

**Tarifa zero perde força e cidades começam a cortar o passe livre**

---

*Pesquisa revela que a tarifa zero no transporte público perdeu força no país. Municípios suspenderam a gratuidade por falta de verba*

Maiara Baloni

Para o cidadão, o cartão de Tarifa Zero simboliza a liberdade de ir e vir sem o peso do custo da passagem no orçamento mensal. Em Luziânia (GO), a medida impacta diretamente a economia das famílias mais vulneráveis.

A expansão da tarifa zero no transporte público brasileiro perdeu o fôlego nas administrações municipais devido a gargalos no orçamento. Um novo levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) revela que o ritmo de adesões desacelerou drasticamente após o boom de 2021 a 2023, restando hoje 143 cidades com passe livre universal no país.

O topo do movimento ocorreu em 2023, quando 31 municípios adotaram a gratuidade veicular. No ano seguinte, o indicador despencou para apenas oito. Entre junho de 2025 e o mesmo mês de 2026, 16 localidades aderiram, mas o mapeamento inédito identificou que oito prefeituras voltaram atrás por falta de verba.

Cidades como Monte Mor (SP), Paulínia (SP) e Porto Real (RJ) estão entre os municípios que suspenderam o passe livre. Na mesma linha de contenção, a prefeitura de São Caetano do Sul anunciou que restringirá o acesso gratuito exclusivamente para moradores locais cadastrados a partir deste mês.

Cerca de 65% das redes com passe livre operam em cidades com menos de 50 mil habitantes. Apenas 14 municípios de grande porte, acima de 100 mil moradores, sustentam o passe livre total. As inclusões mais recentes nessa faixa populacional foram Itaboraí, no Rio de Janeiro, e Canoas, no Rio Grande do Sul.

O estado de São Paulo lidera o ranking do transporte gratuito com cerca de 30 cidades integradas, a exemplo de Guararema e Santa Isabel. Na sequência das maiores frotas subsidiadas aparecem os municípios de Minas Gerais, somando entre 25 e 26 localidades, seguidos de perto pelo Paraná, com 11 a 12 adesões.

Na região Sul, Santa Catarina desponta com oito municípios adeptos à tarifa zero. O destaque fica para Balneário Camboriú, que registrou uma explosão de 43% no

fluxo de passageiros. Enquanto isso, o Rio Grande do Sul mantém apenas três redes municipais operando sem cobrança de passagem nas catracas.

## **Impacto financeiro**

Para a NTU, o freio nas novas adesões expõe o desafio de manter a saúde financeira

municipal no azul. A entidade reforça que os prefeitos enfrentam sérias dificuldades para segurar o custeio operacional, o que já coloca a tarifa zero sob risco se não houver um subsídio planejado.

“O dado comprova que o otimismo político esbarrou na dura realidade dos limites fiscais”, diz Francisco Christovam, presidente da associação. Ele argumenta que o modelo exige fontes fixas de receita e um amplo pacto federativo, impedindo que a gratuidade vire apenas uma promessa eleitoral isolada.

Atualmente, manter os ônibus urbanos no Brasil custa R\$ 75,7 bilhões por ano para o setor. Para universalizar o passe livre em todo o país, a frota precisaria crescer 20% para atender a nova demanda de passageiros. Com isso, a conta anual saltaria para uma faixa estimada entre R\$ 90,7 bilhões e R\$ 100 bilhões.

A pressão sobre o sistema de linhas urbanas é imediata após a liberação das catracas. O estudo detalhado em 12 municípios constatou que a gratuidade provocou uma explosão no volume de viagens diárias, registrando aumentos que variam de 33% até impressionantes 371% na demanda geral monitorada pela pesquisa.

## **Discussão federal**

Diante da crise nos municípios, o debate migrou para o Governo Federal. O Ministério das Cidades confirmou que a Fazenda analisa a viabilidade econômica de um projeto nacional. Inspirado no Sistema Único de Saúde, o chamado “SUS do Transporte” demandaria cerca de R\$ 65 bilhões anuais vindos da União.

Como alternativa de arrecadação, a Câmara avalia o Projeto de Lei 4.177/2025, do deputado Jilmar Tatto (PT-SP). O texto altera regras corporativas importantes, com mudanças na folha e quanto custará o fim do desconto de 6% do vale-transporte para o setor empresarial.

O avanço regulatório mais robusto é o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano (PL 3278/21), aprovado pelos deputados e pendente de sanção

presidencial. A lei cria uma separação clara entre a tarifa técnica (custo real) e a tarifa pública (paga pelo usuário), exigindo fontes de custeio por lei.

Pesquisadores do Labcidade, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de Design da Universidade de São Paulo (FAU-USP), avaliam que a mudança é um passo positivo para o setor. O marco prevê a remuneração das empresas por quilômetro rodado e não por passageiro transportado, reduzindo a dependência de ônibus lotados e abrindo espaço seguro para frotas com tarifa zero permanente.

<https://www.gazetasp.com.br/politica/tarifa-zero-no-transporte-publico-perde-forca/>

**Veículo:** Online -> Site -> Site Gazeta de S.Paulo

**Seção:** Política