva, é preciso medidas de coerção e de uso de benefícios não coletivos, adotadas preferencialmente de maneira conjunta. Como exemplo de medidas na área de mobilidade, uma medida de coerção seria o pedágio urbano, enquanto que um desconto ou a gratuidade na tarifa do TPC seria um exemplo de uso de benefícios não coletivos.

5 - Pacto da mobilidade proposto por Bastos (2020)

A proposta de pacto da mobilidade de Bastos (2020) foi construída à luz da teoria de Olson, ou seja, partindo-se da premissa de que, em grupos grandes, os diferentes atores sociais envolvidos não irão contribuir espontaneamente para o interesse comum de mobilidade urbana de qualidade para todos.

Em relação aos dois caminhos apontados por Olson, da coerção e da concessão de benefícios não coletivos. O autor acredita que o primeiro não seja uma solução viável para um pacto da mobilidade por falta de poder do Estado diante do forte *lobby* do carro da sociedade atual que exerceria pressão de grupos privados para que leis e políticas não sejam aprovadas. E caso sejam, que sejam descumpridas ou revogadas.

A proposta então busca estabelecer contrapartidas aos grupos prejudicados na forma de benefício não coletivo, ou seja, ganha apenas o indivíduo que participar. Estruturada em sete eixos - linhas interbairros pagas pelo comércio local; táxi na última milha do TPC; menos vagas para carros nas ruas; pedágio urbano; ruas sem saída; ruas de passagem; e nova estrutura de cálculo tarifário – a proposta identifica quais seriam os grupos prejudicados por cada medida e aponta quais benefícios não-coletivos poderiam ser oferecidos.

A Tabela 1 apresenta uma síntese das ideias apresentadas na proposta de pacto da mobilidade de Bastos (2020), identificando as medidas, os grupos atingidos e seus respectivos custos individuais e benefícios não-coletivos e coletivos.

A primeira medida, linhas interbairros pagas pelo comércio local, tem por intuito fortalecer novas centralidades e reduzir distâncias de transporte por meio de oferta barata ou gratuita de TPC local. Um exemplo desta medida, mencionada pelo autor, foi o shopping Rio Sul, na cidade do Rio de Janeiro, que ocupou de maneira irregular as vagas de garagem de um prédio. Como contrapartida, o empreendimento passaria então a custear um ônibus entre o shopping e o bairro de Copacabana, sem cobrança de tarifa aos passageiros.

A segunda medida, táxi na última milha do TPC, tem por intuito o uso mais sustentável das vagas de garagem destinadas pontos de taxi e das vias exclusivas de TPC. Por meio do redirecionamento do trabalho taxista para cobrir as operadoras de TPC em horários de baixa demanda, essa medida traz ainda como benefício coletivo o aumento da segurança pública, com pontos de táxi trazendo mais movimento e “olhos nas ruas”.

A terceira medida, menos vagas para carros nas ruas, tem o mesmo intuito da medida anterior de fazer uso mais sustentável do espaço público, e também desincentivar o uso do VIM. Por meio da taxação de vagas de garagem privadas, essa medida traz ainda uma fonte de recurso para um Fundo de Mobilidade (FM) destinado a subsidiar o TPC. O principal grupo atingido, os donos de estacionamentos privados que passariam a pagar taxas, teriam esse custo suprido pelo aumento da demanda e pelo aumento de preço das vagas estacionamento.

A quarta medida, pedágio urbano, tem como principal objetivo a redução de congestionamentos e, portanto, o pedágio seria cobrado somente em horários de pico. Como consequência, os usuários de VIM teriam três opções: pagar o pedágio, migrar para o TPC ou mudar sua rota ou horário de viagem. As três opções trazem benefícios coletivos: arrecadação para um FM, aumento da demanda por TPC e diminuição dos congestionamentos. Porém, trata-se da medida provavelmente mais difícil e complexa de ser implementada por trazer impacto direto a um grupo grande e com forte poder de pressão política.

Alguns outros pontos devem ser enfatizados em relação à dificuldade de implementação dessa quarta medida. Primeiramente, o custo individual não é o mesmo para todos os indivíduos do grupo. Pessoas com melhor poder econômico são menos impactadas, já que a opção de pagar o pedágio não representa um impacto financeiro muito grande em seu orçamento. Em segundo, o benefício apresentado como não coletivo de um TPC mais eficiente e barato (com tarifa custeada pelos pagantes de pedágio) não pode ser considerado um benefício não coletivo já que, na prática, esse benefício seria para todos os usuários de TPC, ou seja, seria um benefício coletivo. Além disso, o grupo social que apresenta dificuldade de pagar o pedágio, a classe média no caso, só receberia esse benefício de um TPC mais eficiente e barato se houver um grande investimento nesse tipo de transporte de maneira prévia. Por fim, é necessário citar ainda a ausência de exemplos desse tipo de medida no Brasil, o que aumenta a resistência contra esse tipo de medida.

A quinta e sexta medidas, ruas sem saída e ruas de passagem, são medidas que podem fazer com que reivindicações de pequenos grupos tragam benefícios para o coletivo. O uso de calçadas largas e o pagamento de taxa para uso de cancela e guarita ou para desvio do tráfego podem representar menos carros e motos, incentivo o transporte ativo e recurso para o FM.

Por fim, a sétima medida, nova estrutura de cálculo tarifário, afeta diretamente as operadoras de ônibus, um grupo social com forte poder político. Atualmente, é comum a adoção da estrutura de cálculo baseada na planilha “GEIPOT”, na qual o operador ganha de acordo com capital investido. Nessa lógica, o operador ganha mais com a ineficiência do sistema já que ele pode colocar mais ônibus para rodar (mais capital investido) em situações de congestionamento por exemplo. Na lógica do pacto da mobilidade, a estrutura do cálculo tarifário deve incentivar a produtividade dessas empresas, que essas façam mais por menos. Assim como o pedágio urbano, essa também é uma medida mais difícil e complexa de ser implementada por trazer impacto direto a um grupo com forte poder de pressão política. O custo individual pode ir muito além do apontado por Bastos (2020) de “deixar de lucrar com a ineficiência do sistema de transporte”. Uma mudança na estrutura tarifária representa também uma mudança na maneira de trabalhar e um aumento do fator de risco do seu negócio. O benefício não coletivo de uma melhor eficiência do sistema depende do sucesso de uma série de outras medidas que fogem ao controle do empresário.

6 – Outras propostas

Como ressaltado na definição de seu conceito, o sucesso de um pacto da mobilidade está intimamente ligado ao envolvimento dos diferentes atores sociais dentro de uma visão comum. A partir dessa prerrogativa, estratégias de participação cidadã na gestão da mobilidade precisam ser trabalhadas de maneira prioritária. Um pacto não pode ser estabelecido de maneira unilateral, a partir de uma imposição do governo ou prefeitura. É preciso antes criar mecanismos de envolvimento e consulta do cidadão para que esse pacto seja construído de maneira participativa.

Tabela 1 – Elaboração própria, a partir da proposta de pacto da mobilidade de Bastos (2020).

Medida	Grupo atingido	Custo individual	Benefício não coletivo	Benefício coletivo
Linhas interbairros pagas pelo comércio local	Comércio local	<ul style="list-style-type: none"> • Custear as linhas de TPC da centralidade; 	<ul style="list-style-type: none"> • Movimento maior em suas lojas • Licença de operação 	<ul style="list-style-type: none"> • Uma cidade poli cêntrica (com distâncias mais curtas) • TPC mais barato (ou gratuito) naquela região
Táxi na última milha do TPC	Taxista	<ul style="list-style-type: none"> • Perda de pontos em regiões centrais e do direito de circulação em faixas exclusivas para ônibus 	<ul style="list-style-type: none"> • Uma nova fonte de renda 	<ul style="list-style-type: none"> • Uso mais sustentável de pontos de táxi e faixas exclusivas para ônibus • Redução do custo do sistema de TPC • Maior segurança pública em pontos estratégicos, com os novos pontos de táxi
Menos vagas para carros nas ruas	Estacionamentos privados	<ul style="list-style-type: none"> • Cobrança de taxa por vaga ofertada 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento da demanda por estacionamento 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhor uso do espaço urbano • menos carros e motos nas ruas • Recursos para o FM
Pedágio urbano	Usuários de VIM	<ul style="list-style-type: none"> • Pagar pedágio por onde antes circulava de graça • ou perder o conforto do carro/moto (caso o usuário migre para TPC) • Ou precisar alterar horário/rota para fugir do pedágio 	<ul style="list-style-type: none"> • Vias livres para circular de carro/moto • um TPC mais barato (parte da tarifa custeada por quem paga o pedágio) 	<ul style="list-style-type: none"> • Menos carros/motos nas ruas • menos congestionamento nos horários de pico e nos trechos mais carregados • Recursos para o FM • Aumento da demanda do TPC
Ruas sem saída;	Moradores de ruas sem saída	<ul style="list-style-type: none"> • Pagamento de uma taxa para FM • ou custeio das obras de duplicação da calçada 	<ul style="list-style-type: none"> • Via pública reservada para os moradores • Fim do movimento intenso de carros na rua 	<ul style="list-style-type: none"> • Menos carros/motos nas ruas • Recursos para o Fundo de Mobilidade • Calçadas mais largas para o transporte ativo
Ruas de passagem	Moradores de ruas de passagem	<ul style="list-style-type: none"> • Pagamento de uma taxa para o FM 	<ul style="list-style-type: none"> • Desvio do tráfego pesado 	<ul style="list-style-type: none"> • Recursos para o FM
Nova estrutura de cálculo tarifário	Empresas de TPC	<ul style="list-style-type: none"> • Deixar de lucrar com a ineficiência do sistema de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Lucros maiores no caso de uma mobilidade urbana de melhor qualidade 	<ul style="list-style-type: none"> • Empresas de ônibus empenhadas em melhorar a qualidade da mobilidade urbana e em reduzir os custos do sistema

Experiências de outros lugares podem inspirar e auxiliar a definição dessas estratégias de participação cívica. Barcelona, por exemplo, teve um longo caminho de negociação e envolvimento da sociedade antes do pacto de mobilidade firmado em 1998 (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2000). Primeiramente, houve a criação de três conselhos municipais: da Circulação, em 1983; da Circulação e Segurança Viária, em 1989; e da Disciplina e Segurança Viária, em 1993. Esses conselhos eram órgãos de carácter consultivo que reunia pessoas encarregadas de promover estudo, debate e difusão de iniciativas relacionadas aos temas. Estabeleciam e organizavam grupos de trabalho, sessões plenárias, sessões informativas, fóruns e conferências sobre mobilidade. No primeiro acordo entre a administração local e a sociedade civil, firmado em 1998, houve a participação de 62 entidades, envolvendo tanto a equipe de governo e grupos políticos municipais, quanto associações cívicas relacionadas a transporte público, pedestres, ciclistas, condutores, comerciantes, empresas de transportes de pessoas e de mercadorias, etc.

Também a partir do modelo de Barcelona, um segundo ponto importante que precisa ser estabelecido para o sucesso de um pacto da mobilidade é a priorização de modos de transportes sustentáveis, notadamente os modos ativos de transporte. Este assunto implica a transformação do atual espaço viário, criando verdadeiros passeios no interior da cidade que realmente convidem ao deslocar-se a pé e de bicicleta. Além disso, esses espaços trazem uma vantagem econômica, já que aumentam as zonas comerciais no centro e desestimulam o uso do veículo particular. Esses espaços precisam ser pensados de maneira integrada a um sistema de rede de itinerários para pedestres, bicicletas, TPC e VIM. Além de proporcionar acessibilidade e segurança, é preciso um desenho de redes que proporcionem continuidade de movimento e respeitem parâmetros de distância de conexão para caminhada e para ciclismo de acordo com a topografia existente.

Terceiro e último ponto a ser abordado, é a necessidade de uma estrutura unificada para o sistema de transporte em nível metropolitano. Os desafios de mobilidade enfrentados pelas grandes cidades não se limitam ao âmbito municipal, exigindo a criação de agências e consórcios metropolitanos que envolvam todas as entidades públicas e privadas relevantes. Essa organização requer uma política de transporte unificada, com planejamento compartilhado, integração tarifária em toda a região, imagem consistente de todo o sistema de transporte, entre outros aspectos.

A rede proposta não pode ser puro empilhamento de linhas desconectadas umas das outras, é preciso uma definição clara de dois tipos de vias: aquelas por onde circulam os modos mecanizados (veículo particular e ônibus) e as outras, por onde circulam os itinerários de pedestres e bicicletas. Nessa proposta, a rede passa a ter um número limitado de linhas de ônibus, porém de maneira homogênea e conectada, cobrindo todo o território, com pontos de transferências curtas que interligam os diferentes modais, e acessível à população pela facilidade de leitura.

Esse último ponto é também um passo primário para o estabelecimento da quarta e da sétima medidas propostas por Bastos (2020), o pedágio urbano e a nova estrutura de cálculo tarifário. Somente uma gestão integrada de toda a região metropolitana poderia ter a autonomia e competência para estabelece-las, tendo em vista a grande interdependência dessas ações com outras medidas de impacto regional, como a integração de tarifas, a reestruturação do sistema viário e a tarifação dos estacionamentos.

7 – Considerações finais

O presente trabalho teve como principal objetivo a análise e proposição de complementos da proposta de pacto da mobilidade de Bastos (2020), construída à luz da lógica de Olson (2015). O trabalho evidencia o principal problema das tentativas de estabelecimento de pactos da mobilidade no Brasil: a falta de participação cívica. A ideia de pacto remonta a ideia de grupos

distintos trabalhando em prol de um interesse comum, porém os pactos até então promulgados consistiam basicamente de decisões e ações que competem quase exclusivamente ao poder público.

Foram expostas dificuldades de implementação nas propostas de pedágio urbano e nova estrutura de cálculo tarifário, feitas por Bastos (2020). Acredita-se que essas dificuldades podem ser mitigadas por meio das propostas apresentadas nesse artigo, inspiradas no modelo de Barcelona. Essas propostas relacionam-se à adoção de estratégias de participação cívica, priorização de modos ativos de transportes e gerenciamento unificado do sistema de transportes em nível metropolitano.

Referências

AJUNTAMENT DE BARCELONA. **Pacte per la mobilitat Barcelona**. Barcelona: [s.n.], 2000.

BALBIM, R. et al. Ampliação do acesso ao Transporte Público Urbano - Propostas em tramitação no Congresso Nacional. Nota técnica nº 3. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA**, p. 1–26, ago. 2013a.

BALBIM, R. et al. Transporte Integrado Social - uma proposta para o pacto da mobilidade urbana. Nota Técnica nº 4. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA**, p. 1–23, nov. 2013b.

BASTOS, V. H. C. **Pacto da mobilidade urbana: A Viabilização política de uma de uma cidade sustentável**. Dissertação de Mestrado—Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, out. 2020.

CARVALHO, C. H. R. DE et al. Tarifação e financiamento do transporte público urbano. Nota técnica nº 2. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA**, p. 1–24, jul. 2013.

OLSON, M. **A Lógica da Ação Coletiva: Os Benefícios Públicos e uma Teoria dos Grupos Sociais**. 1ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.