



# O Passe Livre no Transporte Público Intermunicipal como Política Pública de Inclusão Social no Município de Ji-Paraná

## *The Free Pass for Intermunicipal Public Transportation as a Public Policy for Social Inclusion in the Municipality of Ji-Paraná*

**Douglas Barros Oliveira**

*Acadêmico do curso CST Gestão Pública - Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO/Campus - Ji-Paraná-RO.*

**Ilma Rodrigues de Souza Fausto**

*Professora EBIT em Regime de Dedicção Exclusiva no Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO/Campus - Ji-Paraná-RO - Orientadora, Doutora.*

**Resumo:** Este trabalho tem como objetivo analisar o Passe Livre no transporte intermunicipal, com foco no município de Ji-Paraná/RO, como política pública de inclusão social. A pesquisa aborda o direito à mobilidade urbana, as legislações que sustentam a política do Passe Livre, seus benefícios e os desafios enfrentados para sua manutenção. Utilizou-se uma abordagem qualitativa, com levantamento bibliográfico, análise documental e estudo de caso. Os resultados indicam que o Passe Livre tem promovido o acesso ampliado a serviços essenciais para idosos e pessoas com deficiência. Entretanto, desafios relacionados à burocracia, manutenção e gestão dificultam sua expansão. Conclui-se que, embora relevante, a política do Passe Livre necessita de aprimoramentos para garantir sua sustentabilidade e efetividade a longo prazo.

**Palavras-chave:** passe livre; transporte público; inclusão social; políticas públicas; Ji-Paraná.

**Abstract:** This paper aims to analyze the Free Pass policy in intermunicipal public transportation in the municipality of Ji-Paraná, Rondônia, as a public policy for social inclusion. The research addresses the right to urban mobility, the legislation supporting the Free Pass policy, its benefits, and the challenges faced in its implementation and continuity. A qualitative approach was adopted, including bibliographic research, document analysis, and a case study. The results indicate that the Free Pass has expanded access to essential services for the elderly and people with disabilities. However, challenges related to bureaucracy, maintenance, and management hinder its expansion. It is concluded that, although relevant, the Free Pass policy requires improvements to ensure its long-term sustainability and effectiveness.

**Keywords:** free pass; public transportation; social inclusion; public policy; Ji-Paraná.

## INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um direito fundamental que garante o acesso da população a diversos serviços básicos, garantida por lei e com obrigatoriedade de que o Estado a implemente de maneira eficaz, equitativa, sustentável e acessível. O Passe Livre, em contexto de mobilidade urbana, refere-se a um sistema de transporte

público gratuito ou com tarifas reduzidas, geralmente destinado a estudantes, idosos e pessoas com deficiência. A introdução do Passe Livre visa democratizar o acesso ao transporte público, promovendo a igualdade e a inclusão social. Estima-se que no ano de 2024, no Estado de Rondônia, segundo informações do Departamento Estadual de Estradas de Rodagens e Transportes (DER), 24 mil carteiras de passe livre foram emitidas.

No município de Ji-Paraná, o debate sobre o passe livre ganhou relevância nos últimos anos, principalmente em virtude das demandas por maior acessibilidade ao sistema de transporte. As carteiras de passe livre vão além de um mero benefício, são instrumentos de cidadania que asseguram o direito de ir e vir as pessoas que mais necessitam, bem como a dignidade humana, qualidade de vida e bem-estar.

Diante disso, esta pesquisa busca analisar a eficácia do passe livre intermunicipal em Ji-paraná como política de inclusão social. Os objetivos específicos incluem: (1) contextualizar o município de Ji-paraná e os usuários do passe livre; (2) descrever a lei de implantação do passe livre; e (3) avaliar seus resultados sob a ótica da inclusão social.

A metodologia envolve pesquisa bibliográfica, análise documental de legislações, além de dados secundários sobre transporte e suas concessões.

## REFERENCIAL TEÓRICO

### Transporte Público como Direito Social

Chaves (2024) aborda em seu trabalho os direitos sociais como um dever do Estado com vistas a equilibrar as discrepâncias frente às diversas questões na vida dos indivíduos, entre elas a financeira e o direito ao transporte, através de políticas públicas eficazes que operam como modificador dos padrões de desigualdade social. Nesse sentido, o autor salienta que o transporte, em especial o coletivo, quando devidamente trabalhado na sociedade, no intuito de garantir a fruição por parte dos usuários financeiramente vulneráveis, se torna um propulsor de outros direitos, tais como trabalho e saúde.

Corroborando, Menezes (2017) relata que o transporte público coletivo foi legalmente acolhido como direito social em 2015, exigindo agora que os governos, em todas as esferas, participem e promovam o devido acolhimento das demandas sociais por meio de políticas que protejam os indivíduos, promovendo qualidade de vida e acesso a direitos fundamentais com dignidade. Nesse sentido, garantir o acesso adequado ao transporte urbano abre caminho para que outros direitos da vida dos usuários sejam garantidos também.

O autor traz à luz da literatura a Emenda Constitucional nº 90/2015 salientando sua função social que “contribui com o justo desenvolvimento social, com a erradicação da pobreza, além de promover o bem comum, princípios fundamentais da pessoa humana. Sendo assim, o transporte no rol dos direitos sociais é um garantidor dos direitos humanos e fundamentais” (Menezes, 2017,

p. 41), proporcionando bem-estar e dignidade à população. Assim, o Estado é o agente promotor e garantidor do deslocamento físico de pessoas de um local para outro, em especial no sistema intermunicipal, visto que em diversas regiões a população precisa ir a outras cidades para ter acesso a saúde, educação, trabalho, entre outros recursos.

Brasil (2023) através do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios elenca um rol de entendimentos do poder judiciário reconhecendo o valor social e a necessidade de garantir o direito ao transporte coletivo de forma gratuita para o público menos favorecido ou em situações adversas e de vulnerabilidade, limitando algumas temáticas específicas, contudo garantindo o direito social ao transporte.

Júnior (2022) aborda em seu artigo a participação de empresas privadas na oferta do serviço de transporte coletivo de passageiros, sabendo-se que, em inúmeros locais, o Estado delega essa atividade ao setor privado com o intuito de ofertar acesso livre e ininterrupto. Tal oferta deve ser amparada na acessibilidade, continuidade, qualidade e segurança, assegurando o direito à gratuidade e descontos estabelecidos na legislação.

O transporte terrestre intermunicipal coletivo de passageiros é um direito social, essencial, de obrigação do Estado garanti-lo para a população, de caráter público, mas com organização cooperativa com entes privados, objetivando ofertar dignidade e qualidade de vida à população, de forma acessível e contínua.

## **Política Nacional de Mobilidade Urbana**

A Lei nº 12.587/2012 estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, defendendo o transporte público como um direito de todos e dever do Estado. A lei incentiva a gratuidade ou modicidade tarifária para grupos específicos. É um instrumento fundamental para o desenvolvimento urbano sustentável.

Fontana (2023) relata a relevância de se construir uma rede de transporte coletivo de passageiros que efetivamente atenda o volume das demandas no que tange a capacidade volumétrica, bem como de itinerários, favorecendo a mobilidade urbana e intermunicipal juntamente com o acesso adequado pelo público-alvo, aplicando então, a inclusão social. Para Dantas (2022) as políticas públicas no transporte não são aplicadas de forma a ofertar igualmente as condições de recepção dos direitos para todos os indivíduos.

Silva e Silva (2023) dizem que a PNMU é um meio para que o estado promova a efetivação de procedimentos, planejamentos, estratégias e ações que garantam a qualidade de vida das pessoas por meio do transporte e da mobilidade urbana sustentáveis, inclusivos, eficientes e seguros, priorizando o transporte público coletivo. Destacam ainda que, ao promoverem os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conseqüentemente, reduzir-se-á as desigualdades sociais, garantindo o acesso universal adequado aos serviços.

Dantas (2022) enfatiza que para que o acesso universal e democrático aos serviços de transporte coletivo de passageiros ocorra integralmente é necessário que as ações de mobilidade correspondam a realidade da população, com vistas a

atender suas demandas e necessidades reais, onde a PNMU atua enfaticamente na equiparação social como forma de garantir os direitos individuais e coletivos, funcionando ainda como um conector entre as Políticas de Transporte e Circulação da atualidade. O autor destaca alguns objetivos principais da Lei nº12.587/12, conforme figura 01.

Figura 1 - Objetivos gerais da PNMU.



Fonte: Dantas, 2022, p. 41.

Para o autor, um dos objetivos centrais da lei é assegurar o acesso de todos os componentes da sociedade, em especial aos economicamente vulneráveis, idosos, pessoas com deficiência, entre outros, aos serviços adequados de transporte; no que tange aos princípios e diretrizes da PNMU, este trabalho destaca os itens mais relevantes a temática, sendo eles:

Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo...Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano...Segurança nos deslocamentos das pessoas...Garantia da sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros. Vale reforçar também que todos estes princípios e diretrizes somados tem como premissa reduzir as desigualdades existentes no espaço urbano das cidades e promover a inclusão social dos segmentos menos favorecidos, possibilitando às populações o acesso a serviços básicos de transporte e a equipamentos públicos e sociais (Dantas, 2022, p. 42).

Cabe ao Estado juntamente com a sociedade civil e entidades privadas somarem esforços para efetivamente aplicar o contexto da legislação e assim obter resultados justos, eficazes, seguros e amplos, garantindo os direitos do povo e a dignidade social.

## Passage Livre Intermunicipal Em Rondônia

A gratuidade tarifária de bilhete de passagem, nomeadamente como “Passage Livre Intermunicipal” em Rondônia, garante gratuidade no transporte coletivo para idosos e pessoas com deficiência em viagens dentro do Estado. A Lei nº 1.307/2004 e o Decreto nº 26.294/2021 regulamentam esse benefício, estabelecendo critérios e procedimentos para sua concessão e utilização. Para efeito exclusivamente da concessão do benefício de que trata o Decreto supracitado, considera-se:

I - Passage Livre: documento fornecido à pessoa idosa ou pessoa com deficiência, comprovadamente carente, que preencha os requisitos estabelecidos neste Decreto, para utilização nos serviços de transporte intermunicipal de passageiros;

II - pessoa idosa: aquela que apresenta 60 (sessenta) anos ou mais e que tenha domicílio e residência no Estado de Rondônia;

III - pessoa com deficiência: aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas e que tenha domicílio e residência em Rondônia;

IV - pessoa idosa, com deficiência ou diagnosticada com câncer comprovadamente carente: aquela que possui renda igual ou inferior a 2 (dois) salários mínimos, estipulados pelo Governo Federal;

V - serviço de transporte intermunicipal de passageiros: aquele prestado à pessoa ou grupo de pessoas de forma convencional, rodoviário ou semiurbano, que transponha os limites de Municípios, cuja concessão, permissão ou autorização seja do Estado;

VI - assento: poltrona ou banco individual utilizado pelos usuários no transporte rodoviário e aquaviário, bem como acomodação individual de passageiro em embarcações, observadas as condições de segurança e de fácil locomoção;

VII - serviço convencional: aquele que é operado com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares, abertas ao público; e

VIII - documento de autorização de viagem: documento fornecido pela empresa prestadora do serviço de transporte ao portador do Passage Livre para possibilitar o seu ingresso no veículo ou embarcação. O portador do Passage Livre, quando necessário, deverá solicitar o Documento de Autorização de Viagem junto à

empresa de serviço de transporte intermunicipal de passageiros, com antecedência mínima de até 3h (três horas) em relação ao horário de partida.

No contexto da legislação em vigor, as empresas que oferecem serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Rondônia ficam obrigadas a reservar, no serviço convencional, 4 (quatro) assentos para ocupação das pessoas beneficiadas pelo art. 3º da Lei nº 1.307, de 15 de janeiro de 2004, sendo 2 (dois) assentos destinados aos idosos e 2 (dois) às pessoas com deficiência ou diagnosticadas com câncer, os quais deverão ser identificados com os respectivos símbolos internacionais.

## Onde solicitar o Passe Livre em Rondônia?

Conforme orientações contidas no site institucional do Governo do Estado de Rondônia [portaldocidadao.ro.gov.br](http://portaldocidadao.ro.gov.br), o pedido pode ser feito através do sistema digital disponível no site do Governo do Estado. Além disso, o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes (DER) oferece atendimento presencial para o serviço no Tudo Aqui Shopping em Porto Velho e no Tudo Aqui nas demais regiões. O DER-RO disponibiliza 56 pontos de atendimentos para a emissão da Carteira de Passe Livre, cujos endereços podem ser consultados no link fornecido pelo Governo de Rondônia. É necessário apresentar documentos que comprovem a condição de elegibilidade, tais como documentos de identidade, laudos médicos (no caso de deficiência e câncer) e comprovante de residência.

## Lei 1.307 de 15 de janeiro de 2004

A Lei nº 1.307, de 15 de janeiro de 2004, do estado de Rondônia, traz a seguinte redação:

Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, concede passe livre às pessoas idosas e portadoras de deficiência, no sistema de transporte coletivo intermunicipal, e dá outras providências.

### O GOVERNADOR DO ESTADO DE RONDÔNIA:

Faço saber que a Assembleia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. As pessoas portadoras de deficiência física, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. (Redação do artigo dada pela Lei Nº 3666 DE 16/11/2015).

Art. 2º VETADO.

(Redação do artigo dada pela Lei Nº 3080 DE 11/06/2013):

Art. 3º Aos maiores de 60 (sessenta) anos e às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes é concedido gratuidade de transporte em todo o sistema de transporte intermunicipal de passageiros nos termos desta Lei denominando esse dispositivo de Passe Livre. (Redação do caput dada pela Lei Nº 3666 DE 16/11/2015).

§ 1º As pessoas a que se refere este artigo terão direito a transporte gratuito desde que possuam rendimento inferior ou igual a 2 (dois) salários mínimos e que tenham domicílio no Estado de Rondônia. (Antigo parágrafo único renumerado pela Lei Nº 5599 DE 25/08/2023).

§ 2º A credencial do Passe Livre será expedida com a foto exigida e, terá validade de 5 (cinco) anos, a contar da data de expedição, e sua renovação dar-se-á por manifestação do interessado, encaminhada ao órgão responsável ou ao órgão ou entidade conveniada e detentora do processo. (Parágrafo acrescentado pela Lei Nº 5599 DE 25/08/2023).

(Artigo acrescentado pela Lei Nº 3080 DE 11/06/2013):

Art. 3º-A. O Passe Livre a que se refere o artigo 3º desta Lei será concedido a um acompanhante, também denominado de beneficiário, sempre que constatada a sua necessidade para a locomoção do deficiente.

§ 1º Caso o deficiente necessite de acompanhamento, esta condição deverá ser mencionada e dita no atestado médico, e no ato da inscrição.

§ 2º A credencial do Passe Livre é intransferível e de uso pessoal do beneficiário.

§ 3º As empresas concessionárias, permissionárias ou autoritárias de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros reservarão 4 (quatro) assentos de cada veículo destinado a serviço convencional, preferencialmente na primeira fila de poltronas visando facilitar o acesso, para ocupação das pessoas beneficiadas neste artigo, sendo 2 (dois) para idosos e 2 (dois) para portadores de deficiência.

§ 4º O Estado, através de unidade ou entidade designada, fornecerá documento intitulado "Passe Livre" à pessoa idosa ou portadora de deficiência, comprovadamente carente e que preencha os requisitos estabelecidos nesta Lei e no regulamento próprio, para utilização de serviços de transporte intermunicipal de passageiros gratuitos.

§ 5º Para obtenção da autorização de viagem junto à empresa transportadora, o interessado deverá dirigir-se aos postos de venda da empresa, munido da sua carteira de passe livre até 3 (três) horas antes do embarque, devendo a empresa transportadora, quando ocorrer a indisponibilidade dos assentos para o horário pretendido, providenciar o atendimento ao beneficiário no próximo dia ou horário imediatamente disponível.

Art. 4º Para efeito desta lei, considera-se:

I - Sistema de transporte intermunicipal de passageiros: todo o sistema estadual de transporte, nas suas diversas modalidades, que visa a prestação de serviço público de transporte de passageiros de forma convencional, no âmbito estadual, geralmente entre dois ou mais municípios, a ser prestado direta ou indiretamente pelo Poder Público Estadual;

II - Transporte coletivo urbano intermunicipal: serviço de transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, coletivo e urbano, que transponha os limites de um município, geralmente através de veículo coletivo tipo urbano, com duas portas e roleta, cuja concessão, permissão ou autorização seja do Estado;

III - transporte aquaviário: serviço de transporte, aberto ao público, realizado nos rios, que operam linhas regulares, inclusive travessias, sob administração do Estado; e

IV - Transportadora: a pessoa física ou jurídica que preste serviço de transporte rodoviário ou aquaviário de passageiros, mediante concessão, permissão ou autorização do Estado.

Art. 5º A infração ao disposto nesta Lei sujeitará os responsáveis:

I - No caso de servidor ou de chefia responsável pelo órgão, unidade ou empresa pública, às penalidades previstas na legislação específica; e

II - No caso de transportadora, as seguintes penalidades:

a) advertência por escrito;

b) multa de 100 (cem) vezes o valor da passagem, podendo chegar a 1.000 (mil) vezes, no caso de reincidência; e

c) revogação unilateral da concessão, permissão ou autorização.

Parágrafo único. As penas de multa ou revogação unilateral da concessão, serão aplicadas após o devido processo administrativo, garantindo o contraditório e a ampla defesa.

Art. 6º O texto desta Lei será afixado, na sua íntegra, na entrada das repartições públicas, dos meios de transporte citados nesta Lei, bem como nas estações rodoviárias, bilheterias das empresas transportadoras, barcas e balsas.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 8º Ficam revogadas as Leis nº 1008, de 30 de julho de 2001 e 1106, de 6 de agosto de 2002.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio do Governo do Estado de Rondônia, em 15 de janeiro de 2004, 116º da República (Rondônia, 2004).

A supramencionada lei estabelece prioridade de atendimento e concede passe livre no transporte coletivo intermunicipal de passageiros no Estado para idosos e pessoas com deficiência, visando garantir o acesso facilitado a este tipo de transporte para esses grupos específicos, além de estabelecer normas para a concessão do benefício com o intuito de assegurar direitos fundamentais e sociais.

## **Passe Livre como Instrumento de Inclusão e seus Desafios**

O artigo 6º da Constituição Federal foi alterado em setembro de 2015, passando a considerar o transporte como um direito social, gerando a obrigatoriedade para o Estado no que concerne a políticas públicas voltadas a essa temática. Nesse sentido, Santini (2019) informa que as políticas públicas de passe livre, também chamadas de tarifa zero, dizem respeito a utilização do meio de transporte coletivo sem que haja a cobrança direta de recursos financeiros ao usuário em questão, uma vez que o transporte terrestre coletivo de passageiros é considerado um direito universal social, devendo ser garantida a sua aplicação pelo Estado, com vistas a garantir a democracia e a dignidade humana, pois este mecanismo de deslocamento entre cidades garante o acesso, pelo indivíduo, em diversas situações, a serviços essenciais, bem como a recursos indispensáveis a sobrevivência da pessoa.

Sampaio (2017) aborda a tarifa do bilhete de passagem como um maximizador de diferenças sociais, onde a população carente fica desprovida de recursos e meios para acessar serviços essenciais. Assim, enfatiza que a gratuidade no transporte efetiva a democracia social, permitindo que indivíduos vivenciem seus direitos e bem-estar garantidos pela legislação.

A gratuidade do transporte viabiliza o acesso de idosos e pessoas com deficiência aos serviços básicos, além de promover maior integração social. Permite que as pessoas com deficiência exerçam seus direitos e deveres como cidadãos. Aos idosos promove participação em atividades sociais, culturais e de lazer. Essa medida visa garantir a mobilidade e autonomia da população idosa, combatendo a exclusão social e promovendo seu bem-estar (Rocha, 2024).

O Passe Livre facilita o deslocamento dos idosos a consultas médicas, tratamentos de saúde, órgãos públicos, centros de convivência e outros serviços essenciais. A garantia desse direito contribui para a construção de cidades mais justas e igualitárias, onde todos possam desfrutar de seus direitos e oportunidades (Rondônia, s.d.).

De acordo com Secchi (2013), políticas públicas eficazes devem ser bem formuladas, implementadas e avaliadas. A falta de planejamento e de financiamento adequado pode comprometer a sustentabilidade da política de passe livre.

Os desafios enfrentados no passe livre intermunicipal no que diz respeito às pessoas com deficiência incluem a dificuldade de comprovação da deficiência, a necessidade de critérios claros e unificados, e a necessidade de melhorias na acessibilidade e simplificação do acesso ao benefício.

## **METODOLOGIA**

Este trabalho caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa, de caráter exploratório e descritivo. A coleta de dados foi feita por meio de análise bibliográfica, tem características de pesquisa documental, pois foram colhidos e analisados dados em documentos, artigos, leis e outros trabalhos que abordam temas correlatos.

O estudo de caso foi escolhido com objetivo de melhor compreensão da política de passe livre, limitando ao município de Ji-paraná, facilitando assim a análise da eficácia do passe.

## **ESTUDO DE CASO: PASSE LIVRE EM JI-PARANÁ/RO**

### **Contexto Local**

O município de Ji-Paraná é o segundo maior de Rondônia, com população estimada em 139.359 habitantes em 2024, densidade demográfica, em 2022 de 18,03 habitante por quilômetro quadrado e área da unidade territorial em 2024 era de 6.896,649 km<sup>2</sup>, segundo dados do IBGE.

A cidade possui uma economia diversificada e em crescimento, com forte presença do agronegócio, indústria e comércio. A cidade se consolida como um importante centro comercial e polo regional, com potencial para atrair novos investimentos e gerar mais empregos.

Ainda conforme IBGE, na economia em 2021, o PIB per capita era de R\$ 32.292,16. Na comparação com outros municípios do estado, ficava nas posições 20 de 52 entre os municípios do estado e na 1960 de 5570 entre todos os municípios. Já o percentual de receitas externas em 2024 era de 68,31%, o que o colocava na posição 47 de 52 entre os municípios do estado e na 4965 de 5570. Em 2024, o total de receitas realizadas foi de R\$ 652.187.714,73 (x1000) e o total de despesas empenhadas foi de R\$ 625.209.978,92 (x1000). Isso deixa o município nas posições

3 e 2 de 52 entre os municípios do estado e na 310 e 312 de 5570 entre todos os municípios.

## Implantação do Passe Livre

A política de passe livre foi instituída por meio de lei estadual (A Lei nº 1.307/2004 e o Decreto nº 26.294/2021), com foco em pessoas idosas e pessoas com deficiências que comprovem baixa renda. A operacionalização envolve cadastro, preenchimento de requerimento, apresentação de documentos e emissão de carteirinha física.

- **Solicitação Presencial:**

A solicitação pode ser feita de forma presencial nas Centrais de Atendimento ao Cidadão - TUDO AQUI.

- **Documentação:**

É necessário apresentar a documentação que comprove a deficiência ou a condição de idoso, além de documentos de identificação pessoal.

- **Sistema Online:**

Para quem prefere a via eletrônica, o cadastro pode ser feito no sistema online do DER/RO, com o envio da documentação digitalizada.

- **Emissão da Credencial:**

A carteirinha é emitida após a análise da documentação e validação do benefício.

Segundo informações obtidas na Agência de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Ji-Paraná/RO, no período de 01 a 30/06/2025 foram emitidos 108 bilhetes de passagens 100% gratuitos para idosos, 128 bilhetes 50% gratuitos para idosos e 105 bilhetes para pessoas com deficiência.

## Benefícios Observados

- **Acesso à saúde:**

O Passe Livre facilita o acesso a serviços de saúde essenciais para pessoas idosas e com deficiência, permitindo que elas realizem consultas, exames e tratamentos em diferentes cidades ou estados.

- **Inclusão social:**

Ao garantir o acesso ao transporte, o Passe Livre contribui para a inclusão social e a participação ativa da pessoa idosa ou com deficiência na sociedade.

- **Redução de custos:**

O benefício elimina os custos com passagens, aliviando o orçamento familiar e permitindo que os beneficiários direcionem seus recursos para outras necessidades.

## Desafios Enfrentados

- Burocracia:

O processo de solicitação do Passe Livre pode ser burocrático, exigindo a apresentação de diversos documentos e comprovantes, como atestados médicos e comprovantes de renda.

- Dificuldade de acesso:

Apesar do benefício, algumas empresas de transporte podem apresentar dificuldades na emissão da passagem gratuita, como a falta de assentos disponíveis ou a alegação de que o serviço convencional não é oferecido no trecho desejado.

## Recomendações

- Simplificação do processo:

É fundamental que o processo de solicitação do Passe Livre seja simplificado para facilitar o acesso ao benefício.

- Fiscalização:

As empresas de transporte devem ser melhor fiscalizadas para garantir o cumprimento da lei e a disponibilidade de assentos para os beneficiários do Passe Livre.

- Campanhas de conscientização:

Campanhas de informação e conscientização sobre o Passe Livre devem ser realizadas, tanto para os beneficiários quanto para as empresas de transporte, para garantir o pleno conhecimento e cumprimento do benefício.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A temática da gratuidade tarifária do bilhete de passagem no transporte coletivo intermunicipal de passageiros é relevante e carece de atenção, tanto do público envolvido diretamente – sociedade civil, Estado, empresas privadas – quanto do poder judiciário, legislativo e afins. Sua abrangência é pouco explorada na literatura, assim como é pouco debatida em níveis mais aprofundados, nas discussões propostas conta com baixa participação dos entes abrangidos, em especial a sociedade.

A implementação do passe livre em Ji-Paraná/RO representa um avanço na garantia do direito à mobilidade, sendo sem dúvida uma importante ferramenta de inclusão social, especialmente às pessoas idosas e pessoas com deficiência. Contudo, para se tornar uma ferramenta de eficácia plena é necessário que tal política receba investimentos contínuos e aprimoramento na gestão. A participação da população no acompanhamento e fiscalização ajudará na sua evolução e manutenção.

Como limitação do trabalho, destaca-se a escassez de dados públicos detalhados, bem como de material bibliográfico especificamente sobre transporte coletivo intermunicipal de passageiros via concessão do poder público à empresa privadas.

## REFERÊNCIAS

BARROS, Ricardo. **Mais de 5 mil Carteiras de Passe Livre foram emitidas pelo Governo de RO em três meses de 2024**. Tudorondonia.com. SECOM – Governo de Rondônia. 28 de março de 2024. Disponível em: < <https://tudorondonia.com/noticias/mais-de-5-mil-carteiras-de-passe-livre-foram-emitidas-pelo-governo-de-ro-em-tres-meses-de-2024,120681.shtml> >. Acesso em: 02 de jul. 2025.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1988.

\_\_\_\_\_. IBGE: **Brasil/Rondônia/Ji-Paraná**. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/ji-parana/panorama> >. Acesso em: 20 de jun. de 2025.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Brasília: Diário Oficial da União, 2012. Acesso em: 02 de jul. 2025.

\_\_\_\_\_. **Ministério dos Transportes. Legislação**. Ministério dos Transportes - - ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. 22 de setembro de 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/antt/pt-br>. Acesso em: 10 de mai. 2025.

\_\_\_\_\_. **TJDFT - Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios**. Direito ao transporte: garantia de mobilidade urbana para estudantes, pessoas com dificuldade de locomoção e trabalhadores. Distrito Federal: 02 de novembro de 2023. Disponível em: <<https://www.tjdft.jus.br>. Acesso em: 21 de jul. 2025.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Reforma do Estado para a cidadania: A reforma gerencial brasileira na perspectiva internacional**. São Paulo: Ed. 34; Brasília: ENAP, 1998.

CHAVES, Gustavo Vinicius Delmondes. **O transporte como direito social: perspectivas do transporte público e da mobilidade para o desenvolvimento da Ride/DF**. In: RAMOS, Diego Vieira; RIGOLDI, Kelly Cristina; MÜLLER, Tais. A mobilidade urbana como direito a cidade: princípios de deslocamentos. Editora Científica: 1º edição, vol. 1, 2024. Pg. 107-125.

DANTAS, D. M. **Direito à cidade e mobilidade urbana: uma avaliação de implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12) no município de Mossoró-RN**. Orientador: Prof. Dr. João Bosco Araújo da Costa. 2022. Dissertação (Mestre em Ciências Sociais). Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). NATAL-RN 2022. 120 f. Disponível em: < <https://repositorio.ufrn.br/server/api/core/bitstreams/ff26f969-5e7f-46b4-8f67-21e456ffbfd6/content> >. Acesso em: 20 de jul. 2025.

FONTANA, R. E. **OS dez anos da política nacional de mobilidade urbana. Fundação Getúlio Vargas - Escola de Administração de Empresas de São Paulo.** São Paulo, 2023. Disponível em: < <https://periodicos.fgv.br/ric/article/view/85969/84899> >. Acesso em: 20 de jul. 2025.

G1 RO. **Governo de RO libera carteirinha de Passe Livre à viagem intermunicipal de idosos e pessoas com deficiências.** G1 RO. 2020. Disponível em: < <https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2020/07/29/governo-de-ro-libera-carteirinha-de-passe-livre-a-viagem-intermunicipal-de-idosos-e-portadores-de-deficiencias.ghtml> >. Acesso em: 11 de mai. 2025.

JUNIOR, Aldes Santos. **Verdades sobre o regime de fretamento, circuito fechado e concorrência.** Conjur. 06 de novembro de 2022. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br>. Acesso em: 21 de jul. 2025.

MENEZES, Dirla Mara dos Santos. **Revolta do buzu: transporte público e direito social, em Salvador – 2003.** Orientadora: Prof.a Dra. Márcia Maria Couto Mello. Dissertação, (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano). Universidade Salvador – UNIFACS, Laureate International Universities. Salvador, 2017. 138 f. Disponível em: <<https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=http://tede.unifacs.br/bitstream/tede/659/2/Dissertacao+DIRLA+MARA+DOS+SANTOS+MENEZES+2018.pdf>>. Acesso em: 21 de jul. 2025.

ROCHA, Luiz Augusto. **DER - Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes.** Passe Livre - Governo garante direito social com a emissão de Carteiras de Passe Livre para idosos e pessoas com deficiência. Portal do Governo do estado de Rondônia - SECOM. 20 de fevereiro de 2024. Disponível em: < <https://rondonia.ro.gov.br/governo-garante-direito-social-com-a-emissao-de-carteiras-de-passe-livre-para-idosos-e-pessoas-com-deficiencia/>>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

RONDÔNIA (Estado). **Lei ordinária nº 1.307, de 15 de janeiro de 2004.** Porto Velho: Assembleia Legislativa do Estado de Rondônia, 2004. Acesso em: 02 de jul. 2025.

\_\_\_\_\_. **DER - Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes.** Solicitar carteirinha de passe livre para pessoas idosas - Ariquemes e Ji-Paraná (interior). Porto Velho: Governo de Rondônia: DER - Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes. S.D Disponível em: < <https://portaldocidadao.ro.gov.br/Servico/Detalhes?id=195ef10d-c7ca-487c-2df4-08da0cd22c8f>>. Acesso em: 20 de jul. 2025.

SAMPAIO, Luisa Guerra Lima Serrão Borges de. **Tarifa zero como instrumento de política social e fortalecimento da cidadania.** Orientadora: Prof. Lena Lavinas. Monografia (Bacharelado em Economia). UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - INSTITUTO DE ECONOMIA. 2017. 69 f. Disponível em: < <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/4867/1/Monografia%20Lu%C3%ADsa%20>

Guerra%20-%20Tarifa%20Zero%20como%20Instrumento%20de%20Pol%C3%ADtica%20Social%20e%20Fortalecimento%20da%20Cidadania.pdf >. Acesso em: 21 de jul. 2025.

SANTINI, D. **Passé livre: as possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização**. Ed. Autonomia Literária, São Paulo, 2019.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: Conceitos, Esquemas de Análise, Casos Práticos**. Ed. Cengage Learning, 2ª edição, 2013.

SILVA, P. V. F. da; SILVA, S. E. B. da. **Estudo sobre viabilidade de implementação de uma ciclovia na av. CMTE**. Vital Rolim, do município de Cajazeiras através do plano nacional de mobilidade urbana. Orientador Prof. Fernando Chagas de Figueiredo Sousa. INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA PARAÍBA. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Engenharia Civil). Cajazeiras-PB, 2023. Disponível em: < <https://repositorio.ifpb.edu.br/handle/177683/3678> >. Acesso em: 20 de jul. 2025.