

**Oito cidades recuam e voltam a cobrar passagem de ônibus após tarifa zero, diz estudo**

---

Fábio Pescarini

- *Dado entra pela primeira vez em levantamento anual de associação de empresas de ônibus*
- *Atualmente, 143 municípios brasileiros adotam gratuidade integral*

Oito municípios brasileiros que implantaram gratuidade no transporte público voltaram a cobrar passagem de ônibus nos últimos anos. O dado aparece pela primeira vez em uma pesquisa temática sobre tarifa zero realizada pela NTU (Associação Nacional das Empresas de Transporte). Essa é a terceira edição do estudo.

Conforme a publicação, apresentada nesta quarta-feira (10) em Brasília, o recuo ocorreu em cidades de pequeno e médio porte, com populações que variam entre 18 mil e 111 mil habitantes. Metade desses municípios fica no estado de São Paulo.

"Em geral, essas iniciativas permaneceram em operação por períodos relativamente curtos, variando de poucos meses a alguns anos", diz o documento.

O relatório cita Paulínia (SP), na região metropolitana de Campinas, que adotou a tarifa zero na década de 1990, mas interrompeu o programa após alguns anos de funcionamento, retomado depois em formato parcial, que também acabou descontinuado em 2018.

A prefeitura citou vandalismo nos ônibus para justificar o fim da gratuidade na época. Atualmente, o município cobra apenas R\$ 1 —estudantes pagam R\$ 0,50.

"Paulínia opera com uma das tarifas mais baixas do país, demonstrando que diferentes estratégias podem ser adotadas para ampliar o acesso ao transporte coletivo", diz o relatório.

Em Monte Mor (SP), a gratuidade universal no transporte coletivo foi encerrada em 2025, após menos de dois anos de funcionamento.

A prefeitura do município, com cerca de 65 mil habitantes, argumentou que o modelo se tornou financeiramente inviável. Hoje, a passagem de ônibus custa R\$

6, mas há alguns benefícios, como isenção total ou desconto para pessoas inscritas no CadÚnico.

Cidades que recuaram em tarifa zero

- Jaboticabal (SP);
- Monte Mor (SP);
- Paulínia (SP);
- Picos (PI);
- Pirapora do Bom Jesus (SP);
- Porto Real (RJ);
- Tijucas do Sul (PR);
- Ubatã (PR).

São Caetano do Sul, no ABC Paulista, não entra na lista. O município da Grande São Paulo vai restringir a gratuidade lançada em 2023, que vale para qualquer pessoa, a moradores cadastrados em uma plataforma chamada SancaGov. A tarifa para quem não reside na cidade será de R\$ 5, segundo projeto enviado à Câmara de Vereadores.

Rafael Calabria, pesquisador de mobilidade do BRCidades, diz que em 2025 houve posse de prefeitos e que novos administradores reverteram a gratuidade. "Prefeitos que são contra reverterem a política do anterior."

O relatório mostra que a implantação de tarifa zero no transporte público em cidades brasileiras tem crescido em menor ritmo no Brasil, na comparação com o pós-pandemia, quando diminuiu o número de passageiros devido às restrições de circulação, em números até hoje não recuperados.

Atualmente, 143 municípios têm tarifa zero integral. Existem também outros 43 que adotam a gratuidade para categorias específicas de passageiros ou, por exemplo, apenas aos domingos, como na gestão Ricardo Nunes (MDB), em São Paulo.

"Enquanto o período entre 2021 e 2023 registrou uma disparada da política de gratuidade, com 70 municípios, em 2024 foram adotadas apenas oito iniciativas, em um ano marcado por eleições municipais, e 2025 contabilizou 21 novos programas", diz o documento.

Os números mais recentes sugerem uma fase de acomodação da política, aponta o relatório, com redução mais significativa nas cidades de médio e grande porte.

No segmento de municípios com mais de 100 mil habitantes, apenas Canoas (RS) e Itaboraí (RJ) deixaram de cobrar passageiros.

"O dado comprova que o otimismo político esbarrou na dura realidade dos limites fiscais", afirma a NTU.

Rafael Calabria lembra que em 2025, o governo Lula (PT) sinalizou que iria apoiar o fim da cobrança e, por isso, alguns prefeitos pararam projetos para ver o que fariam com um possível apoio do governo federal, o que até agora não aconteceu.

"Secretários que estavam analisando o tema seguraram. Era esperada a desaceleração", diz.

Conforme o estudo, cidades de médio porte que sustentam a tarifa zero universal dependem diretamente de receitas extraordinárias ou fundos específicos, como os royalties do petróleo em Maricá (RJ), atividade portuária em Paranaguá (PR), ou receitas de publicidade e multas de trânsito.

"A experiência prática mostra que a tarifa zero não se sustenta como medida isolada ou populista", afirma Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU, em nota.

"Para avançar rumo a uma política de mobilidade que ofereça a gratuidade universal, precisamos de planejamento operacional, fontes estáveis de custeio e segurança jurídica, com respeito aos contratos vigentes", diz.

Para ele, é preciso um pacto federativo que reúna União, estados e municípios no financiamento do sistema.

"Com um pequeno apoio federal é viável expandir esse modelo. Não é administrativamente um absurdo para prefeituras, nenhuma [das que adotou] quebrou", afirma o pesquisador de mobilidade do BRCidades. "O impacto social é muito grande."

<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2026/06/oito-cidades-recuam-e-voltam-a-cobrar-passagem-de-onibus-apos-tarifa-zero-diz-estudo.shtml>

**Veículo:** Online -> Portal -> Portal Folha de S. Paulo

**Seção:** São Caetano