PESQUISAS
TEMÁTICAS
NTU

5

tarifa zero

NAS CIDADES
DO BRASIL

2026

NTU
Associação Nacional de Transportes Urbanos

tarifa zero

NAS CIDADES
DO BRASIL

2026

© 2026 ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS
DE TRANSPORTES URBANOS (NTU).
Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte. Todos os direitos desta edição estão reservados à Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida por qualquer meio, sem a prévia autorização deste órgão/entidade.

A849a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

Tarifa zero nas cidades do Brasil /Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. - 3. ed. - Brasília: NTU, 2026. 36 p. (Série Pesquisas Temáticas NTU, 2)

Bibliografia

ISBN: 978-65-992900-3-9

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

CDU 656.132(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-Presidente
Francisco Christovam

Diretor de Gestão
Marcos Bicalho dos Santos

Diretor de Mobilidade Urbana
Matteus Freitas

Equipe NTU
Ana Caroline Tomaz

Anderson Paniagua

Beatriz Oliveira

Caroline Bazzani

Cinthia Alves

Daniel Oliveira

Flávia Melo

Hellen Tôrres

Ivo Carlos Palmeira

Laécio Silva

Luciara Vilaça

Pedro Batista

Ulisses Lacava Bigaton

sumário

Apresentação 6

Introdução 8

1 Onde estamos 9

2 Pouco avanço nas cidades com mais de 100 mil habitantes 12

3 E aí, é possível? 22

4 Considerações 27

Referências 28

APRESENTAÇÃO

Esta é a terceira edição da pesquisa realizada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) sobre a adoção da política de tarifa zero nas cidades brasileiras. A primeira edição, divulgada em 2024, concentrou-se no mapeamento dos municípios e na análise dos efeitos iniciais da gratuidade sobre a demanda. Já na edição de 2025, o estudo foi aprofundado, com a identificação de padrões relacionados ao porte dos municípios, às estruturas de financiamento e às condições de sustentabilidade dos programas.

O acompanhamento do tema tarifa zero nos últimos anos indica que o debate avançou para além da fase inicial de entusiasmo, marcada pelo aumento dos casos, passando a uma etapa mais prudente e responsável, centrada nos desafios da implementação, o que motiva esta nova edição do estudo. Nesse contexto, o desafio atual consiste em garantir a viabilidade de longo prazo das iniciativas já implantadas, sobretudo nas cidades de maior porte, e assegurar que novas experiências sejam conduzidas com base em estudos de viabilidade técnica e financeira, alicerçados em dados e informações consistentes. Isso implica considerar, de forma integrada, aspectos fiscais, operacionais e institucionais, de modo a preservar o equilíbrio dos sistemas e evitar que a expansão da política produza caos operacional e degradação dos serviços.

A tarifa zero consolidou-se como um dos principais temas no debate sobre o futuro da mobilidade urbana no Brasil. Cidades de grande e médio porte, inclusive capitais, passaram a avaliar a adoção de modelos de gratuidade universal no transporte público coletivo. Contudo, diferentemente das cidades de pequeno porte, que em geral possuem capacidade de financiar os programas exclusivamente com recursos orçamentários próprios, os grandes centros urbanos, caracterizados por sistemas mais complexos e de maior custo, dependem da definição de fontes de financiamento específicas, estáveis e bem estruturadas para viabilizar o custeio da gratuidade ampla.

A tarifa zero consolidou-se como um dos principais temas no debate sobre o futuro da mobilidade urbana no Brasil.

O governo federal também incorporou o tema na agenda nacional e, em setembro de 2025, solicitou a realização de estudo com o objetivo de avaliar alternativas para a redução ou a isenção das tarifas públicas cobradas da população. A medida confere maior institucionalidade ao debate, eleva o nível técnico da discussão e reforça o reconhecimento do transporte público coletivo como direito social e serviço essencial para garantir a mobilidade da população, ao mesmo tempo que evidencia a importância de estruturar adequadamente a política de universalização da gratuidade no transporte público coletivo de passageiros.

Atenta e participante no debate sobre o tema, a NTU produziu e publica este trabalho com o objetivo de contribuir com a análise dos casos observados no país. Esperamos que este estudo contribua para a compreensão do cenário atual do perfil de cidades que conseguem viabilizar a tarifa zero e apontar desafios que precisam ser superados para ampliar o alcance da tarifa zero. Construir transição segura, pragmática, incremental e fiscalmente responsável é fundamental.

Aproveite a leitura.

INTRODUÇÃO

Afinal, o que é tarifa zero?

Aqui, torna-se necessário clarificar o conceito de tarifa zero adotado pela NTU. A tarifa zero consiste em um produto tarifário, resultante de um tratamento diferenciado concedido à população no âmbito da política tarifária local. Esse produto pode ser direcionado à toda coletividade, portanto, sem restrições; mas também pode ser direcionado a determinado segmento de passageiros ou a circunstâncias específicas (dias da semana, tipos de linhas, etc.).

Nesse sentido, há 10 anos, apenas 26 cidades brasileiras adotavam a tarifa zero sem restrições. Até o final de março de 2026, esse número alcançou 143 municípios. Existem também outros 43 municípios que adotam a tarifa zero para categorias específicas de passageiros ou para situações típicas. Alguns desses casos são bastante expressivos, como as experiências vigentes em São Paulo, Brasília e Maracanaú.

Nas edições anteriores desta série de publicações, sobre a evolução das experiências de tarifa zero, foram consideradas não apenas as iniciativas de tarifa zero sem restrições, mas também experiências em que a tarifa zero se aplicava de forma parcial, somente em dias específicos, apenas em determinadas regiões ou para usuários com perfis típicos. Todos os casos verificados nas nove capitais que possuem tarifa zero possuem alguma dessas características. Nesta edição, o levantamento passa a considerar exclusivamente as experiências de tarifa zero sem restrições, ou seja, aquelas direcionadas à totalidade da população usuária.

A NTU realiza monitoramento contínuo dessas iniciativas e consolida as informações no relatório ***'Tarifa zero nas cidades brasileiras'***, que reúne a relação completa dos municípios e as principais características dos programas implementados.

Assim como na edição anterior, esta pesquisa dedica atenção especial às cidades com mais de 100 mil habitantes que adotaram a tarifa zero. O estudo está estruturado em quatro partes. Inicialmente, apresenta-se o panorama geral das cidades brasileiras com tarifa zero. Em seguida, são detalhadas as principais características das experiências nos municípios selecionados. Na terceira seção, discutem-se os principais desafios para a consolidação da política, com destaque para aspectos relacionados ao financiamento, à organização institucional e à qualidade da oferta do transporte público coletivo. Por fim, expõem-se as considerações finais do estudo.

1 ONDE ESTAMOS

O aumento recente do número de cidades que adotam a tarifa zero está associado, entre outros fatores, à mudança dos modelos de financiamento do transporte coletivo, especialmente após a intensificação da crise aguda de queda da demanda e redução da produtividade provocada pela pandemia de covid-19, bem como à crescente participação do poder público no custeio dos sistemas, por meio de destinação de subsídios. Até 2019, o financiamento do transporte público coletivo por ônibus dependia quase exclusivamente da receita obtida com a cobrança das tarifas pagas pelos passageiros, que constituía a principal e, muitas vezes, a única fonte de custeio da operação.

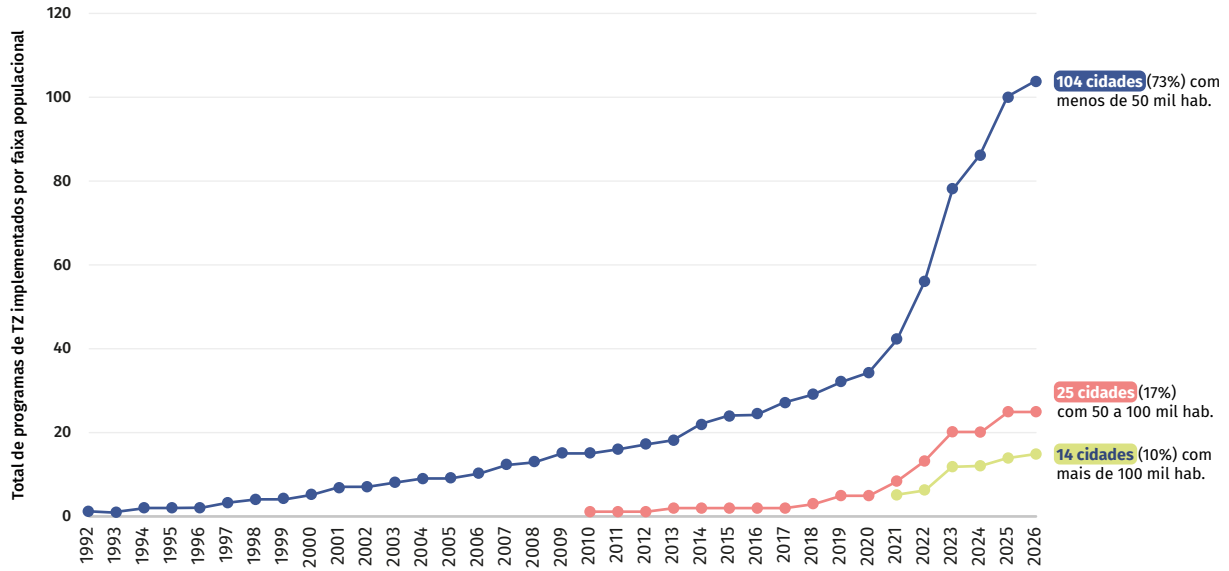
A participação do financiamento público passou, então, a desempenhar papel central no custeio do transporte coletivo por ônibus, permitindo reduzir as tarifas públicas e custear benefícios tarifários (descontos e isenções para categorias específicas da demanda). Atualmente, as políticas de subsídio abrangem 435 cidades brasileiras, das quais 192 possuem mais de 100 mil habitantes, incluindo 25 capitais e 7 regiões metropolitanas. Portanto, os subsídios existentes contemplam parcela significativa da população brasileira e da totalidade de usuários dos sistemas de transporte público. Esse movimento coincide com o início das experiências de tarifa zero em cidades de maior porte após a pandemia.

No Brasil, 2.962 municípios são atendidos por sistemas organizados de transporte público coletivo por ônibus urbanos. Nesse universo, 1.759 são atendidos por serviços intramunicipais e outros 1.203 por serviços intermunicipais. No grupo de municípios com mais de 100 mil habitantes, atendidos por transporte público coletivo por ônibus, existem 312 cidades, das quais somente 14 adotam tarifa zero.

Considerando todos os portes demográficos de cidades, desde maio de 2025, quando foram consolidados os dados da edição anterior desta pesquisa, registrou-se a inclusão de 16 novos casos no levantamento. O período de maior expansão ocorreu entre 2021 e 2023, quando 70 municípios passaram a adotar a tarifa zero. Em 2024, foram registradas oito iniciativas, em ano marcado por eleições municipais. Em 2025, observou-se nova aceleração, com 21 municípios implantando a política.

A análise da distribuição dos casos por porte populacional também revela predominância nos municípios com até 50 mil habitantes, responsáveis por 73% (104) dos 143 casos identificados, como ilustra a Figura 1. A viabilização da política nesses municípios está associada à estrutura simplificada dos sistemas locais de transporte coletivo, usualmente organizados em redes com poucas linhas. Esse desenho operacional implica menor custo, tornando possível sua sustentação pelos orçamentos municipais.

Figura 1 Evolução das cidades com tarifa zero no Brasil de acordo com o porte demográfico (1992–2026)



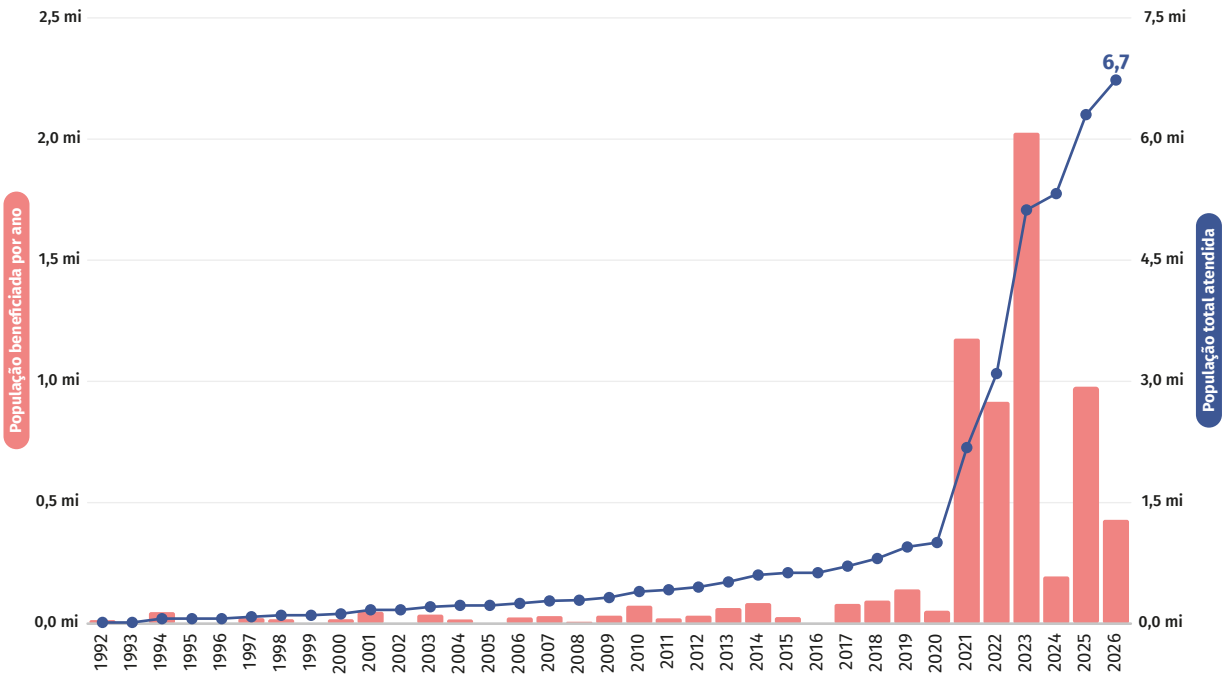
A intensificação observada nos últimos cinco anos foi impulsionada, sobretudo, pelos municípios de pequeno porte, cujas condições operacionais e fiscais tendem a favorecer a implementação da política. Em contraste, nas cidades de maior porte, o ritmo de incorporação permanece mais lento e praticamente estável desde 2024, indicando a presença de condicionantes estruturais que restringem a difusão da tarifa zero nesses municípios.

Nesse contexto, embora a política tenha se expandido em termos absolutos, sua cobertura populacional permanece relativamente restrita. A Figura 2 indica que o alcance da tarifa zero ganha maior relevância com a incorporação de municípios de maior porte, movimento observado a partir de 2021. Em 2023, a adesão de seis das atuais 14 cidades com mais de 100 mil habitantes representou incremento significativo no número de beneficiários, ampliando em pouco mais de 2 milhões o contingente populacional atendido por transporte coletivo com tarifa zero.

Para dimensionar essa capacidade de atendimento, observa-se que os 2.962 municípios atendidos por sistemas organizados de transporte público coletivo por ônibus urbanos concentram cerca de 80% da população brasileira. Apesar desse amplo alcance, o conjunto das 143 cidades que adotam a tarifa zero reúne aproximadamente 6,7 milhões de habitantes, o que corresponde a apenas 4% da população atendida por esses sistemas, evidenciando a limitada abrangência da política em termos populacionais.

A intensificação observada nos últimos cinco anos foi impulsionada, sobretudo, pelos municípios de pequeno porte, cujas condições operacionais e fiscais tendem a favorecer a implementação da política.

Figura 2 Evolução da população atendida pelas cidades com tarifa zero (1992–2026)



Interrupção dos programas de tarifa zero

Oito municípios brasileiros já implantaram programas de tarifa zero que posteriormente foram descontinuados, todos em cidades de pequeno e médio porte, com populações entre aproximadamente 18 mil e 111 mil habitantes. Entre os casos identificados estão Jaboticabal-SP, Monte Mor-SP, Paulínia-SP, Picos-PI, Pirapora do Bom Jesus-SP, Porto Real-RJ, Tijucas do Sul-PR e Ubiratã-PR. Em geral, essas iniciativas permaneceram em operação por períodos relativamente curtos, variando de poucos meses a alguns anos.

Um caso emblemático é o de Paulínia-SP, município com pouco mais de 110 mil habitantes que adotou a tarifa zero ainda na década de 1990. O programa foi interrompido após alguns anos de funcionamento e posteriormente retomado em formato parcial, experiência que também acabou sendo descontinuada. Atualmente, o município opera com uma das tarifas mais baixas do país, demonstrando que diferentes estratégias podem ser adotadas para ampliar o acesso ao transporte coletivo.

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 64 mil habitantes, argumentou que o modelo se tornou financeiramente inviável. Com a mudança, a política de tarifa zero foi substituída por um modelo de concessão de benefícios tarifários para grupos específicos de usuários.

2 POUCO AVANÇO NAS CIDADES COM MAIS DE 100 MIL HABITANTES

Este estudo dá continuidade ao acompanhamento das políticas de tarifa zero no Brasil, analisando a evolução recente, a distribuição entre municípios de diferentes portes e os desafios relacionados à sustentabilidade das iniciativas, com ênfase nas experiências desenvolvidas nas cidades com mais de 100 mil habitantes. Ao todo, 14 municípios integram esse grupo. Em relação à edição anterior, apenas duas cidades com mais de 100 mil habitantes implantaram tarifa zero: Canoas, no Rio Grande do Sul, e Itaboraí, no Rio de Janeiro.

As informações mais recentes das experiências de tarifa zero existentes atualmente, nas 14 cidades contempladas neste estudo, estão apresentadas nas fichas de identificação a seguir. Além dos dados de oferta já apresentados, estão indicados os passageiros transportados, o custo total, a fonte de custeio, a quantidade de linhas e o tipo de operação (por empresa pública ou privada) e a existência de regras para utilização do sistema.

1. Caucaia-CE

- **População:** 355.679
- **Data de início:** setembro/2021
- **Passageiros transportados:** 1,8 milhão por mês em dezembro/2025
- **Frota de ônibus:** 54 em outubro/2025
- **Custo total por ano:** R$ 36 milhões
- **Fonte de custeio:** orçamento municipal
- **Linhas e tipo de operação:** 32 linhas em operação privada
- **Regras de utilização:** o acesso é restrito aos usuários cadastrados

2. Canoas-RS

- **População:** 347.657
- **Data de início:** fevereiro/2026
- **Passageiros transportados:** 1,5 milhão por mês em dezembro/2025
- **Frota de ônibus:** 128 em maio/2025
- **Custo total por ano:** R$ 72 milhões
- **Fonte de custeio:** orçamento municipal
- **Linhas e tipo de operação:** 77 linhas em operação privada
- **Regras de utilização:** o acesso é restrito aos usuários cadastrados

3. Itaboraí-RJ

População: 224.267

Data de início: maio/2025 (desde novembro/2023 em algumas linhas)

Passageiros transportados: 1,5 milhão por mês em dezembro/2025

Frota de ônibus: 49 em julho/2025

Custo total por ano: R$ 30 milhões

Fonte de custeio: orçamento municipal

Linhas e tipo de operação: 22 linhas em operação privada

Regras de utilização: o sistema não exige cadastro prévio, e as catracas são liberadas

4. Luziânia-GO

População: 208.725

Data de início: novembro/2023

Passageiros transportados: 17 mil por dia em dezembro/2025

Frota de ônibus: 34 em dezembro/2025

Custo total por ano: R$ 10,8 milhões

Fonte de custeio: orçamento municipal

Linhas e tipo de operação: 25 linhas em operação privada

Regras de utilização: o acesso é restrito aos usuários cadastrados

5. Maricá-RJ

População: 197.300

Data de início: março/2021

Passageiros transportados: 115 mil por dia em setembro/2025

Frota de ônibus: 158 em setembro/2025

Custo total por ano: R$ 120 milhões

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

Linhas e tipo de operação: 49 linhas em operação pública

Regras de utilização: o sistema não exige cadastro prévio, e as catracas são liberadas

6. Ibirité-MG

População: 170.387

Data de início: janeiro/2023

Passageiros transportados: 500 mil em dezembro/2025

Frota de ônibus: 24 em julho/2025

Custo total por ano: R$ 13 milhões

Fonte de custeio: orçamento municipal

Linhas e tipo de operação: 16 linhas em operação privada

Regras de utilização: o acesso é restrito aos usuários cadastrados

7. São Caetano do Sul-SP

População: 165.655

Data de início: novembro/2023

Passageiros transportados: 80 mil por dia em novembro/2025

Frota de ônibus: 69 em dezembro/2025

Custo total por ano: R$ 50 milhões

Fonte de custeio: Fundo de Apoio ao Transporte, composto por recursos de multas de trânsito e exploração de ações publicitárias

Linhas e tipo de operação: 11 linhas em operação privada

Regras de utilização: o acesso é restrito aos usuários cadastrados

8. Itapetininga-SP

População: 157.790

Data de início: dezembro/2023

Passageiros transportados: 12 mil por dia útil em janeiro/2025

Frota de ônibus: 23 em novembro/2024

Custo total por ano: R$ 8,6 milhões

Fonte de custeio: orçamento municipal

Linhas e tipo de operação: 47 linhas em operação pública

Regras de utilização: o sistema não exige cadastro prévio, e as catracas são liberadas

9. Paranaguá-PR

População: 145.829

Data de início: março/2022

Passageiros transportados: 720 mil em agosto/2024

Frota de ônibus: 49 em março/2026

Custo total por ano: R$ 28,8 milhões

Fonte de custeio: Fundo de Transporte Coletivo Municipal com receitas associadas à atividade portuária

Linhas e tipo de operação: 27 linhas em operação privada

Regras de utilização: o acesso é restrito aos usuários cadastrados

10. Balneário Camboriú-SC

População: 139.155

Data de início: junho/2023

Passageiros transportados: 1,2 milhão de janeiro/2025 a setembro/2025

Frota de ônibus: 20 em outubro/2025

Custo total por ano: R$ 15,6 milhões

Fonte de custeio: orçamento municipal

Linhas e tipo de operação: 7 linhas em operação privada

Regras de utilização: o sistema não exige cadastro prévio, e as catracas são liberadas

11. Formosa-GO

População: 115.669

Data de início: agosto/2021

Passageiros transportados: 40 mil por mês*

Frota de ônibus: 7*

Custo total por ano: R$ 5,5 milhões*

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

Linhas e tipo de operação: 7 linhas em operação privada*

Regras de utilização: o acesso é restrito aos usuários cadastrados

*Foram consideradas as informações divulgadas no edital de licitação para contratação de empresa para prestação de serviços de transporte público.

12. Sorriso-MT

População: 110.635

Data de início: maio/2025

Passageiros transportados: 123 mil em outubro/2025

Frota de ônibus: 9 em junho/2025

Custo total por ano: R$ 6 milhões

Fonte de custeio: orçamento municipal

Linhas e tipo de operação: 10 linhas em operação pública

Regras de utilização: o acesso é restrito aos usuários cadastrados

13. Assis-SP

População: 105.768

Data de início: março/2021

Passageiros transportados: 72 mil em setembro/2025

Frota de ônibus: 7 em novembro/2025

Custo total por ano: R$ 5,8 milhões

Fonte de custeio: orçamento municipal

Linhas e tipo de operação: 5 linhas em operação privada

Regras de utilização: o sistema não exige cadastro prévio, e as catracas são liberadas

14. Ituiutaba-MG

População: 102.217

Data de início: julho/2023

Passageiros transportados: 130 mil em agosto/2025

Frota de ônibus: 14 em agosto/2025

Custo total por ano: R$ 9,6 milhões

Fonte de custeio: emenda parlamentar

Linhas e tipo de operação: 10 linhas em operação privada

Regras de utilização: o sistema não exige cadastro prévio, e as catracas são liberadas

A análise das duas novas experiências identificadas nesta edição — Canoas-RS e Itaboraí-RJ — merece destaque específico. Em intervalo de um ano, apenas dois municípios com mais de 100 mil habitantes implantaram programas de tarifa zero, o que reforça a desaceleração do ritmo de expansão da política nesse grupo de cidades. Ainda que ambas integrem o grupo analisado, as duas são cidades de médio porte — Canoas, com 347.657 habitantes, e Itaboraí, com 224.267 habitantes —, o que está em linha com o padrão já observado ao longo do estudo, sem registro recente de implantação em cidades de grande porte, com população superior a 500 mil, ou até, com mais de um milhão de habitantes.

Além disso, os dois casos se inserem em contextos distintos e associados a condições específicas. Em Canoas, a política foi implementada a partir de uma situação de calamidade pública, enquanto em Itaboraí o processo ocorreu de forma gradual, em meio à reorganização do sistema local de transporte. Os dois casos evidenciam caminhos diferentes de implantação, marcados pelos contextos em que surgiram e pelas condições que permitiram sua viabilização. Não há uma política pública estruturada.

O programa de tarifa zero em Canoas-RS difere das demais experiências por ter sido instituído em caráter emergencial, em resposta aos impactos das enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul em 2024, comprometendo o funcionamento da cidade e a organização dos deslocamentos urbanos. Nesse cenário, o passe livre foi adotado como medida para assegurar a mobilidade da população diante das restrições impostas pela crise, tendo sido inicialmente concebida como solução temporária.

> O avanço da tarifa zero no Brasil depende da estruturação de arranjos institucionais e financeiros mais robustos, especialmente nos municípios de maior porte.

Após a implementação emergencial, o programa passou por sucessivas prorrogações ao longo de 2025. A prefeitura editou decretos estendendo a gratuidade, inicialmente até o fim do ano e, posteriormente, até fevereiro de 2026, quando a medida foi oficializada como definitiva. Essa continuidade foi sustentada por justificativas relacionadas ao caráter essencial do transporte público e ao impacto positivo da política sobre o acesso da população a trabalho, saúde e educação.

Durante esse período de prorrogações, os dados operacionais indicaram mudança significativa no padrão de uso do sistema, com a demanda saltando de cerca de 270 mil utilizações, em maio de 2024, para 1,5 milhão por mês, em dezembro de 2025. Esse crescimento expressivo, embora revele a forte ampliação do acesso ao transporte coletivo, implica também aumento direto nos custos de operação.

De forma geral, o caso de Canoas representa percurso singular dentro da difusão da tarifa zero no Brasil. O município tem viabilizado a política por meio de remanejamento significativo de recursos públicos, com revisão de contratos, redução de despesas correntes e realocação orçamentária, o que permitiu incorporar o custo do transporte gratuito dentro de uma estratégia mais ampla de contenção de gastos. Ainda assim, a continuidade da tarifa zero está condicionada à formalização dessas fontes de financiamento.

O programa de tarifa zero em Itaboraí-RJ teve início em novembro de 2023, quando a prefeitura lançou um sistema de transporte gratuito com apenas 14 ônibus, conhecidos como “laranjinhas”. Nesse momento, a política ainda era restrita a algumas linhas específicas. A proposta surgia como resposta à precariedade do transporte coletivo local e tinha como objetivo ampliar o acesso da população à mobilidade urbana, especialmente em áreas periféricas.

Desde o início, porém, a implantação ocorreu em ambiente institucional complexo. A existência de contratos com empresas privadas de ônibus limitava a expansão do sistema gratuito, gerando conflitos operacionais e jurídicos. Esse tipo de entrave já era apontado como um dos principais obstáculos para ampliar o programa, uma vez que o modelo exigia reconfigurar a relação entre o poder público e as empresas concessionárias. Entre 2023 e 2024, esse cenário de instabilidade e disputas judiciais resultou na interrupção temporária da operação do sistema.

A consolidação do programa ocorreu em maio de 2025, quando a prefeitura anunciou a gratuidade total no sistema municipal. A medida foi implementada no aniversário da cidade, eliminando a cobrança de tarifas em todas as linhas e integrando o sistema já existente às linhas anteriormente pagas.

Apesar do avanço, a operação passou a apresentar problemas relevantes logo após a implementação plena. Em 2025, surgiram críticas recorrentes da população relacionadas a superlotação, atrasos, longos tempos de espera e condições precárias da frota. Relatos indicam que, embora a gratuidade tenha ampliado o acesso, a qualidade do serviço não acompanhou o aumento da demanda, revelando limitações operacionais do sistema.

Nesse contexto, o histórico do programa mostra que a expansão não foi acompanhada, na mesma velocidade, por ajustes institucionais e operacionais, o que mantém desafios importantes relacionados à qualidade do serviço, sustentabilidade financeira e governança do sistema. Esse descompasso evidencia que a ampliação do acesso, quando não acompanhada por planejamento, financiamento estável e capacidade operacional, tende a expor limitações do sistema.

Desse modo, o avanço da tarifa zero no Brasil depende da estruturação de arranjos institucionais e financeiros mais robustos, especialmente nos municípios de maior porte, o que envolve coordenação entre entes federativos, definição de fontes estáveis de financiamento e aprimoramento da gestão dos sistemas.

Para que isso se concretize, política pública dessa abrangência deve estar amparada em segurança jurídica, com respeito aos contratos de concessão e permissão vigentes, e sustentada por legislação clara, estável e transparente. É igualmente imprescindível a definição de fontes de financiamento permanentes e previsíveis, públicas ou privadas, capazes de assegurar a viabilidade e a sustentabilidade da iniciativa, preservando o equilíbrio econômico-financeiro e a adequada prestação dos serviços de transporte coletivo urbano. Sem esses elementos, a implementação da política torna-se inviável.

3 E AÍ, É POSSÍVEL?

A desaceleração no crescimento das cidades com tarifa zero e a estabilidade observada nas experiências já implantadas indicam que o debate entrou em nova fase. Superado o momento inicial de expansão acelerada, o tema passa a exigir respostas estruturais, especialmente no que se refere a estratégia para o financiamento.

A experiência acumulada até aqui demonstra que a tarifa zero não se sustenta como medida isolada, tampouco pode ser tratada como solução pontual para crises conjunturais do transporte coletivo. Trata-se de política pública de grande magnitude, com impactos fiscais, operacionais, jurídicos e institucionais que exigem planejamento, previsibilidade e cooperação entre os entes federados envolvidos.

As principais questões permanecem as mesmas: como garantir a sustentabilidade do programa no médio e no longo prazo? Qual é a melhor estratégia para contemplar cidades de maior porte e beneficiar quantidade maior de pessoas? Quais são as garantias para assegurar o cumprimento dos contratos vigentes e a segurança jurídica? Qual o melhor modelo de governança?

Na sequência estão indicados fatores estratégicos para uma ampla política pública de tarifa zero.

Responsabilidade compartilhada no financiamento do transporte público coletivo

O transporte público coletivo é um serviço essencial e estruturante da dinâmica urbana. Seus benefícios extrapolam o universo dos usuários diretos, alcançando o setor produtivo, o comércio, os serviços públicos e privados, além da organização territorial das cidades. A mobilidade viabiliza o acesso ao trabalho, dinamiza economias locais e amplia oportunidades. Por essa razão, o financiamento da tarifa zero não pode recair exclusivamente sobre os orçamentos municipais.

A dimensão financeira do sistema reforça essa premissa. Estimativas realizadas pela NTU indicam que o custo anual do Sistema de Transporte Público Coletivo por ônibus alcança aproximadamente R$ 75,7 bilhões por ano. Considerando-se também os sistemas sobre trilhos, cujo custo estimado gira em torno de R$ 15 bilhões ao ano, o montante nacional atinge cerca de R$ 90,7 bilhões anuais. Em cenário de universalização progressiva da tarifa zero, com aumento mínimo de 20% da oferta para absorver a elevação da demanda e possíveis migrações modais, o custo total poderia alcançar aproximadamente R$ 108,9 bilhões por ano. Além da ampliação da oferta, é esperado novo perfil de deslocamentos, com maior incidência de viagens curtas, crescimento dos deslocamentos nos horários entrepicos e aumento de viagens esporádicas.

A experiência brasileira demonstra que onde a política foi implementada de forma universal, sua viabilidade esteve associada à existência de receitas extraordinárias ou a estruturas fiscais próprias fundamentadas no orçamento público como ocorre em Maricá-RJ, onde o sistema é financiado com recursos oriundos dos royalties do petróleo; em Formosa-GO, por meio do Fundo Municipal de Transporte Urbano, que conta com receitas provenientes do estacionamento rotativo; e em São Caetano do Sul-SP, por meio do Fundo de Apoio ao Transporte, composto por recursos de multas de trânsito e exploração de ações publicitárias. Essa realidade evidencia que a adoção de fontes municipais tem sido possível em função da escala e da complexidade dos sistemas. Em redes maiores, com maior extensão territorial e diversidade de serviços, a sustentação exclusivamente com recursos dos orçamentos públicos torna-se significativamente mais desafiadora e até mesmo inviável.

A construção de modelo federal de financiamento, por sua vez, depende da identificação e exploração de fontes de custeio seguras, já existentes ou que precisam ser criadas, permanentes e juridicamente estruturadas, capazes de garantir estabilidade e previsibilidade no longo prazo. Esse cenário revela a necessidade de modelo de financiamento coletivo e estruturado. Nesse contexto, algumas frentes de financiamento podem estruturar esse arranjo. Entre elas, destacam-se:

- ***Vale-Transporte***

A participação do setor produtivo por meio do fortalecimento e da modernização do benefício do Vale-Transporte tem papel estratégico. Trata-se do principal mecanismo histórico de participação do setor produtivo no custeio dos serviços públicos da mobilidade urbana coletiva.

A transição para a tarifa zero não pode significar a exclusão dessa contribuição. Ao contrário, a reformulação do instituto do Vale-Transporte é fundamental para ampliar a participação de empregadores, públicos e privados, no financiamento do sistema.

Uma alternativa consiste na criação de modelo de contribuição que considere todos os empregados, de forma que todos os empregadores, pessoas físicas ou jurídicas, concedam o benefício à totalidade dos empregados com vínculo formal, regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho e pela legislação aplicável aos trabalhadores domésticos e servidores públicos ativos nas três esferas federativas. O benefício garantiria o acesso ilimitado ao transporte público, sem restrição do número de utilizações diárias e sem limitação às viagens estritamente vinculadas ao trajeto residência–trabalho, o que tem potencial para ampliar o direito à mobilidade urbana. Esse modelo preserva e amplia a participação do setor produtivo no financiamento do sistema ao ampliar a base contributiva do vale-transporte.

- ***Financiamento federal focado na inclusão da população socialmente vulnerabilizada***

Da mesma forma, a participação da União torna-se indispensável. A dimensão fiscal da tarifa zero, especialmente em cidades médias e grandes, ultrapassa a capacidade orçamentária da maioria dos municípios brasileiros. A construção de uma política nacional requer coordenação entre os entes federativos. Sem essa cooperação, a política tende a permanecer restrita a cidades de pequeno porte ou a municípios com receitas extraordinárias, vinculadas a vocações locais relacionadas a atividades econômicas específicas.

Uma forma de participação da União é a instituição de um benefício social focalizado, como instrumento complementar ao financiamento da política. Diferentemente de modelos extra tarifários que contemplam indistintamente todos os usuários, uma das possibilidades em debate é garantir acesso gratuito e irrestrito ao transporte público coletivo aos beneficiários de programas sociais, com cadastro ativo no CadÚnico.

Em cenários de restrição fiscal, a priorização de grupos populacionais que compõem o CadÚnico pode representar estratégia mais eficiente do que a universalização imediata, permitindo ampliar o impacto social com menor pressão orçamentária. Ao assegurar o custeio federal para esse grupo específico, é possível reduzir a pressão fiscal sobre os municípios e fortalecer o caráter social da política.

• *Padronização e custeio das gratuidades*

Outro pilar relevante diz respeito às gratuidades setoriais. O transporte público coletivo já contempla benefícios tarifários destinados a grupos específicos, vinculados a políticas públicas de assistência social, educação, saúde ou proteção a determinados segmentos populacionais. Entretanto, na maior parte dos casos, a concessão dessas gratuidades ocorre sem análise estruturada do impacto no custo da prestação do serviço e sem a utilização dos fundos orçamentários da política social correspondente, o que contribui para o aumento do custo global do sistema e das tarifas públicas.

Nesse sentido, o acesso a fundos já existentes, vinculados às respectivas políticas sociais, poderia permitir que cada categoria contemplada com benefícios tarifários tivesse seus deslocamentos custeados com recursos dos fundos das referidas políticas, assegurando maior transparência, previsibilidade e equilíbrio ao modelo de remuneração pela prestação dos serviços.

A sustentabilidade da tarifa zero exige, portanto, a combinação de diferentes instrumentos de financiamento e o respeito ao princípio da neutralidade fiscal, assegurando que toda ampliação de despesa esteja acompanhada de fontes permanentes e previamente definidas. A consolidação dessa política depende não apenas da definição de fontes de recursos, mas também da estabilidade institucional que assegure sua continuidade, a qual deve ser garantida pela União.

Segurança jurídica e manutenção dos contratos vigentes

A implementação da tarifa zero não elimina a necessidade de contratos bem estruturados. Pelo contrário, amplia sua importância. A adoção dessa política exige a preservação dos contratos vigentes. A previsibilidade institucional e a segurança jurídica são condições indispensáveis para assegurar estabilidade, evitando descontinuidade da prestação do serviço e aumento de riscos regulatórios.

Alterações abruptas ou desprovidas de estrutura jurídica adequada geram insegurança e comprometem a continuidade do serviço.

Sem informação não há planejamento

A experiência revela outro desafio importante: a carência de dados estruturados e padronizados para monitoramento da demanda e da oferta. A tarifa zero altera significativamente o comportamento dos usuários. Observam-se aumentos expressivos de demanda nos primeiros meses de implantação, seguidos por períodos de estabilização. Contudo, ainda não há uniformidade na coleta, sistematização e divulgação dessas informações.

Mesmo na ausência de cobrança tarifária, a bilhetagem eletrônica e os sistemas de controle de acesso continuam sendo instrumentos essenciais de gestão. A padronização desses mecanismos permite compreender o novo perfil de deslocamentos, dimensionar adequadamente a frota, as viagens, ajustar frequências, direcionar investimentos e evitar sobrecarga operacional.

Há indícios de aumento de viagens no entrepico, maior utilização aos fins de semana e crescimento de deslocamentos curtos e esporádicos. Essas mudanças exigem revisão do planejamento operacional. Sem base de dados consistente, o risco de subdimensionamento da oferta ou de alocação ineficiente de recursos torna-se elevado. Além disso, a ausência de informações confiáveis compromete a avaliação da qualidade do serviço prestado, afetando diretamente a experiência do usuário.

Gratuidade com serviço precário não cumpre o papel social

A tarifa zero amplia o acesso, mas não substitui a necessidade de qualidade. Gratuidade associada a superlotação, baixa frequência, frota envelhecida ou infraestrutura inadequada compromete os objetivos da política e pode gerar insatisfação social e limitar o potencial de substituição modal.

Por outro lado, a política pode representar oportunidade de qualificação do sistema. Ao reorganizar o modelo de financiamento, parte dos recursos anteriormente destinados à cobertura de déficits ou à compensação tarifária pode ser reorientada de forma mais estratégica, priorizando investimentos estruturantes.

A política de subsídios, quando bem desenhada, deve estar condicionada a metas de desempenho, melhoria da oferta e modernização operacional direcionando recursos à renovação da frota, à modernização tecnológica, à melhoria da infraestrutura e ao avanço no processo de priorização.

A tarifa zero só cumpre plenamente sua função social se acompanhada de melhoria contínua da oferta de serviço. A inclusão não se resume à eliminação da tarifa, mas envolve garantir acesso digno, seguro, eficiente e de qualidade.

Complexidade exige planejamento

A universalização imediata da tarifa zero em cidades médias e grandes enfrenta barreiras econômicas e operacionais relevantes. A complexidade urbana, a extensão territorial, a diversidade de polos geradores de viagem e o volume da demanda exigem cautela.

Uma transição progressiva permite a construção de curva de aprendizado técnica, jurídica, institucional e operacional. Permite também planejamento industrial por parte da indústria de fabricação de ônibus, considerando que a ampliação da oferta pode demandar expansão da frota e, consequentemente, maior capacidade produtiva do setor. Além disso, a mudança no perfil da mobilidade — com maior incidência de viagens curtas, no entrepico e nos fins de semana — exige reconfiguração da rede de transporte.

A tarifa zero só cumpre plenamente sua função social se acompanhada de melhoria contínua da oferta de serviço. A inclusão não se resume à eliminação da tarifa, mas envolve garantir acesso digno, seguro, eficiente e de qualidade.

Modelos graduais, seja por grupos prioritários ou por períodos específicos, podem funcionar como etapa intermediária, reduzindo riscos fiscais e permitindo ajustes antes de eventual universalização.

Amadurecimento do debate

O crescimento mais lento no número de novas cidades não indica esgotamento da política, mas amadurecimento do debate. A expansão inicial ocorreu em ambiente de ampliação dos subsídios públicos ao transporte coletivo no período pós-pandemia. O momento atual exige estruturação institucional.

A sustentabilidade da tarifa zero depende de pacto federativo, fontes permanentes de financiamento, respeito aos contratos, gestão baseada em dados e qualificação contínua da oferta. Sem esses elementos, a política tende a enfrentar limites fiscais e operacionais. Com eles, pode consolidar-se como instrumento estruturante de inclusão social e fortalecimento do transporte público coletivo no Brasil.

Para avançar rumo a uma política nacional de tarifa zero, será necessário estabelecer um pacto federativo que permita uma transição segura, gradual e fiscalmente responsável.

4 CONSIDERAÇÕES

As informações apresentadas nesta edição reforçam a relevância da tarifa zero no debate sobre o transporte público coletivo no Brasil, evidenciada pelo crescimento do número de municípios que adotam a política e pela ampliação de sua presença nas agendas públicas. A atualização do estudo permite acompanhar a evolução das experiências existentes e registrar novas iniciativas implantadas no período recente.

Os dados indicam que a adoção da tarifa zero permanece concentrada em municípios de pequeno porte, enquanto a expansão em cidades médias e grandes ocorre de forma mais moderada. Desde a publicação da edição anterior, o número de municípios com mais de 100 mil habitantes que adotam tarifa zero passou de 12 para 14. No recorte populacional inferior a essa faixa, foram identificados 13 novos casos de implementação da política.

A análise das experiências existentes evidencia que a tarifa zero não constitui solução isolada para os desafios do transporte coletivo. Sua implementação envolve impactos fiscais, operacionais, jurídicos e institucionais que exigem planejamento e previsibilidade. A sustentabilidade da política está diretamente relacionada à existência de fontes de financiamento permanentes, à preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e à definição clara das responsabilidades entre os diferentes agentes envolvidos na prestação do serviço.

O estudo reforça ainda que o financiamento do transporte público coletivo não pode recair exclusivamente sobre os orçamentos municipais. A dimensão econômica do sistema e os benefícios amplos gerados pela mobilidade urbana indicam a necessidade de participação de diferentes atores. Instrumentos já consolidados, como o Vale-Transporte, bem como políticas sociais focalizadas, podem desempenhar papel relevante na construção de um modelo mais equilibrado de financiamento. Nesse sentido, os dados revelam que, para avançar rumo a uma Política Nacional de tarifa zero, será necessário estabelecer um pacto federativo que permita uma transição segura, gradual e fiscalmente responsável.

Por fim, destaca-se a importância do fortalecimento da gestão e do planejamento dos sistemas. Mesmo em contextos de gratuidade tarifária, a disponibilidade de dados confiáveis sobre demanda, oferta e operação permanece essencial para orientar decisões, dimensionar adequadamente os serviços e assegurar a qualidade do transporte público coletivo.

Referências

BARROS, Flávia. Tarifa zero de Paranaguá vira modelo para outras cidades; desta vez Comissão Especial de Transporte da Capital veio conhecer o programa. JB Litoral, Paranaguá, 24 out. 2023. Cidades. Disponível em: **https://jblitoral.com.br/cidades/tarifa-zero-de-paranagua-vira-modelo-para-outras-cidades-desta-vez-comissao-especial-de-transporte-da-capital-veio-conhecer-o-programa/**. Acesso em: 23 fev. 2026.

BOLSA NACIONAL DE COMPRAS. Processo administrativo. Process. Disponível em: **https://bnccompras.com/Process/ProcessView?param1=%5Bgkz%5DN5YkWZrgr8ba3n59fqfStb3bNYczhmRNRRHBjZvlqPeVQ9p4k90LUTdv4dstwczZS-SgP9JykD_rZZRUq5w_sRYOpTjcuiHPgJ4Svm%2F%2Fg7ys%3D**. Acesso em: 18 mar. 2026.

CHIARELLI, Luciane. Paranaguá celebra dois anos do programa Tarifa Zero. Prefeitura de Paranaguá, Paranaguá, 13 mar. 2024. Notícias. Disponível em: **https://www.paranagua.pr.gov.br/noticias/noticia3160.html**. Acesso em: 20 mar. 2026.

EMPRESA VITÓRIA**.** Evitoria**,** c2015. Linhas e horários. Disponível em: **https://www.evitoria.com.br/linhas-e-horarios**. Acesso em: 20 mar. 2026.

FRANCO, Lucas. Projeto de transporte público gratuito em BH: como tarifa zero pode ser financiada e quais as vantagens do modelo. G1, Belo Horizonte, 10 ago. 2025. Notícia. Disponível em: **https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2025/08/10/projeto-de-transporte-publico-gratuito-em-bh-como-tarifa-zero-pode-ser-financiada-e-quais-as-vantagens-do-modelo.ghtml**. Acesso em: 20 mar. 2026.

LEITE, Marco. Laboratório vivo: a consolidação do passe livre como direito fundamental. Notícias da Aldeia, Canoas, 27 fev. 2026. Limoeiro. Disponível em: **https://noticiasdaaldeia.com.br/laboratorio-vivo-a-consolidacao-do-passe-livre-como-direito-fundamental/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

MASTELLA, Nádia. Uso do transporte coletivo aumenta mais de 150% com a tarifa zero. Prefeitura de Sorriso, Sorriso, 4 nov. 2025. Notícia. Disponível em: **https://site.sorriso.mt.gov.br/noticia/uso-do-transporte-coletivo-aumenta-mais-de-150-com-tarifa-zero-690a20e9158bf**. Acesso em: 23 fev. 2026.

MENDES, Vitória. Prefeitura renova contrato do transporte coletivo gratuito, com custo anual de R$ 8,64 milhões. Correio de Itapetininga, Itapetininga, 9 jun. 2025. Notícias. Disponível em: **https://correiodeitapetininga.com.br/noticias/prefeitura-renova-contrato-do-transporte-coletivo-gratuito-com-custo-anual-de-r-864-milhoes/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

MOBILIZE BRASIL. Tarifa zero liberta as pessoas, as cidades. Mobilize, 18 jun. 2024. Notícias. Disponível em: **https://www.mobilize.org.br/noticias/14070/tarifa-zero-liberta-as-pessoas-as-cidades.html**. Acesso em: 20 mar. 2026.

MOTA, Bianca. A experiência dos municípios do Ceará com transporte público gratuito. O Povo, Fortaleza, 2 fev. 2026. Política. Disponível em: **https://mais.opovo.com.br/jornal/politica/2026/02/02/a-experiencia-dos-municipios-do-ceara-com-transporte-publico-gratuito.html**. Acesso em: 20 mar. 2026.

NOGUEIRA, Pablo; NASCIMENTO, Pablo. De Ibirité a Caucaia, no Ceará: cidades inspiram BH em projeto de tarifa zero. BHAZ, Belo Horizonte, 29 jul. 2025. Notícias. Disponível em: **https://bhaz.com.br/noticias/bh/cidades-brasileiras-tarifa-zero-bh-modelos/**. Acesso em: 18 mar. 2026.

NOVELINI, Evaldo. São Caetano restringe o programa tarifa zero nos ônibus a morador. Diário do Grande ABC, Santo André, 23 dez. 2025. Notícia. Disponível em: **https://www.dgabc.com.br/Noticia/4276033/sao-caetano-restringe-o-programa-tarifa-zero-nos-onibus-a-morador**. Acesso em: 23 fev. 2026.

PIRES, Maisy; SKODOWSKI, Thais. "Apunhalado pelas costas" e "latas-velhas": prefeito Adriano Ramos não economiza críticas à Viação Rocio**.** JB Litoral, Paranaguá, 8 abr. 2025. Cidades. Disponível em: **https://jblitoral.com.br/cidades/apunhalado-pelas-costas-e-latas-velhas-prefeito-adriano-ramos-nao-economiza-criticas-a-viacao-rocio-e-fala-do-futuro-do-tarifa-zero/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ASSIS. Conforto, dignidade e tarifa zero! O novo transporte público de Assis, Assis, 1 out. 2025. Notícias. Disponível em: **https://www.assis.sp.gov.br/portal/noticias/0/3/9091/conforto-dignidade-e-tarifa-zero-o-novo-transporte-publico-de-assis**. Acesso em: 20 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. BC Bus amplia serviço e garante 50 novos horários no itinerário, Balneário Camboriú, 3 out. 2025. Imprensa. Disponível em: **https://www.bc.sc.gov.br/imprensa_detalhe.cfm?codigo=40145**. Acesso em: 18 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ. Horário de ônibus, Balneário Camboriú, 2025. Conteúdo. Disponível em: **https://www.bc.sc.gov.br/conteudo.cfm?caminho=horario-de-onibus**. Acesso em: 18 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CANOAS**.** Canoas torna o passe livre definitivo no transporte público, Canoas, 27 jun. 2026. Mobilidade. Disponível em: **https://www.canoas.rs.gov.br/noticias/canoas-torna-o-passe-livre-definitivo-no-transporte-publico/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORMOSA. Itinerário de rotas do transporte coletivo**,** Formosa, 27 jan. 2025. Notícias. Disponível em: **https://formosa.go.gov.br/itinerario-de-rotas-do-transporte-coletivo/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IBIRITÉ. Horários de ônibus. Ibirité, 15 nov. 2023. Perfil. Disponível em: **https://www.ibirite.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/horarios-de-onibus/6504**. Acesso em: 23 fev. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ. Prefeitura de Itaboraí apresenta retrospectiva de ações do ano de 2025. Itaboraí, 31 dez. 2025. Notícias. Disponível em: **https://site.ib.itaborai.rj.gov.br/prefeitura-de-itaborai-apresenta-retrospectiva-de-acoes-do-ano-de-2025/**. Acesso em: 18 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ. Contratos, termos aditivos e apostilamentos. Itaboraí, 2025. Transparência. Disponível em: **https://transparencianovo.ib.itaborai.rj.gov.br/editais-e-atos-juridicos/contratos-termos-aditivos-apostilamentos/29767/**. Acesso em: 18 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ. Receitas, despesas e ordem cronológica. Itaboraí, 2025. Transparência. Disponível em: **https://transparencianovo.ib.itaborai.rj.gov.br/receitas-despesas-e-ordem-cronologica/32194/**. Acesso em: 18 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPETININGA. Ônibus de graça completa um ano e será mantido em Itapetininga. Itapetininga, 17 jan. 2025. Notícia. Disponível em: **https://www.itapetininga.sp.gov.br/noticia/8284/onibus-de-graca-completa-um-ano-e-sera-mantido-em-itapetininga/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPETININGA. Serviços de transporte público. Itapetininga, c2026. Serviços. Disponível em: **https://www.itapetininga.sp.gov.br/pagina/66/servicos/sub-pagina/57/**. Acesso em: 18 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITUIUTABA. Prefeitura de Ituiutaba anuncia readequação nos horários do Busão do Povo. Ituiutaba, 1 nov. 2024. Imprensa. Disponível em: **https://www.ituiutaba.mg.gov.br/?pag=T1RVPU9EZz1PV0k9T1RrPU9UUT1OMlE9T0dNPU9XST1PR1U9T0dNPU9HWT1PV009T1dZPQ==&id=13432**. Acesso em: 20 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LUZIÂNIA. Tarifa zero de Luziânia chega a 8 milhões de passagens em dois anos de operação. Luziânia, 27 nov. 2025. Notícias. Disponível em: **https://www.luziania.go.gov.br/tarifa-zero-de-luziania-chega-a-8-milhoes-de-passagens-em-dois-anos-de-operacao/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARICÁ. Maricá celebra 11 anos da empresa pública de transportes, referência nacional em tarifa zero. Maricá, 11 set. 2025. Notícias. Disponível em: **https://www.marica.rj.gov.br/noticia/marica-celebra-11-anos-da-empresa-publica-de-transportes-referencia-nacional-em-tarifa-zero/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SORRISO (MT). Secretaria Municipal de Administração. 1º termo de apostilamento do contrato nº 183/2024. [Tem por objeto contratação emergencial de empresa de ônibus de transporte de passageiros para atender o transporte público coletivo do município de Sorriso-MT]. Sorriso, 6 jun. 2025. Disponível em: **https://site.sorriso.mt.gov.br/storage/app/uploads/public/684/ace/23e/684ace23eaafd021918670.pdf**. Acesso em: 20 mar. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SORRISO (MT). Horários e Itinerário. Sorriso, c2026. Transporte Coletivo. Disponível em: **https://site.sorriso.mt.gov.br/transporte-coletivo**. Acesso em: 23 fev. 2026.

REDAÇÃO ASSISCITY. Prefeitura de Assis amplia contrato com empresa de Marília e inclui mais um ônibus no transporte público. AssisCity, Assis, 24 nov. 2025. Disponível em: **https://www.assiscity.com/prefeitura-de-assis-amplia-contrato-com-empresa-de-marilia-e-inclui-mais-um-onibus-no-transporte-publico/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

ROMERO, Eric. Aplicativos auxiliam passageiros de São Caetano com itinerários e horários dos ônibus municipais. Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul, 1 out. 2025. Notícias. Disponível em: **https://www.saocaetanodosul.sp.gov.br/noticia/5717**. Acesso em: 20 mar. 2026.

SENA, Yuri. Itapetininga (SP) recebe 10 novos ônibus para renovação da frota de transporte público. Diário do Transporte, São Paulo, 11 nov. 2024. Notícia. Disponível em: **https://diariodotransporte.com.br/2024/11/11/itapetininga-sp-recebe-10-novos-onibus-para-renovacao-da-frota-de-transporte-publico/**. Acesso em: 18 mar. 2026.

SOCIEDADE DE ÔNIBUS GAÚCHA. Sogal, c2016. Frota. Disponível em: **https://sogal.com.br/frota/**. Acesso em: 20 mar. 2026.

TOUGUINHÓ, Mauro. Tarifa zero em Itaboraí divide opiniões por atraso, lotação e impacto local. A Tribuna RJ, Rio de Janeiro, 10 jul. 2025. Matéria. Disponível em: **https://atribunarj.com.br/materia/tarifa-zero-em-itaborai-divide-opinioes-por-atraso-lotacao-e-impacto-local**. Acesso em: 23 fev. 2026.

VIAÇÃO ROCIO. **Rotas e horários.** Aplicativo Web. Paranaguá, c2023. Disponível em: **https://webapp.rocio.com.br/socialroute-webapp/**. Acesso em: 23 fev. 2026.

VIEIRA, Diego. Protestos em Caucaia tentam frear restrições ao maior programa de tarifa zero do Brasil. Jornal O Futuro, 30 out. 2025. Artigo. Disponível em: **https://jornalofuturo.com.br/artigo/WXnkgc-protestos-em-caucaia-tentam-frear-restricoes-ao-maior-programa-de-tarifa-zero-do-brasil**. Acesso em: 20 mar. 2026.

@ntubrasil
/ntubrasil
/ntubrasil
/transporteurbanontu
/ntunoticias
/ntubrasil.bsky.social
/ntubrasil
@ntubrasil

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