



PESQUISAS
TEMÁTICAS
NTU

4

tarifa zero

NAS CIDADES
DO BRASIL

2025

tarifa *zero*

NAS CIDADES
DO BRASIL

2025

© 2025 ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS
DE TRANSPORTES URBANOS (NTU).

Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte. Não é permitida nenhuma forma de alteração ou utilização para fins comerciais. Todos os direitos desta edição estão reservados à Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos.

A849t Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

Tarifa zero nas cidades do Brasil/ Associação Nacional das
Empresas de Transportes Urbanos. - Brasília: NTU, 2025.
34p. - (Série Pesquisas Temáticas NTU, 4)

Bibliografia

ISBN: 978-65-992900-1-5

1. Tarifa zero. 2. Transporte Urbano. I. Título.

CDU 656.131(81)

SAUS Q.1 Bl. J
Ed. Clésio Andrade 9º Andar
CEP: 70070-944 · Brasília, DF
Tel: (61) 2103-9293
www.ntu.org.br

 @ntubrasil

 /ntubrasil

 /ntubrasil

 /transporteurbanontu

 /ntunoticias

 /ntubrasil.bsky.social

 /ntubrasil

 @ntubrasil





FICHA TÉCNICA

Presidente do Conselho Diretor

Edmundo de Carvalho Pinheiro

Diretor Executivo

Francisco Christovam

Diretor de Gestão

Marcos Bicalho dos Santos

Diretor Técnico

Matteus Freitas

Equipe NTU

Anderson Paniagua

Daniel Gonçalves de Oliveira

Flávia Ximenes

Hellen Tôres

Ivo Carlos Palmeira

Leandro Carvalho

Pedro Batista

Ulisses Lacava Bigaton



sumário

	Apresentação	6
	Introdução	8
1	Cenário geral	9
2	Cidades com tarifa zero analisadas	12
3	Tarifa zero nas capitais	25
4	Produção bibliográfica sobre o tema	27
5	Considerações	31
	Referências	32

APRESENTAÇÃO

Neste documento, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) faz uma atualização da pesquisa iniciada em 2024 sobre a adoção da tarifa zero em municípios brasileiros. Além de traçar o perfil dessas iniciativas no cenário nacional, o trabalho tem como foco a análise de todas as 12 cidades com mais de 100 mil habitantes que adotaram a tarifa zero universal. Trata-se de um novo olhar sobre esse movimento que cresceu a partir de 2021.

De forma geral, a ampliação da tarifa zero nas cidades brasileiras coincide com o crescimento da prática de subsídio público às pessoas que utilizam o transporte público no período pós-pandemia. Isso é uma forma de melhorar a mobilidade urbana, dando à população a possibilidade de ir e vir, direito constitucional de todos os cidadãos. Esta temática, aliás, vem sendo debatida pelo setor em conjunto com o Poder Público há muitos anos, tendo a NTU como parte essencial destes debates.

Desta forma, a atualização deste estudo avalia de forma detalhada as cidades que adotam a tarifa zero em seus diversos aspectos, analisando-as de acordo com a localização por região geográfica e a forma de adoção da modalidade, seja ela universal ou parcial — somente em alguns dias da semana ou para alguns grupos específicos da população.

Essa radiografia é uma representação clara da realidade. Constatou-se que embora a modalidade tenha aumentado na última década, ainda não atinge grande parte da população. Juntas, as 12 cidades analisadas reúnem menos de dois milhões de habitantes, quantidade muito menor do que as cidades de Fortaleza,

Rio de Janeiro e São Paulo. Na verdade, as grandes cidades e as metrópoles, em virtude de suas particularidades, enfrentam grandes obstáculos à adoção da tarifa zero universal.

Outro ponto trazido pela atualização do estudo diz respeito às informações sobre o comportamento de oferta e demanda nas cidades adotantes da tarifa zero universal, revelando a ausência de dados básicos para o monitoramento do transporte coletivo nessas localidades, que carecem de melhores mecanismos de controle e aprimoramento.

As grandes cidades e as metrópoles, em virtude de suas particularidades, enfrentam grandes obstáculos à adoção da tarifa zero universal.

É importante destacar que a tarifa zero faz parte de temáticas muito mais amplas, debatidas há décadas pelos atores da mobilidade urbana coletiva. A NTU se coloca como protagonista deste movimento, sempre atenta às novidades, coletando dados e informações e levantando os aspectos importantes que dizem respeito à tarifa zero.

Vamos às novidades! Boa leitura!





INTRODUÇÃO

A primeira edição desta série de publicações sobre a evolução das experiências de tarifa zero, lançada em 2024 pela NTU, destacou a aceleração do crescimento das cidades brasileiras que adotaram a isenção da tarifa pública nos anos recentes e o impacto imediato na oferta e na demanda de passageiros transportados. Destacou também a importância da realização de monitoramento constante acompanhado de estudos e análises que tenham como foco apontar características e outras variáveis para identificação e entendimento do perfil dos municípios que têm implementado a tarifa zero no Brasil.

Este trabalho retoma a análise dos aspectos iniciada há um ano, mas com foco no período mais recente. Para o alcance desse objetivo, como objeto de verificação foram selecionadas todas as 12 cidades no país que possuem mais de 100 mil habitantes com tarifa zero universal. Complementarmente, a caracterização das experiências de tarifa zero nas capitais brasileiras e a apresentação de um referencial bibliográfico sobre o tema foram adicionadas nesta edição.

Além desta introdução, esta edição é composta por outras cinco seções que destacam, respectivamente, o cenário geral das cidades brasileiras com tarifa zero, a caracterização e a análise das maiores cidades em termos populacionais com a universalização da tarifa zero, a apresentação das experiências de isenção tarifária no transporte coletivo nas capitais brasileiras, as considerações e, por fim, alguns artigos publicados sobre a matéria.

Espera-se que os leitores aproveitem este conteúdo também como incentivo para inspirar novos estudos sobre o assunto, que complementem os dados e as análises destacadas neste ensaio.

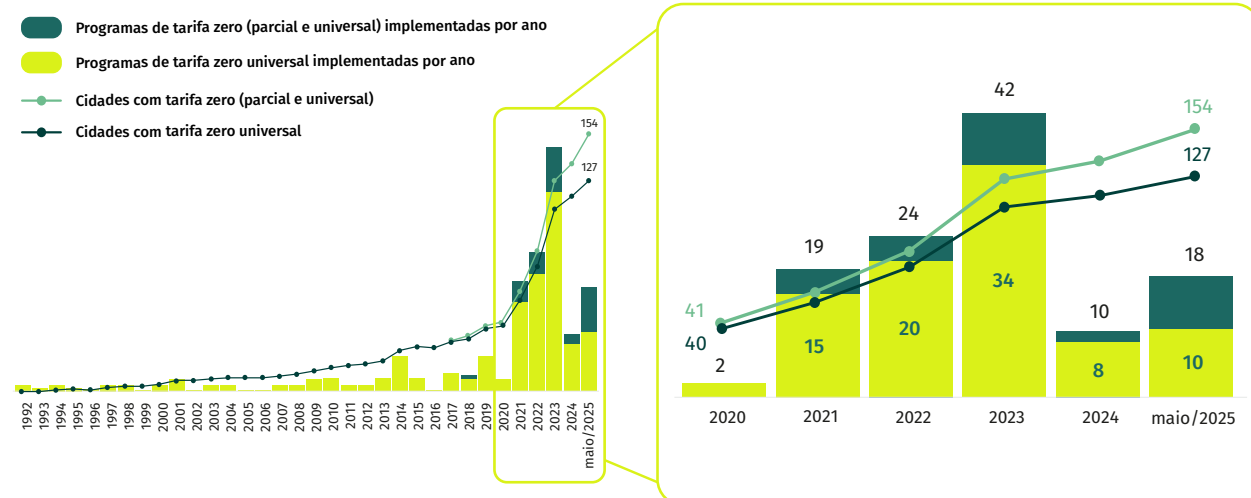
1 CENÁRIO GERAL

Até maio de 2025, foi verificado, em todo o país, um total de 154 cidades nas quais a tarifa zero está implementada de forma universal ou parcial. No relatório *'Cidades brasileiras com tarifa zero'*, produzido e atualizado diariamente pela NTU, é possível consultar a lista com todas as cidades e o registro das principais características (população, data de início, custo total, responsável pelo financiamento, frota, quantidade de linhas, demanda, regras de utilização e o tipo de empresa operadora, se pública ou privada).

Apesar da desaceleração no crescimento das cidades com tarifa zero a partir do início de 2024, 73% dos casos iniciaram há menos de cinco anos. No ano eleitoral de 2024, somente dez novas iniciativas foram registradas. São 113 casos concentrados entre 2021 e maio de 2025, os demais 41 foram iniciados durante um período de quase três décadas, entre 1992 e 2020. Desde a publicação da primeira edição da pesquisa temática 'Tarifa zero', em abril de 2024, houve um aumento de 30 cidades (Figura 1).

73% das cidades que possuem tarifa zero atualmente implementaram o programa a partir de 2020.

Figura 1 Evolução das cidades com tarifa zero no Brasil (1992- maio/2025)



Fonte: Clipping NTU.

O grau de crescimento de cidades com tarifa zero nos anos recentes foi viabilizado por um conjunto de fatores verificados em cada um dos municípios, mas especialmente pela ampliação do número de cidades que passaram a subsidiar o custeio da prestação de serviço de transporte público por ônibus. É importante clarificar que a tarifa zero faz parte de tema muito mais amplo, debatido há décadas pelos atores da mobilidade urbana coletiva, que é o financiamento do transporte coletivo por toda a sociedade que dele se beneficia.

Isto posto, avançar e aprofundar na avaliação e análise das iniciativas de tarifa zero em andamento nas cidades brasileiras são ações imprescindíveis para clarificar vários pontos fundamentais relacionados ao tema. As próximas seções e capítulos contribuem com esse objetivo ao abordar as características relacionadas a abrangência das iniciativas, classificação por porte demográfico e localização nas regiões brasileiras.

Abrangência

Em relação a abrangência da tarifa zero nas cidades brasileiras, existem três grupos principais. As principais características de cada um estão indicadas na sequência. O apontamento do modelo que cada município adotou, com mais detalhamento, está apresentado no relatório citado e disponibilizado no início deste capítulo.

- Em 127 delas a medida abrange a totalidade do sistema de transporte coletivo por ônibus, todas as linhas e serviços existentes, todas as classes de usuários do serviço, durante todos os dias da semana.

- Em outras 17, a tarifa zero abrange todo o sistema, porém apenas em dias específicos da semana, sempre nos fins de semana, sendo que alguns casos contemplam também os feriados.
- Nas 10 demais cidades, a tarifa zero abrange parcialmente o sistema, durante todos os dias da semana. Nesse grupo, as localidades contempladas são periféricas, sobretudo aquelas caracterizadas por baixos índices de desenvolvimento econômico e social.

Porte demográfico

A separação das cidades com tarifa zero em grupos por porte demográfico revela outros pontos relevantes para caracterização das iniciativas observadas no país (Figura 2):

- Há uma evidente concentração da tarifa zero nas pequenas cidades, com até 50 mil habitantes. Desse grupo, fazem parte 62% (95) de todos os 154 casos. 33% (51) das cidades possuem menos de 25 mil habitantes.
- Entre 50 mil e 100 mil habitantes, existem mais 26 cidades. Portanto, 79% (121) de todas as cidades com tarifa zero possuem população total até 100 mil habitantes.
- 33 cidades com mais de 100 mil habitantes possuem isenção para a população fazer uso do transporte público por ônibus. Sendo que, considerando unicamente a tarifa zero universal, somente 12 cidades têm mais de 100 mil habitantes (nove delas com população total entre 100 mil e 200 mil habitantes).

Figura 2 Tarifa zero nas cidades brasileiras: classificação porte demográfico

	Tarifa zero universal	Tarifa zero parcial	Tarifa zero parcial e universal
Até 25 mil habitantes	50	1	51
De 25 mil a 50 mil habitantes	41	3	44
De 50 mil a 100 mil habitantes	24	2	26
Acima de 100 mil habitantes	12	21	33
	127	27	154

Fonte: IBGE/ Clipping NTU.



Separação por região geográfica

A região Sudeste concentra 66% (102) dos municípios que possuem tarifa zero em todo o país (Figura 3). Juntas, as regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste reúnem 18 cidades com tarifa zero (12%). Na região Sul existem 34 casos (22%).

Figura 3 Tarifa zero nas cidades brasileiras: classificação por região do país



Fonte: IBGE/ Clipping NTU.

2 CIDADES COM TARIFA ZERO ANALISADAS

Este relatório dedica-se a analisar todas as experiências de tarifa zero universal que acontecem nas cidades com mais de 100 mil habitantes. Desse grupo fazem parte 12 municípios. Todas essas iniciativas, apresentadas no Quadro 1, foram implementadas a partir de 2021. Caucaia-CE é a maior cidade com isenção de cobrança da tarifa pública para toda a população usuária do transporte público coletivo durante todos os dias da semana, com aproximadamente 360 mil habitantes e frota total de 54 ônibus.

Aliás, a quantidade de ônibus que compõe a frota de cada uma das cidades revela que não há, para esse grupo, relação direta entre a população total do município e o número de ônibus para cumprir com a oferta de serviço necessária e atender às necessidades de deslocamentos da população. A coluna que apresenta a quantidade de habitantes para cada ônibus da frota revela que, em cidades do mesmo porte demográfico, existe oscilação significativa da frota total de ônibus.

Os casos de São Caetano do Sul-SP e Itapetininga-SP exemplificam essa situação, pois possuem população total de aproximadamente 160 mil habitantes, mas a primeira tem três vezes mais ônibus do que a segunda. Caucaia-CE e Luziânia-GO têm áreas urbanas semelhantes, mas a cidade cearense possui 54 ônibus, enquanto a cidade do interior de Goiás detém apenas 24. Isso é decorrente de vários outros aspectos que influenciam o sistema de mobilidade urbana, a rede de transporte e a definição da oferta de serviço de transporte público de uma cidade, como, por exemplo, a área do município, o tamanho do perímetro urbano, o nível de adensamento urbano, a topografia, o nível de motorização, as atividades econômicas preponderantes, se é pertencente a região metropolitana, entre outros.



Quadro 1 As 12 maiores cidades com tarifa zero universal

Cidade-UF	Pertence à RM	Área urbanizada	População	Frota	População por ônibus
Caucaia-CE	Sim	74,59 km ²	355.679	54	6.587
Luziânia-GO	Sim	77,50 km ²	208.725	24	8.697
Maricá-RJ	Sim	85,88 km ²	197.300	148	1.333
Ibirité-MG	Sim	22,60 km ²	170.387	24	7.099
São Caetano do Sul-SP	Sim	15,33 km ²	165.655	63	2.629
Itapetininga-SP	Sim	38,99 km ²	157.790	22	7.172
Paranaguá-PR	Não	39,00 km ²	145.829	52	2.804
Balneário Camboriú-SC	Sim	16,16 km ²	139.155	16	8.697
Formosa-GO	Sim	31,49 km ²	115.669	4	28.917
Sorriso-MT	Não	33,64 km ²	110.635	–	–
Assis-SP	Não	27,04 km ²	101.409	6	16.901
Ituiutaba-MG	Não	27,34 km ²	102.217	11	9.292

Fonte: IBGE/ Clipping NTU.

A verificação da representatividade dessas 12 maiores cidades com tarifa zero universal em relação ao total de municípios atendidos por sistemas organizados de transporte público por ônibus, ao potencial de população atendida e à frota total de ônibus existente e disponível para o cumprimento da oferta de serviço, revela aspectos importantes para a avaliação da viabilidade da implantação e continuidade das experiências de tarifa zero.

Municípios atendidos por sistemas organizados de transporte coletivo por ônibus

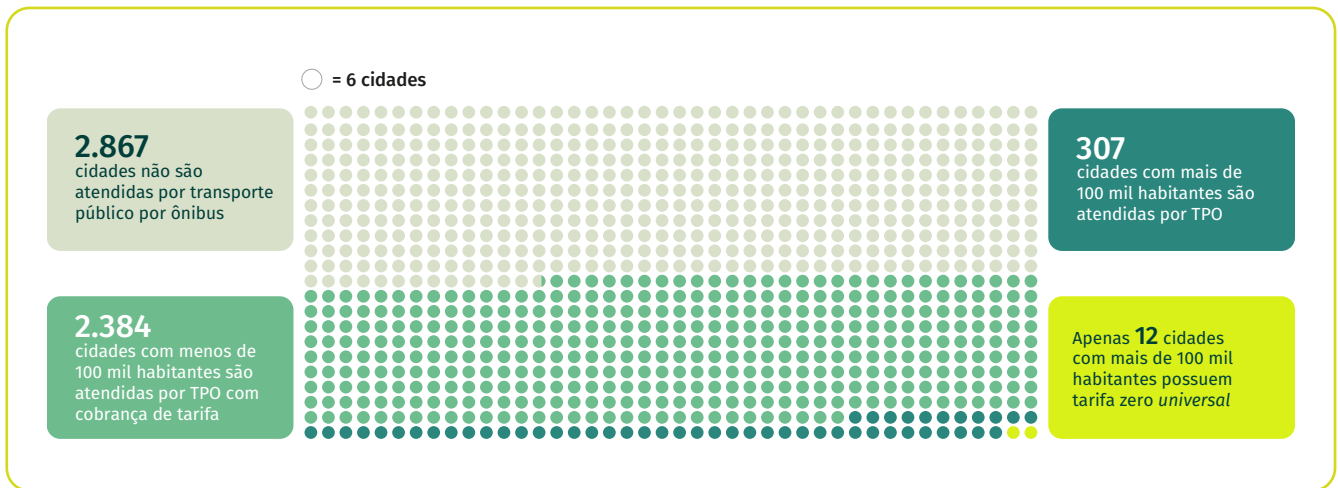
O transporte público por ônibus está presente em 49% (2.703) do total de municípios existentes em todo o Brasil. Atualmente, há 1.727 municípios atendidos por serviços intramunicipais e outros 976 com atendimento garantido por serviços intermunicipais com característica urbana. Nesse grupo, 319 cidades possuem mais de 100 mil habitantes, mas em apenas 12 há tarifa zero universal (Figura 4).

Os números apresentados revelam que menos de 4% das cidades com mais de 100 mil habitantes, atendidas por sistemas organizados de transporte coletivo por ônibus, adotaram a tarifa zero para toda a população, em todas as linhas, durante todos os dias da semana.

Com as condições vigentes neste momento para o sistema de mobilidade urbana, a viabilização da tarifa zero é possível em um grupo de municípios que reúne características singulares, tais como oferta de serviço não tão abrangente, com poucas linhas e frota pequena. Esse contexto resulta em um custo total possível de ser absorvido pelos orçamentos públicos municipais, naquelas cidades que não têm as suas receitas potencializadas por atividades econômicas específicas.

Menos de 4% das cidades com mais de 100 mil habitantes, atendidas por sistemas organizados de transporte coletivo por ônibus, adotaram a tarifa zero para toda a população, em todas as linhas, durante todos os dias da semana.

Figura 4 Tarifa zero universal e as cidades com serviços organizados de transporte público por ônibus



Fonte: IBGE/ Clipping NTU.

Potencial de população atendida pelo transporte coletivo por ônibus

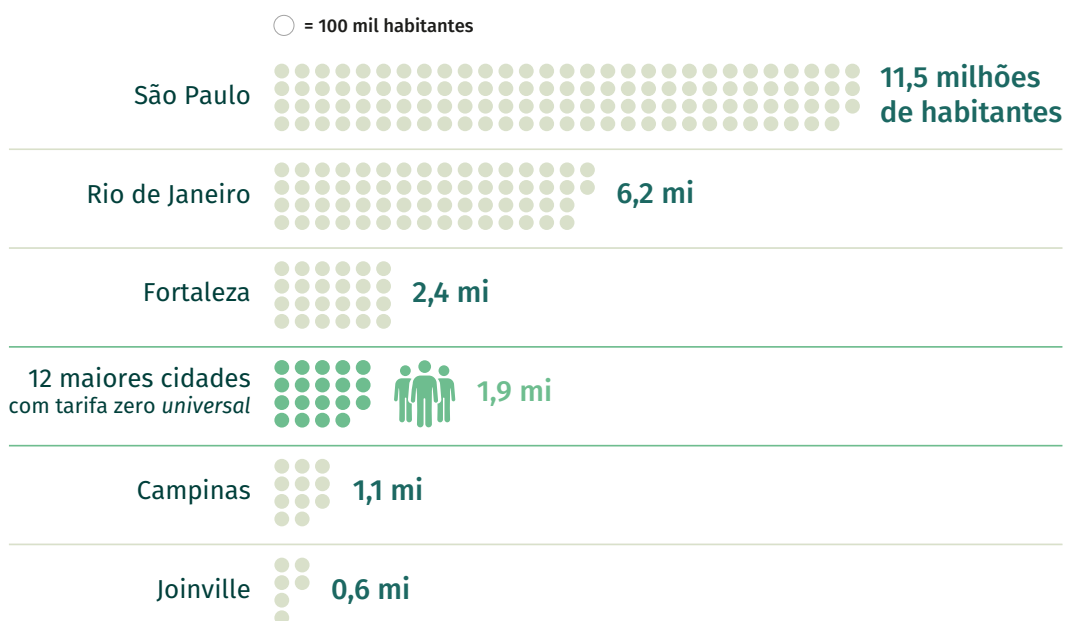
As 12 cidades com mais de 100 mil habitantes que possuem tarifa zero universal reúnem aproximadamente dois milhões de habitantes (Figura 5). Esse contingente populacional está muito distante das duas maiores metrópoles brasileiras, São Paulo e Rio de Janeiro, e é cerca de meio milhão de habitantes inferior à população de Fortaleza.

A evolução das iniciativas de tarifa zero até este momento é um movimento importante, que merece além de monitoramento também análise. Contudo, não pode ser considerado tendência nacional para qualquer perfil de cidade. Os poucos dados e informações disponíveis revelam que as experiências estão vigentes em um grupo de municípios com perfil específico, como está destacado nesta seção.

O ponto aqui é que as metrópoles brasileiras, como também as médias e grandes cidades, pelo fato de possuírem grande quantidade de habitantes, extensos perímetros urbanos, áreas verticalizadas, inúmeros polos geradores de viagens, além de congregarem diversidade de atividades, além da sua principal vocação econômica, necessitam de redes de transportes urbanos mais abrangentes e estruturadas, podendo ser até mesmo multimodais em alguns casos. Tudo isso implica elevado custo para prover a mobilidade urbana coletiva e acaba inviabilizando a prática de tarifa zero, especialmente naqueles municípios com modelos de remuneração baseados unicamente em subsídios públicos.



Figura 5 Representatividade populacional das cidades com tarifa zero universal



Fonte: IBGE/ Clipping NTU.

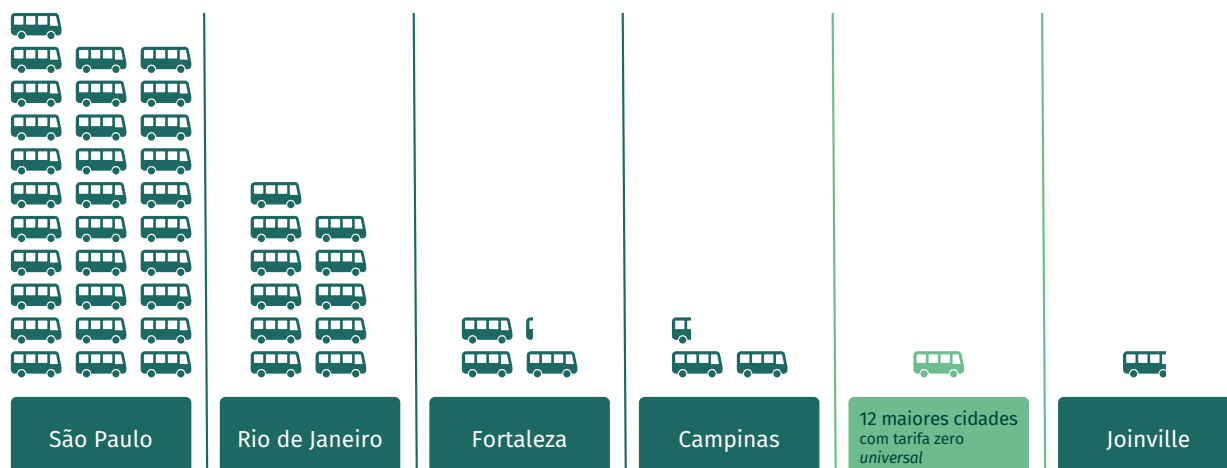
Frota total de ônibus disponibilizada para compor a oferta de serviço

A verificação comparativa da frota total disponibilizada, para cumprir com a oferta de serviços, nas 12 maiores cidades com tarifa zero universal, contribui para essa análise. Juntas, essas 12 cidades possuem 424 ônibus (Figura 6). Ou seja, uma quantidade similar a frota total existente em Joinville, uma cidade de porte

médio. Fortaleza e Campinas sozinhas possuem mais de três e duas vezes, respectivamente, o total de ônibus existentes nas 12 cidades analisadas. No Rio de Janeiro e em São Paulo, há, respectivamente, nove e trinta e duas vezes mais veículos na frota do transporte coletivo por ônibus.

Figura 6 Frota do transporte público coletivo por ônibus disponibilizada nas cidades com tarifa zero universal

 = 424 ônibus



Fonte: Clipping NTU.

Comportamento da oferta e da demanda nas cidades com tarifa zero universal

O registro do comportamento da demanda e da oferta do transporte público por ônibus nesse grupo de cidades analisadas revela pontos interessantes (Tabela 1):

- O primeiro deles é que há carência, até mesmo de dados básicos, para o monitoramento do transporte coletivo nas cidades que adotaram tarifa zero.

Três cidades (Itapetininga-SP, Sorriso-MT e Ituiutaba-MG), pertencentes ao grupo de municípios com mais de 100 mil habitantes com tarifa zero universal, não possuem ou não divulgaram os dados referentes à evolução da quantidade de passageiros transportados e da oferta de prestação do serviço desde o início da isenção tarifária.

- É preciso analisar e, se for o caso, melhorar a estrutura, os mecanismos e os processos de acompanhamento e coleta de informações e dados nas cidades pequenas.

Para realizar diagnósticos, intervir e qualificar o transporte coletivo, nas cidades com ou sem tarifa zero, é fundamental coletar e registrar dados e informações de forma contínua.

- Após os registros de crescimentos elevados, tanto da demanda quanto da oferta, no período imediato após a implantação da tarifa zero, houve redução da intensidade de evolução desses indicadores.

A maior parte das cidades analisadas registraram apenas oscilações nessa etapa posterior aos primeiros meses da medida.

Luziânia-GO e Ibirité-MG continuaram a registrar significativos crescimentos da quantidade de passageiros.

Já Caucaia-CE promoveu diminuição de 23% da oferta para conter o crescimento dos custos e conseguir manter a oferta gratuita de serviço para a população. O mesmo aconteceu em Assis-SP, que reduziu a oferta por meio da diminuição da frota total disponível, de 12 para 6 ônibus.

A alternativa encontrada na capital São Luís foi mais drástica. Desde abril de 2023, o programa Expresso do Trabalhador está suspenso. Esse programa beneficiava, além dos trabalhadores comerciais, os moradores de bairros e regiões próximas ao centro.

De acordo com a Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (MOB), o programa Expresso do Trabalhador está passando por processo de realinhamento para retornar com melhores condições de atendimento. A medida foi tomada após o aumento significativo no número de passageiros e a incapacidade da administração pública de arcar com os custos.

- Muito provavelmente, o comportamento recente dos índices de oferta e demanda revela que a capacidade dos municípios em prover mais oferta chegou ao limite, dentro da possibilidade orçamentária de cada um.

Outra hipótese que deve ser verificada é que o ponto de equilíbrio entre a demanda por viagens e a prestação do serviço foi atingido.



Tabela 1 Cidades com tarifa zero universal: evolução da oferta e demanda

Cidade-UF	Demanda		Oferta	
Caucaia-CE	389% de ago/21 a set/23	2% de set/23 a set/24	46% de ago/21 a set/23	-23% de set/23 a fev/25
Luziânia-GO	202% de out/23 a dez/23	31% de dez/23 a fev/25	83% de out/23 a nov/23	9% de nov/23 a fev/25
Maricá-RJ	144% de fev/21 a set/23	2,5% de 2023 a 2024	160% de jan/21 a set/23	10% de set/23 a jan/25
Ibirité-MG	106% de dez/22 a mar/23	29% de mar/23 a jan/24	20% de jan/23 a mai/23	0% de mai/23 a jan/24
São Caetano do Sul-SP	218% de out/23 a fev/24	6% de fev/24 a out/24	106% de out/23 a fev/24	5% de fev/24 a dez/24
Paranaguá-PR	146% de mar/22 a mai/23	3% de mai/23 a ago/24	58% de fev/22 a out/23	—
Balneário Camboriú-SC	43% de jun/23 a dez/23	—	60% de jun/23 a dez/23	0% de dez/23 a jan/25
Formosa-GO	844% de set/21 a jul/23	—	—	—
Assis-SP	—	—	—	-50% de mar/21 a mai/25

Fonte: Clipping NTU.

Resultados já verificados e divulgados

O monitoramento, o registro e a divulgação dos impactos da tarifa zero na cidade e no cotidiano das pessoas carecem de melhorias nos respectivos processos. Apenas seis cidades, além de uma capital, destacaram impactos decorrentes das iniciativas de transporte universal gratuito:

- Em Caucaia-CE, observou-se crescimento de 25% no faturamento do setor de comércio e serviços, acompanhado por aumento proporcional na arrecadação tributária do município.
- Já em Luziânia-GO, o comércio varejista teve salto de 33% nas vendas, com acréscimo de R\$ 25 milhões em circulação na economia local.
- Na cidade de Maricá-RJ, 20% da renda mensal das famílias é economizada como um dos efeitos positivos da tarifa zero, segundo a Empresa Pública de Transporte (EPT).
- Em São Caetano do Sul-SP, a medida contribuiu para a redução nas remarcações de consultas pelo Sistema Único de Saúde (SUS), além de diminuir a atuação de veículos por aplicativos e do transporte clandestino no terminal rodoviário. Os estabelecimentos comerciais situados nas vias por onde circulam os ônibus registraram crescimento de até 36% no faturamento.
- Em Paranaguá-PR, as vendas no comércio aumentaram 30%, ao passo que houve redução de 40% nos acidentes de trânsito e a procura pelo Restaurante Popular cresceu cerca de 200%.
- Em Assis-SP, foi realizada uma pesquisa que fez parte do desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana do município. 75% dos usuários do transporte público apontaram que estão insatisfeitos com o serviço, já 80% dos entrevistados relataram que a oferta de serviço não atende às necessidades de deslocamento da população.
- Em Brasília-DF, embora o programa atenda à população apenas nos domingos e feriados, também foram percebidos efeitos positivos no setor de comércio. De acordo com o Sindicato do Comércio Varejista (Sindivarejista-DF), há uma percepção clara de aumento das vendas, mas ainda não quantificado. A Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (Fecomércio), por sua vez, destaca que não é possível realizar uma avaliação precisa de seus efeitos concretos, dado o início recente do programa.

Caracterização das cidades com tarifa zero universal

As fichas de identificação das experiências de tarifa zero existentes atualmente, nas 12 cidades contempladas neste estudo, são apresentadas na sequência. Além dos dados de oferta e demanda já analisados, estão indicados o custo total, a fonte de custeio, a quantidade de linhas e o tipo de operação (por empresa pública ou privada), as regras de utilização estabelecidas e os resultados obtidos.

As características apresentadas demonstram o seguinte:

- Existe variabilidade muito grande referente ao custo total. Formosa-GO registrou o menor custo (R\$ 4,3 milhões/ano); já Maricá-RJ, com 47 veículos à disposição, possui o maior custo (R\$ 87,3 milhões/ano). Ambas as cidades possuem população total similar.
- Em relação à fonte de custeio, há três alternativas elegidas pelas 12 maiores cidades que possuem tarifa zero universal: 7 casos optaram pelo financiamento com recursos do orçamento municipal, 3 criaram fundos específicos para o custeio do transporte coletivo e outros 2 viabilizaram a medida com o uso de emendas parlamentares.
- Nenhuma cidade se destaca por grande quantidade de linhas ofertadas. Juntas, as 12 cidades possuem 188 linhas de transporte coletivo por ônibus.
- Há somente duas empresas públicas responsáveis pela prestação do serviço, em Maricá-RJ e Itapetininga-SP. Em outras oito cidades do grupo, a frota e a operação são de responsabilidade de operadoras privadas. Já em Sorriso-MT e Ituiutaba-MG, as prefeituras fazem a locação dos ônibus com as empresas privadas.
- A realização de cadastramento dos passageiros, para a emissão de cartão de transporte, não é prática adotada pela maior parte das cidades analisadas. Apenas duas o fazem, são elas Luziânia-GO e Paranaguá-PR.

Em Caucaia-CE e Maricá-RJ não há catraca nos ônibus.

Nas fichas a seguir, estão apresentadas as principais características, os resultados e as demais informações das 12 cidades com iniciativas de tarifa zero com mais de 100 mil habitantes analisadas:

1. Caucaia-CE



População: 355.679



Data de início: Março/2021



Passageiros transportados: 90 mil por dia em setembro/2024 (2,0% em relação a setembro/2023)



Frota de ônibus: 54 em fevereiro/2025 (-23% em relação a setembro/2023)



Custo total por ano: R\$ 33,6 milhões



Fonte de custeio: Orçamento municipal



Linhas e tipo de operação: 32 linhas em operação privada (Empresa Vitória)



Regras de utilização: Não há catraca no interior dos ônibus



Resultados verificados: Aumento de 25% do faturamento do setor de comércio e serviços. Aumento de 25% da arrecadação tributária do município.

2. Luziânia-GO



População: 208.725



Data de início: Novembro/2023



Passageiros transportados: 17 mil por dia em fevereiro/2025 (31% em relação a dezembro/2023)



Frota de ônibus: 24 em fevereiro/2025 (9% em relação a novembro/2023)



Custo total por ano: R\$ 9,3 milhões



Fonte de custeio: Emenda parlamentar



Linhas e tipo de operação: 24 linhas em operação privada (Viação Catedral)



Regras de utilização: É necessário realizar o cadastramento e o uso do cartão no embarque



Resultados verificados: Desde a implementação do programa, o comércio varejista registrou o crescimento de 36% nas vendas. Aumento de R\$ 25 milhões em circulação na economia local.

3. Maricá-RJ



População: 197.300



Data de início: Março/2021



Passageiros transportados: 39,3 milhões em 2024 (2,5% em relação a 2023)



Frota de ônibus: 148 em janeiro/2025 (10% em relação a setembro/2023)



Custo total por ano: R\$ 87,6 milhões



Fonte de custeio: Orçamento municipal incrementado por recursos auferidos através dos royalties do petróleo



Linhas e tipo de operação: 47 linhas em operação pública (EPT)



Regras de utilização: Não há catraca no interior dos ônibus



Resultados verificados: Segundo a Empresa Pública de Transporte (EPT), a tarifa zero contribuiu para a economia de 20% da renda mensal das famílias.

4. Ibirité-MG



População: 170.387



Data de início: Janeiro/2021



Passageiros transportados: 450 mil em janeiro/2024 (29% em relação a março/2023)



Frota de ônibus: 24 em janeiro/2024 (não houve variação em relação a maio/2023)



Custo total por ano: R\$ 9,6 milhões



Fonte de custeio: Orçamento municipal



Linhas e tipo de operação: 14 linhas em operação privada (Sidon)



Regras de utilização: O acesso é liberado na catraca



Resultados verificados: Não foram identificados resultados.

5. São Caetano do Sul-SP



População: 165.655



Data de início: Novembro/2023



Passageiros transportados: 74 mil por dia em Outubro/24 (6% em relação a Fevereiro/2024)



Frota de ônibus: 63 em Outubro/2024 (5% em relação a Fevereiro/2024)



Custo total por ano: R\$ 34,8 milhões



Fonte de custeio: Orçamento municipal



Linhas e tipo de operação: 10 linhas em operação Privada (VIPE)



Regras de utilização: O acesso é liberado na catraca



Resultados verificados: Redução das remarcações de consultas pelo Sistema Único de Saúde (SUS). Diminuição de veículos que atuam via aplicativos com serviços de transporte e do transporte clandestino no terminal rodoviário. Aumento de até 36% do faturamento nos estabelecimentos comerciais localizados nas vias de circulação de ônibus.

6. Itapetininga-SP



População: 157.790



Data de início: Dezembro/2023



Passageiros transportados: NÃO DISPONÍVEL



Frota de ônibus: 22 em Dezembro/2023



Custo total por ano: R\$ 6,1 milhões



Fonte de custeio: Orçamento municipal



Linhas e tipo de operação: 22 linhas em operação Pública



Regras de utilização: O acesso é liberado na catraca



Resultados verificados: Não foram identificados resultados.

7. Paranaguá-PR



População: 145.829



Data de início: Março/2022



Passageiros transportados: 720 mil em Agosto/2024 (3% em relação a Maio/2023)



Frota de ônibus: 52 em Outubro/2023



Custo total por ano: R\$ 24 milhões



Fonte de custeio: Foi criado o Fundo de Transporte Coletivo Municipal



Linhas e tipo de operação: 20 linhas em operação Privada (Viação Rocio)



Regras de utilização: Cadastramento e uso de cartão no embarque



Resultados verificados: Aumento de 30% das vendas no comércio local. Redução de 40% dos acidentes de trânsito. A demanda no Restaurante Popular aumentou cerca de 200%.

8. Balneário Camboriú-SC



População: 139.155



Data de início: Junho/2023



Passageiros transportados: 77 mil em Dezembro/2023 (43% em relação a Junho/2023)



Frota de ônibus: 16 (não houve variação em relação a Dezembro/2023)



Custo total por ano: R\$ 7,6 milhões



Fonte de custeio: Orçamento municipal



Linhas e tipo de operação: 5 linhas em operação Privada (Transpiedade)



Regras de utilização: O acesso é liberado na catraca



Resultados verificados: Não foram identificados resultados.

9. Formosa-GO



População: 115.669



Data de início: Agosto/2021



Passageiros transportados: 85 mil em Julho/2023 (844% em relação a Setembro/2021)



Frota de ônibus: Não disponível



Custo total por ano: R\$ 4,3 milhões



Fonte de custeio: Há o Fundo Municipal de Transporte Urbano, que conta inclusive com receitas de estacionamentos rotativos



Linhas e tipo de operação: 4 linhas em operação Privada



Regras de utilização: Não disponível



Resultados verificados: Não foram identificados resultados.

10. Sorriso-MT



População: 110.635



Data de início: Maio/2025



Passageiros transportados: Não disponível



Frota de ônibus: Não disponível



Custo total por ano: Não disponível



Fonte de custeio: Orçamento municipal



Linhas e tipo de operação: 10 linhas em operação Pública (com locação de ônibus de empresa privada)



Regras de utilização: Não disponível



Resultados verificados: 75% dos usuários do transporte público apontaram que estão insatisfeitos com o serviço e 80% dos entrevistados relataram não atende às necessidades de deslocamento diário.

11. Ituiutaba-MG



População: 102.217



Data de início: Julho/2023



Passageiros transportados: 98 mil em Setembro/2023 (416% em relação à Janeiro/2021)



Frota de ônibus: 11 (22% em relação a Junho/2023)



Custo total por ano: R\$ 4,5 milhões



Fonte de custeio: Emenda parlamentar



Linhas e tipo de operação: 10 linhas em operação Pública (com locação de ônibus e motoristas de empresa privada)



Regras de utilização: O acesso é liberado na catraca



Resultados verificados: Não foram identificados resultados.

12. Assis-SP



População: 101.409



Data de início: Março/2021



Passageiros transportados: não disponível



Frota de ônibus: Não disponível



Custo total por ano: Não disponível



Fonte de custeio: Orçamento municipal



Linhas e tipo de operação: Operação Privada (Oswaldo Brambilla)



Regras de utilização: Não disponível



Resultados verificados: Não foram identificados resultados.

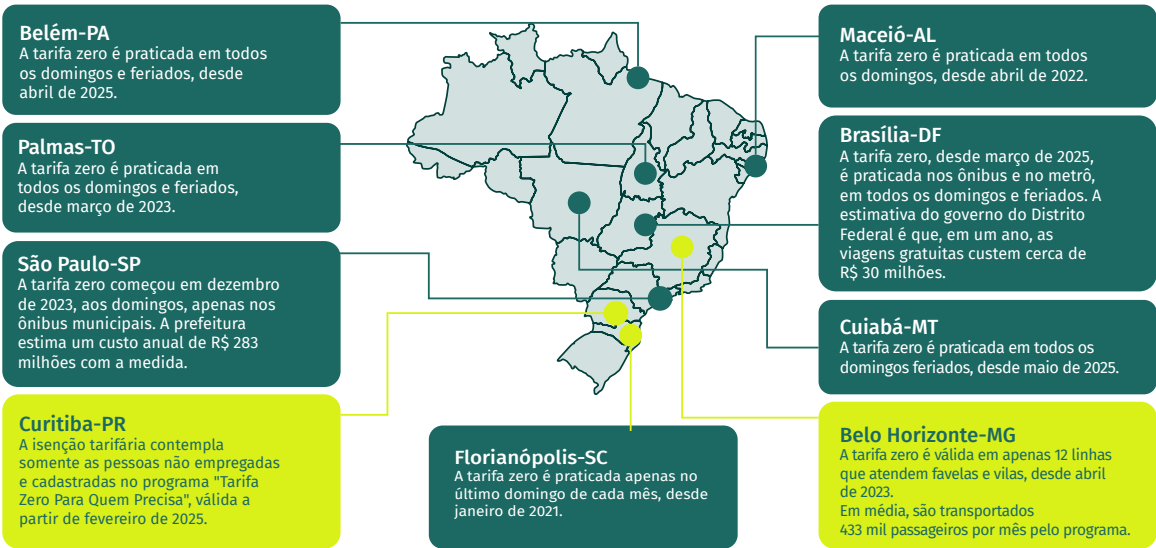
3 TARIFA ZERO NAS CAPITALS

Nove capitais possuem iniciativas vigentes de tarifa zero. Todas elas acontecem de forma parcial, em dias específicos da semana ou com atendimento exclusivo de alguns bairros ou por determinadas linhas. A Figura 7, que apresenta as capitais com tarifa zero e as principais características de cada um dos caminhos escolhidos pelas administrações públicas responsáveis, mostra que sete casos optaram pela tarifa zero em dias específicos da semana, com atendimento garantido para todos aqueles que fazem uso do transporte coletivo por ônibus.

Todas as iniciativas são recentes, implementadas a partir de 2021. Elas aconteceram a reboque do crescimento recente da tarifa zero, concentrado particularmente nas cidades pequenas, com população total de até 100 mil habitantes, conforme já destacado na primeira seção. Nesse grupo, as experiências em Brasília e São Paulo têm maior impacto em relação à quantidade de pessoas atendidas. Em Belo Horizonte e Curitiba o modelo de tarifa zero vigente contempla parcela reduzida da população. Na capital mineira, a medida tem como foco um grupo de 12 linhas que atendem regiões específicas da cidade. Já em Curitiba os únicos beneficiários que têm acesso à gratuidade são aqueles que atendem um perfil característico e são favorecidos por um programa social do município.



Figura 7 Tarifa zero nas capitais brasileiras



Fonte: Clipping NTU.

A expansão da tarifa zero nas capitais e nas cidades de grande porte é um grande desafio. Naquelas cidades pertencentes a regiões metropolitanas há entraves até mais significativos, como, por exemplo, a existência de diferentes redes de transporte. O contexto de crise da mobilidade urbana, somado aos grandes desafios enfrentados pelo transporte público em todo o país há décadas, dificulta a viabilização da ampliação do acesso ao transporte coletivo através da concessão irrestrita de isenção tarifária. Nas maiores cidades, os fatores apresentados no Quadro 2 têm maior repercussão e, portanto, as soluções são mais complexas.

Nesse contexto, é preciso ter em mente que, certamente, há diferentes formas viáveis de financiamento do transporte coletivo, com potencial distinto de gerar resultados positivos. Cada alternativa deve ser adequada de acordo com os diversos perfis de municípios existentes no Brasil, que possuem suas realidades influenciadas por questões sociais, econômicas, geográficas, demográficas, entre outras.

Quadro 2 Transporte público coletivo: crise e desafios

Crise	Desafios
Aumento de custo dos principais insumos	Tratamento diferenciado com redução de tributos sobre os insumos do setor
Redução de demanda	Fidelizar e recuperar passageiros
Infraestrutura insuficiente e inadequada	Garantir a continuidade de investimentos
Baixa qualidade da oferta de serviço	Melhorar a qualidade do serviço ofertado
Modelo de financiamento insustentável	Buscar novas fontes de recurso para o custeio
Elevada idade média da frota	Renovação da frota com foco na descarbonização
Concorrência predatória do transporte clandestino e sob demanda	Regulamentação e fiscalização eficientes
Insegurança jurídica	Aprovação do Novo Marco Legal para fortalecimento da legislação existente

Organização: NTU.

4 PRODUÇÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE O TEMA

Com o recente crescimento da quantidade de cidades com tarifa zero, aumentaram também os estudos e a produção bibliográfica sobre o tema. Há inclusive pesquisas publicadas, além de outras em desenvolvimento, no âmbito acadêmico (monografias, dissertações de mestrado e teses de doutorado). Contudo, a elaboração e divulgação de artigos merecem destaque. Os artigos apresentam e analisam os mais diversos aspectos sobre a tarifa zero e, também, registram posicionamentos de diferentes entidades e setores da sociedade sobre o tema.

Na sequência está destacada a seleção de alguns artigos publicados pela NTU e outros autores ligados a entidades que atuam e/ou representam segmentos da mobilidade urbana coletiva. Além de breve resumo, a íntegra de cada um está disponibilizada nos links apresentados.



NTU:

- *Tarifa Zero: política social ou modismo?*

Apresentação da primeira edição da publicação 'Tarifa zero nas cidades do Brasil', produzida pela NTU e lançada em abril de 2024. Destaque para as principais características apuradas para as 25 maiores cidades que, naquele momento, haviam adotado a tarifa zero universal, ou seja, em todo o sistema, durante todos os dias da semana. Igualmente, os impactos mais notáveis foram apontados, como, por exemplo, o crescimento rápido e intenso da quantidade de passageiros transportados e da oferta de serviço.

<https://www.correiobraziliense.com.br/opiniao/2024/05/6867986-tarifa-zero-politica-social-ou-modismo.html>

- *A polêmica “Tarifa Zero”*

Artigo publicado ainda em 2020, quando cerca de apenas 40 cidades possuíam a tarifa zero universal ou com atendimento a um grupo específico de passageiros. Naquele momento, marcado mundialmente pelo início da pandemia e pelo distanciamento social praticado como forma de frear a proliferação do vírus, o transporte coletivo era duramente atingido pela redução drástica de demanda, ao mesmo tempo que era fundamental para o funcionamento das atividades essenciais nas cidades.

Era o início de uma mudança radical, no cenário nacional, na forma de custeio do transporte público. Para sustentação dos sistemas, em um grupo relevante de cidades, a remuneração das empresas passou a ser vinculada à produção e à qualidade da oferta dos serviços (disponibilidade de frota, lotação máxima dos veículos, intervalos entre partidas, entre outros), não mais à quantidade de serviços prestados, usualmente medida por passageiros transportados, quilômetros rodados ou número de viagens realizadas.

<https://www.correiobraziliense.com.br/opiniao/2024/05/6867986-tarifa-zero-politica-social-ou-modismo.html>

- *Os aspectos político-sociais da Tarifa Zero*

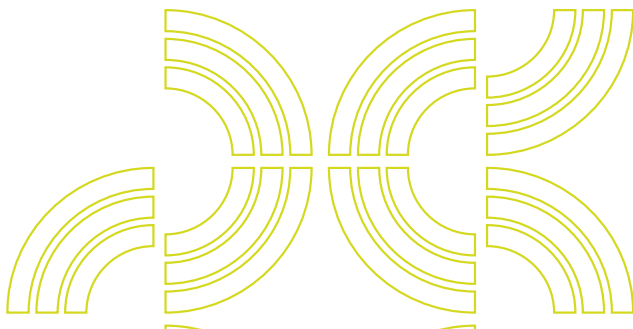
A análise destaca a relevância da tarifa zero como política pública que garante a inclusão social de parte significativa da população brasileira, especialmente as pessoas mais vulneráveis. A tarifa zero amplia o acesso ao transporte, beneficia quem deixa de acessar serviços de saúde e de educação, bem como oportunidades de emprego. A adoção da Tarifa Zero apresenta potencial para promover justiça social, inclusão e sustentabilidade, desde que acompanhada de políticas públicas bem planejadas e de modelo de financiamento equitativo e sustentável para o curto, médio e longo prazos.

<https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/palavraespecialista73.pdf>

- *A tarifa zero e os impactos na operação do transporte coletivo*

O artigo chama a atenção para os impactos percebidos no planejamento operacional do sistema de transporte coletivo das cidades com tarifa zero. Há desafios importantes. Os episódios de maior destaque são o aumento da demanda e a necessária calibragem da oferta, a mudança do perfil das viagens com alteração da matriz de deslocamentos, a remodelagem da rede de transporte, a qualidade do serviço ofertado e o monitoramento dos resultados.

<https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/a-tarifa-zero-e-os-impactos-na-operacao-do-transporte-coletivo>



Demais entidades:

- *Solução à vista para o transporte público*

Neste artigo, os autores demonstram como a tarifa zero pode ser viabilizada a partir de iniciativa estruturada de financiamento do transporte público por ônibus. Tal decisão seria viabilizada a partir de projeto de reestruturação do modelo vigente do Vale-transporte, com foco em crescimento significativo de arrecadação, o qual precisaria ser suficiente para zerar a tarifa pública cobrada da população usuária.

A proposta de reestruturação apresentada pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte é baseada no *Versement Mobilité*, existente na França desde 1971.

<https://www.spurbanuss.com.br/comunicacao/visualizar/clipping/solucao-a-vista-para-o-transporte-publico-artigo>

- *Tarifa Zero: tentando ir um pouco além do sonho*

Na opinião do autor, a tarifa zero deve ser proposta, planejada, executada e monitorada como política integrada de planejamento urbano e de transporte. Essa política integrada deve contemplar o pedágio urbano aos automóveis, a internalização da mais-valia imobiliária gerada por investimentos públicos em infraestruturas de mobilidade urbana, a integração efetiva das redes de transporte com a implementação da governança interfederativa, entre outros aspectos.

<https://diariodotransporte.com.br/2024/06/01/tarifa-zero-tentando-ir-um-pouco-alem-do-sonho/>

- *Transporte público é como água: essencial, mas ninguém carrega o custo sozinho*

O autor ressalta que a adoção da tarifa zero pode resultar em processo socioeconômico virtuoso. Aponta que a isenção tarifária tem reflexo direto no aumento da renda familiar e certamente repercutirá na dinamização dos setores de comércio e de serviços, no aumento da arrecadação tributária. Outros potenciais resultados são a diminuição de mortes no trânsito e das emissões de gases poluentes.

Ainda segundo o autor, que é um dos maiores empresários e operadores de transporte coletivo por ônibus do país, do ponto de vista do negócio, os efeitos da tarifa zero são importantíssimos. A medida é fundamental para reverter a redução histórica da quantidade de passageiros transportados.

<https://rioonibus.com/noticias/transporte-publico-e-como-agua-essencial-mas-ninguem-carrega-o-custo-sozinho/>

- *Tarifa Zero, uma ação sustentável para o futuro do Rio de Janeiro*

A sustentabilidade ambiental da tarifa zero é evidenciada no texto. Alguns benefícios “verdes”, apesar de pouco estudados e quantificados com metodologias adequadas, são indicados: queda no uso do transporte individual motorizado, diminuição dos congestionamentos e redução da poluição.

Contudo, o artigo ressalta que tudo isso é dependente de planejamento e investimento para garantir a sustentabilidade financeira do transporte público.

<https://rioonibus.com/noticias/tarifa-zero-uma-acao-sustentavel-para-o-futuro-do-rio-de-janeiro/>

- *Tarifa zero no transporte público: impactos, desafios e recomendações*

Além dos impactos e resultados gerados pela tarifa zero nas cidades que implementaram a isenção tarifária para acessar o transporte público, o artigo faz alertas interessantes. O trabalho chama a atenção para o desafio da universalização da tarifa zero nas capitais e cidades de grande porte, para a questão da qualidade do serviço ofertado de acordo com a percepção dos passageiros, sobre a necessidade de fazer projeções do aumento da demanda e realizar estudos de impactos que sejam abrangentes e contínuos.

<https://www.wribrasil.org.br/noticias/tarifa-zero-transporte-publico-impactos-desafios-recomendacoes>

- *Tarifa Zero: viável, necessária, contra a exclusão social. Quem paga? Por que paga?*

Segundo o autor, existem questões fundamentais para viabilização da tarifa zero: quem é responsável pelo custeio da oferta gratuita de transporte coletivo? Como obter recursos para financiar níveis de serviços minimamente aceitáveis que atendam às necessidades e exigências dos passageiros em relação a tempo de viagem, frequência, tempo de espera, lotação dos ônibus, entre outros?

<https://www.poli.usp.br/noticias/polinamidia/105698-jornal-da-usp-tarifa-zero-viavel-necessaria-contra-a-exclusao-social-quem-paga-por-que-paga.html>

- *Tarifa zero é política de inclusão social no transporte público, mas sua implantação recomenda cuidados*

O artigo repercute o fato de o tema da tarifa zero ganhar espaço no debate político e público, diferentemente do que aconteceu desde 1990, quando a ideia foi apresentada pelo governo municipal da prefeita Luiza Erundina. Desde então, durante mais de três décadas, a análise e discussão estava restrita ao setor técnico.

O aumento imediato e intenso da demanda, acompanhado do necessário incremento da oferta, foram abordados com a perspectiva considerável da impossibilidade física de atendimento da população com os mesmos níveis de lotação e conforto disponibilizados no cenário antes da tarifa zero.

Também é abordada a preocupação com a obtenção de fontes de financiamento para viabilização do total de recursos necessários para o custeio da tarifa zero.

<https://antp.org.br/noticias/destaques/tarifa-zero-e-politica-de-inclusao-social-no-transporte-publico-mas-sua-implantacao-recomenda-cuidados.html>





5. CONSIDERAÇÕES

Os dados e as informações apresentadas neste trabalho demonstram o quanto é importante o monitoramento das experiências de tarifa zero vigentes nas cidades brasileiras. Este trabalho que está ainda na sua segunda edição já permite, aos leitores e interessados nas experiências de tarifa zero, perceber algumas situações e os alertam sobre circunstâncias que precisam ser acompanhadas e investigadas.

Com relação à evolução da quantidade de cidades com tarifa zero, houve significativa queda em 2024, após três anos de expressivo crescimento. Chama a atenção que os dados consolidados até maio de 2025 (18) revelam que a quantidade de cidades com tarifa zero é superior a todo o ano anterior (10). Dez cidades que iniciaram a tarifa zero no atual ano a praticam de forma universal.

Após um ano, desde a publicação da edição anterior, o número de municípios, com mais de 100 mil habitantes e praticantes da tarifa zero universal, passou de 11 para 12. Foi observado também que há, a princípio, sinalização de estabilização dos índices de oferta e demanda, após os crescimentos verificados no período imediato à implantação da tarifa zero. Ainda são poucos os resultados e

impactos medidos e divulgados pelas cidades, além daqueles referentes a demanda e oferta.

No grupo das capitais que possuem tarifa zero, agora estão incluídas Brasília, Belém, Cuiabá e Curitiba. Ao todo, nove capitais de estados possuem a isenção da tarifa pública cobrada dos passageiros. Todos os casos são parciais; portanto, ou contemplam toda a população em dias específicos da semana, sobretudo domingos e feriados, ou beneficiam um perfil específico dos usuários durante todos os dias. Devido à grandeza das redes de transporte público, nas capitais brasileiras e nas cidades de grande porte, a viabilização da tarifa zero universal enfrenta desafios.

Apesar do aumento da produção bibliográfica relacionada à tarifa zero, é preciso realizar estudos e pesquisas que avancem ainda mais na compreensão sobre o tema. O levantamento de dados, a identificação e a mensuração de impactos, não apenas sobre a mobilidade urbana das cidades, mas também aos aspectos observados nas áreas da economia, da saúde, do meio ambiente, entre outros, são fundamentais para verificar o potencial do transporte coletivo gratuito.

Os dados e as informações apresentadas neste trabalho demonstram o quanto é importante o monitoramento das experiências de tarifa zero vigentes nas cidades brasileiras.

Referências

- Associação Nacional Das Empresas De Transportes Urbanos (NTU). Tarifa zero nas cidades do Brasil. *Pesquisas Temáticas NTU*. Brasília: NTU, 2024. Disponível em: <https://ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub638556169862602254.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2025.
- BARATA FILHO, Jacob. Transporte público é como água: essencial, mas ninguém carrega o custo sozinho. *Rio Ônibus*, 2025. Notícias. Disponível em: <https://rioonibus.com/noticias/transporte-publico-e-como-agua-essencial-mas-ninguem-carrega-o-custo-sozinho/>. Acesso em: 13 jan. 2025.
- BLANK, Cynthia *et al.* Tarifa zero no transporte público: impactos, desafios e recomendações. *WRI Brasil*, 2024. Artigo. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/tarifa-zero-transporte-publico-impactos-desafios-recomendacoes>. Acesso em: 3 mar. 2025.
- CHRISTOVAM, Francisco. Os aspectos político-sociais da Tarifa Zero. *Revista NTUrbano*, Brasília, n. 73, ano. 12, p. 26-27, jan./fev., 2025. Disponível em: https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/nturbano_73-WEB.pdf. Acesso em: 4 nov. 2025.
- CHRISTOVAM, Francisco. Tarifa Zero: política social ou modismo. *Technibus*, 2024. Opinião. Disponível em: <https://technibus.com.br/2024/06/03/tarifa-zero-politica-social-ou-modismo/>. Acesso em: 3 jun. 2024.
- CHRISTOVAM, Francisco. A polêmica Tarifa Zero. *Instituto de Engenharia*, 2020. Articulistas. Disponível em: <https://www.institutodeengenharia.org.br/site/2020/09/04/a-polemica-tarifa-zero/>. Acesso em: 4 set. 2020.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). *Pesquisa Mobilidade da População Urbana*. Brasília: CNT, 2024. 134 p.
- FREITAS, Matheus de Paula. A tarifa zero e os impactos na operação do transporte coletivo. *Portal NTU*, 2025. Disponível em: <https://ntu.org.br/novo/Default.aspx?v=1232>. Acesso em: 2025.
- GARCIA, Mário Eduardo. Tarifa Zero: tentando ir um pouco além do sonho. *ANTP*, 2024. Destaques. Disponível em: <https://www.antp.org.br/noticias/destaques/tarifa-zero-tentando-ir-um-pouco-alem-do-sonho-por-mario-garcia.html>. Acesso em: 1 jun. 2024.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Pesquisa de Informações Básicas Municipais – MUNIC*. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. 118 p.
- LINKE, Clarisse Cunha *et al.* Solução à vista para o transporte público. *Folha de S. Paulo*, 2025. Opinião. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/opiniao/2025/02/solucao-a-vista-para-o-transporte-publico.shtml>. Acesso em: 20 mar. 2025.
- LOPES, Sérgio. Tarifa Zero, uma ação sustentável para o futuro do Rio de Janeiro. *Rio Ônibus*, 2025. Notícias. Disponível em: <https://rioonibus.com/noticias/tarifa-zero-uma-acao-sustentavel-para-o-futuro-do-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 6 mar. 2025.
- MONTEIRO, Paulo Rogério da Silva; MIGLIORINI, Víctor Lima. *Repasse de subsídios e tarifa zero: desafios e transparência no transporte público*. Rio de Janeiro: FGV Transportes, 2024. Disponível em: https://transportes.fgv.br/sites/transportes.fgv.br/files/artigo_de_opiniao_7.pdf. Acesso em: 15 mar. 2025.
- NÉSPOLI, Luiz Carlos M. Tarifa zero é política de inclusão social no transporte público, mas sua implantação recomenda cuidados. *ANTP*, 2020. Destaques. Disponível em: <https://www.antp.org.br/noticias/destaques/tarifa-zero-e-politica-de-inclusao-social-no-transporte-publico-mas-sua-implantacao-recomenda-cuidados.html>. Acesso em: 26 dez. 2022.
- ZILBOVICIUS, Mauro. Tarifa Zero: viável, necessária, contra a exclusão social. Quem paga? Por que paga?. *Jornal da USP*, 2024. Artigos. Disponível em: <https://jornal.usp.br/artigos/tarifa-zero-viavel-necessaria-contr-a-exclusao-social-quem-paga-por-que-paga/>. Acesso em: 29 abr. 2024.



SAUS Q.1 Bl. J
Ed. Clésio Andrade 9º Andar
CEP: 70070-944 · Brasília, DF
Tel: (61) 2103-9293
www.ntu.org.br

 @ntubrasil

 /ntubrasil

 /ntubrasil

 /transporteurbanontu

 /ntunoticias

 /ntubrasil.bsky.social

 /ntubrasil

 @ntubrasil