

Tarifa zero no ônibus desacelera e 8 cidades já revogaram o passe livre. O que aconteceu?

Gratuidade universal é oferecida em 146 municípios, mas política, sobretudo entre cidades com mais de 100 mil habitantes, esbarra nos altos custos

Por Dante Grecco

Após um período de expansão, a adoção da tarifa zero tem desacelerado pelo Brasil. Em uma década, o número de cidades com gratuidade universal foi de 26 para 146, mas recentemente o ritmo de crescimento tem caído. No último ano, 16 novos municípios entraram na lista - no auge desse movimento, entre 2021 e 2023, foram 70.

Os dados são de um novo estudo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). O aperto fiscal, o potencial aumento da demanda de passageiros com o passe livre e os altos custos do setor estão entre os fatores que pressionam as prefeituras. Por outro lado, a ampliação do acesso aos ônibus é uma demanda para reduzir congestionamentos e a poluição atmosférica.

A pesquisa aponta também que o Brasil já teve oito municípios, com populações entre 18 mil e 111 mil habitantes, que revogaram a tarifa zero. Três desses casos foram em 2025: Monte Mor (SP), Picos (PI) e Ubatã (PR).

Para Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU, esse cenário revela lições sobre o modelo. “A gratuidade, quando implementada de forma isolada, sem planejamento financeiro de longo prazo nem fontes permanentes de custeio, encontra sérias limitações de sustentabilidade.”

A revogação do passe livre ou o ritmo menor de adesões também não significa que as cidades tenham desistido de políticas na área. Muitas delas apostam ser possível baratear o acesso à mobilidade, sem necessariamente isentar a tarifa para todos.

Para Christovam, o caso de Paulínia é emblemático. “A cidade implementou a tarifa zero ainda na década de 1990, interrompeu o programa devido aos elevados custos de manutenção, tentou depois um modelo parcial e atualmente opera com uma das tarifas mais baixas do País”, avalia. O valor é de R\$ 1 e R\$ 0,50 para estudantes.

Já em Monte Mor, a gratuidade universal foi substituída por um modelo de concessão de benefícios tarifários para grupos específicos de usuários. continua após a publicidade

“Não é fácil colocar essa política em prática na maioria dos municípios brasileiros”, diz Marcus Quintella, diretor executivo da FGV Transportes do Rio de Janeiro. “Exceto por aqueles, como Maricá (RJ), cujo orçamento municipal é reforçado por recursos provenientes de royalties do petróleo.”

Hoje, entre os municípios com tarifa zero, há 14 cidades com mais de cem mil habitantes, entre elas São Caetano do Sul. A cidade do ABC paulista, porém, vai restringir o acesso ao benefício a partir de 15 de julho somente aos moradores e outros grupos específicos.



São Caetano adota a tarifa zero desde 2023 e agora vai restringir benefício a partir de 15 de julho Foto: Taba Benedicto/Estadão

Isso porque houve uma explosão na demanda: de 20 mil para 80 mil passageiros diários. “Isso resultou na queda da qualidade do serviço, com ônibus lotados e reclamações dos usuários”, diz o prefeito Tite Campanella (Republicanos).

Em metrópoles, como São Paulo, a tarifa zero se restringe aos domingos. Em Belo Horizonte, que também adota o passe livre dominical, a Câmara Municipal rejeitou em 2025 a gratuidade universal após uma proposta de bancar a medida com nova taxa cobrada das empresas.

Nos grandes centros urbanos, diz Christovam, o volume de passageiros, a extensão territorial, a necessidade de maior oferta de frota e a elevada estrutura operacional elevam os custos do sistema”, afirma.

Segundo ele, há quatro principais motivos que dificultam a tarifa zero:

- Dificuldade fiscal: em algumas cidades que adotaram a tarifa zero, os recursos destinados ao transporte começaram a competir com investimentos em áreas também essenciais, como saúde, educação, assistência social e infraestrutura urbana.
- Maior demanda: a eliminação da cobrança de tarifa altera os padrões de deslocamento. Observa-se aumento do número de viagens curtas, esporádicas e realizadas nos períodos de entropico, além da incorporação de novos usuários ao sistema.
- Falta de fontes complementares de receita: poucos municípios criaram mecanismos alternativos de financiamento, como fundos específicos de mobilidade, receitas acessórias, contribuições urbanísticas ou participação de outros entes federativos. A dependência exclusiva do orçamento municipal torna o modelo bastante vulnerável.
- Elevação de custos operacionais: o transporte público enfrenta pressões permanentes decorrentes do aumento de salários, combustíveis, peças, seguros e manutenção da frota. Sem estrutura de financiamento diversificada, a capacidade de absorver esses aumentos fica limitada.

“A gestão municipal precisa saber de forma clara quanto custa o serviço, o valor para manter a qualidade e, quando houver aumento de demanda, quantos ônibus serão necessários incluir na frota. Sem esses dados, não é possível adotar o programa”, afirma Gustavo Balieiro, mestre em Transporte pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Manter a eficiência do serviço é essencial para atrair o passageiro, segundo o especialista. “Se a demanda aumentar muito e a qualidade do serviço cair, muita gente pode alegar que o transporte público é tão ruim que nem de graça serve”, acrescenta.

“A tarifa zero tem avançado mais na retórica do que na análise das condições de entrega”, afirma Quintella, da FGV.

Para Antonio Clóvis Pinto “Coca” Ferraz, professor da Escola de Engenharia de São Carlos, da USP, a isenção de tarifa focada em grupos de menor renda - como os inscritos no Cadastro Único do governo federal - é uma das estratégias para viabilizar a gratuidade parcial sem desequilibrar as contas públicas.

Também é saída, de acordo com ele, usar recursos de estacionamentos públicos ou redirecionar parte do dinheiro hoje usado pelas empresas no vale-transporte.

Segundo especialistas, outra solução é mudar a remuneração dos contratos das empresas de ônibus: levar em conta a oferta de ônibus, e não a demanda (pagamento por passageiro transportado). Esse debate tem ganhado mais força no pós-pandemia diante da queda de usuários do transporte público.

Os motivos dessa mudança de comportamento ainda não estão completamente mapeados, mas entre as principais explicações estão a expansão do transporte por aplicativo, o crescimento do uso de carros e motos particulares e o crescimento do comércio online.

<https://www.estadao.com.br/amp/sao-paulo/tarifa-zero-no-onibus-desacelera-e-8-cidades-ja-revogaram-o-passe-livre-o-que-aconteceu/>

Veículo: Online -> Portal -> Portal Estadão

Seção: Mobilidade