



# O DILEMA DA TARIFA ZERO

Estudo da NTU revela que modelo atual da gratuidade no transporte coletivo urbano começa a encontrar sérias dificuldades. Associação aponta a necessidade de nova estrutura legal e financeira para essa política tarifária continuar avançando nas cidades brasileiras



A política de tarifa plenamente subsidiada no transporte coletivo urbano, também conhecida como tarifa zero, ganhou força nos últimos anos, como resposta aos impactos da pandemia e como instrumento de inclusão social. Mas pode ter “atingido o teto”, dentro do atual modelo de financiamento dos serviços. É o que aponta a nova edição do estudo “Tarifa Zero nas Cidades do Brasil - 2025”, publicado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

A pesquisa revela que, embora o número de municípios com tarifa totalmente subsidiada continue crescendo, a velocidade dessa expansão caiu, drasticamente. Se entre 2021 e 2023 a gratuidade se multiplicava, ano a ano, tendo totalizado 85 novas cidades praticando o novo modelo, o ano de 2024 registrou apenas 10 novas adesões, queda de mais de 75% em relação ao ano anterior. Segundo a NTU, o modelo atual, baseado majoritariamente em decisões municipais e financiamento exclusivo pelo orçamento local, pode ter atingido seus limites operacionais e financeiros.

“A tarifa subsidiada — incluindo a tarifa zero — deixou de ser uma tendência em ascensão. Hoje, o número de cidades com tarifa plenamente subsidiada está estabilizado e funciona, na maioria dos casos, em cidades de pequeno porte. Para crescer, precisa sair da lógica do improvisado e ganhar corpo como política pública estruturada, com planejamento e fonte de custeio definidos”, explica Francisco Christovam, diretor executivo da NTU.

## Cidades com tarifa zero

Atualmente, 154 municípios brasileiros adotam algum modelo de tarifa plenamente subsidiada, seja universal (em todos os dias e linhas) ou parcial (em fins de semana ou para públicos específicos). No entanto, 79% dessas cidades têm até 100 mil habitantes. Apenas 12 municípios com mais de 100 mil habitantes oferecem a gratuidade de forma integral, o que representa menos de 4% do total de cidades com população acima de 100 mil habitantes (307 cidades), que são atendidas por serviço organizado de transporte público urbano por ônibus.

Entre as grandes cidades e as capitais, a tarifa totalmente subsidiada permanece uma medida pontual e restrita. Cidades como São Paulo, Brasília e Belo Horizonte adotam gratuidade em linhas específicas ou em dias determinados — geralmente domingos e feriados. A razão é simples: sistemas complexos, multimodais e de alta demanda ou localizados em regiões metropolitanas exigem altos investimentos e planejamento contínuo, o que torna a gratuidade integral um desafio técnico, fiscal, político e social.

## O que trava a expansão da tarifa zero?

O estudo da NTU aponta uma série de fatores que dificultam a universalização da tarifa plenamente subsidiada, em médias e grandes cidades. O primeiro é o custo elevado. Enquanto municípios como Formosa (GO) operam com custo anual inferior a R\$ 5 milhões, cidades como Maricá (RJ), com frota mais robusta, chegam a R\$ 87 milhões ao ano — valor viabilizado, neste caso, por receitas de royalties do petróleo.

Outro entrave é a ausência de dados confiáveis. Muitas cidades sequer registram indicadores básicos como demanda diária, oferta de viagens ou custo por passageiro transportado. Essa falta de monitoramento dificulta o planejamento e a avaliação do impacto real da medida.

Além disso, já há registros de retrocesso. Em Caucaia (CE), a frota foi reduzida em 23%, para conter gastos. Assis (SP) cortou o número de ônibus pela metade. E, em São Luís (MA), o programa “Expresso do Trabalhador” foi suspenso. “Sem planejamento técnico e estrutura de financiamento adequada, a tarifa zero pode comprometer o próprio funcionamento do sistema”, alerta Matheus Freitas, diretor técnico da NTU.

## Efeitos positivos

Apesar das limitações, algumas prefeituras que implementaram o subsídio total de suas tarifas e acompanharam os resultados, após sua implantação, relatam impactos econômicos e sociais positivos em suas cidades. Em Luziânia (GO), o comércio local cresceu 36%, após a adoção da política, com R\$ 25 milhões a mais circulando na economia. Em Caucaia (CE), houve aumento de 25%, tanto no faturamento do comércio quanto na arrecadação municipal. Já em Paranaguá (PR), os efeitos foram múltiplos: aumento nas vendas; redução de 40% nos acidentes de trânsito; e crescimento de 200% na procura pelo restaurante popular.

Em Maricá (RJ), onde o sistema é operado por empresa pública, estima-se que as famílias economizem até 20% do orçamento mensal com transporte. São Caetano do Sul (SP) observou queda nas remarcações do SUS e aumento no faturamento dos estabelecimentos localizados nas rotas dos ônibus gratuitos.

## O papel do novo MARCO LEGAL

Para a NTU, o avanço da tarifa zero, nas médias e grandes cidades, depende de mudança estrutural no modelo de financiamento do transporte público. O principal caminho apontado é a aprovação do novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, que propõe a separação tarifária, ou seja, a distinção entre a tarifa pública, que é o valor pago pelo passageiro para usufruir dos serviços, e a tarifa de remuneração, que é o valor que cobre o custo real da prestação do serviço pelas operadoras.

Com essa separação, os subsídios poderiam ser definidos, com maior clareza e previsibilidade, e fontes permanentes de recursos teriam que ser identificadas, para arcar com esses custos, permitindo a adoção de políticas públicas mais amplas e ambiciosas. “Esse é o primeiro passo para transformar a tarifa zero de solução pontual em política de Estado”, reforça Freitas.

Mas, para funcionar como ferramenta de inclusão social e estímulo à economia local, o subsídio pleno à tarifa precisa ser implementado com responsabilidade. “Nosso papel é garantir que, se for para implantar, que seja de forma sustentável. O pior cenário é prometer a gratuidade e depois ter que recuar. É melhor começar aos poucos, passo a passo, adotando tarifas módicas, e só avançar se houver condições”, conclui Francisco Christovam.

