Revista Ônibus, 25 anos entregando a melhor comunicação do setor

Vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo 2024 na categoria Comunicação Setorial

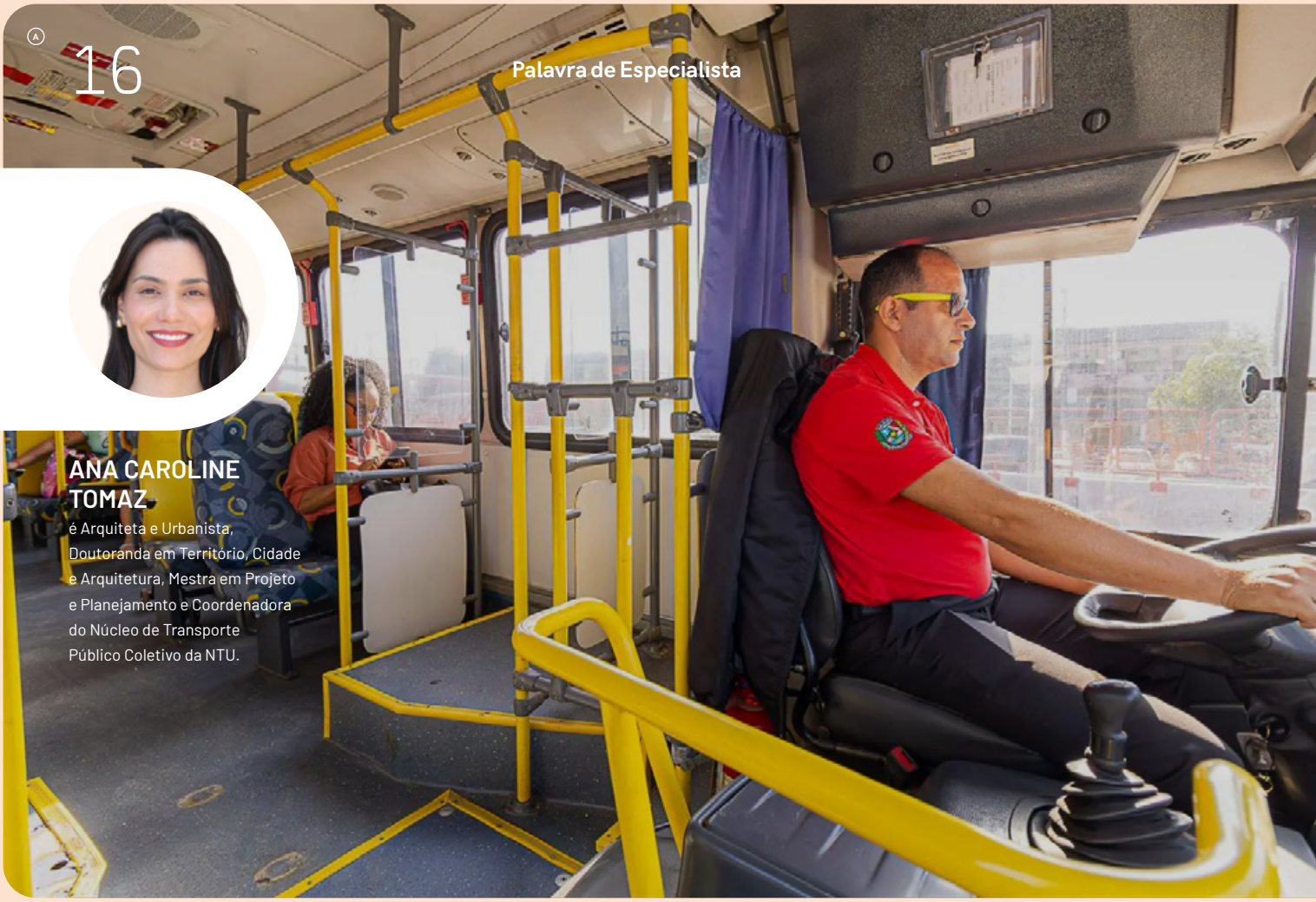


Motivos para anunciar na Revista Ônibus

- Uma revista premiada
- Abrangência nacional
- Mailing qualificado 10k
- 100% digital

Anuncie: comercial@revistaonibus.com.br

Revista Ônibus



ANA CAROLINE TOMAZ
é Arquiteta e Urbanista, Doutoranda em Território, Cidade e Arquitetura, Mestra em Projeto e Planejamento e Coordenadora do Núcleo de Transporte Público Coletivo da NTU.

TARIFA ZERO NAS CIDADES BRASILEIRAS: amadurecimento e desafios

A política de tarifa zero no transporte público coletivo entrou em nova fase no Brasil. Se entre 2021 e 2023 o tema avançou rapidamente, impulsionado pela crise pós-pandemia e pela ampliação dos subsídios públicos ao setor, os dados mais recentes mostram cenário de desaceleração das iniciativas municipais e de amadurecimento do debate. A edição 2026 da **Pesquisa Temática "Tarifa Zero nas Cidades do Brasil"** revela que o crescimento continua ocorrendo, mas em ritmo significativamente menor, especialmente nas cidades de maior porte.

Embora as duas edições mais recentes da pesquisa tenham utilizado o mesmo recorte demográfico para análise — municípios com mais de 100 mil habitantes —, houve mudança na classificação dos casos. Na edição de 2025, eram consideradas conjuntamente experiências universais e parciais, incluindo gratuidades aplicadas apenas em determinados dias da semana, regiões específicas ou grupos de usuários. Já a edição 2026 passou a tratar como iniciativas de tarifa zero apenas os modelos nos quais toda a população pode acessar gratuitamente o transporte coletivo em todas as linhas e durante todos os dias da semana. As iniciativas com restrições permanecem relevantes para o debate da mobilidade urbana e da ampliação do acesso ao transporte coletivo; conceitualmente, passaram a ser tratadas como benefício tarifário, e não mais como casos de cidades que praticam a tarifa zero.

(A) Bernardo Gomes/Prefeitura de Maricá

Os números ajudam a ilustrar esse novo momento. Em 2025, a pesquisa identificava 127 municípios com tarifa zero universal. Já em 2026, esse mesmo grupo passou a contabilizar 143 cidades. O crescimento ocorreu, mas de forma moderada, sobretudo nos municípios com mais de 100 mil habitantes. Nesse grupo, o número passou de 12 para 14 cidades, com a inclusão de Canoas-RS e Itaboraí-RJ.

A desaceleração fica ainda mais evidente quando observada a evolução temporal das implantações. O período de maior expansão ocorreu entre 2021 e 2023, quando dezenas de municípios aderiram à tarifa zero. Em 2024, contudo, houve redução significativa no número de novas iniciativas, cenário que se manteve em 2025. Esse comportamento revela o esgotamento da capacidade de financiamento, principalmente nas cidades maiores.

A experiência acumulada nos últimos anos mostrou que a implementação da tarifa zero envolve desafios operacionais, financeiros e regulatórios mais complexos do que inicialmente se projetava, especialmente nas cidades médias e grandes. Os dados da pesquisa reforçam que a tarifa zero continua fortemente concentrada em municípios pequenos, com sistemas caracterizados por poucas linhas e ônibus e custos operacionais relativamente mais baixos. Atualmente, 73% das cidades com tarifa zero possuem menos de 50 mil habitantes.

Essa constatação ajuda a compreender por que as grandes capitais brasileiras adotaram, predominantemente, benefícios tarifários (e não tarifa zero). A dimensão das redes de transporte, os elevados custos operacionais e a necessidade de grandes volumes de financiamento tornam a universalização da tarifa zero desafio significativamente maior.

Outro aspecto relevante observado ao longo das duas edições da pesquisa é a mudança de foco do debate. Se inicialmente as discussões estavam concentradas na expansão das gratuidades e nos efeitos imediatos sobre a demanda, atualmente o centro da discussão passa a ser a sustentabilidade da política no médio e longo prazo.

A experiência das cidades analisadas demonstra que a tarifa zero é possível, mas depende de planejamento institucional, fontes permanentes de financiamento e capacidade contínua de expansão e qualificação da oferta. Sem a combinação desses fatores, a tarifa zero pode levar à precarização do sistema. Gratuidade sem qualidade operacional compromete os próprios objetivos sociais da política pública e reduz os benefícios esperados com a ampliação do acesso ao transporte coletivo.

Nesse contexto, ganha relevância a discussão sobre novas formas de financiamento. A ampliação da participação do poder público no custeio, o fortalecimento do vale-transporte, a modernização dos mecanismos de subsídio e a construção de fontes permanentes de financiamento associadas à segurança jurídica e ao respeito aos contratos vigentes aparecem como elementos essenciais para viabilizar experiências sustentáveis de tarifa zero, especialmente nas cidades de maior porte.

Mais do que discutir apenas a eliminação da cobrança da tarifa ao usuário, o debate atual passa a envolver a construção de modelo mais amplo de financiamento da mobilidade coletiva. A evolução recente das experiências brasileiras demonstra que a tarifa zero deixou de ser apenas proposta conceitual e passou a integrar de forma concreta a agenda nacional de políticas públicas de transporte. O desafio agora é garantir que sua expansão ocorra de forma tecnicamente estruturada, financeiramente sustentável e operacionalmente qualificada.