

TEXTO PARA DISCUSSÃO

A TARIFA ZERO NO TRANSPORTE PÚBLICO COMO POLÍTICA DE DISTRIBUIÇÃO DE RENDA

MAIO 2026

Autoria

Daniel Caribé (UnB)

Gustavo Serafim (UnB)

João Lucas Machado Campos (UnB)

Juciano Martins Rodrigues (UFRJ)

Paulo Henrique da Silva Santarém (UnB)

Thiago Trindade (UnB)

Colaboração técnica

Nathalia Oliveira Moreira (UnB)

Revisão técnica

Thiago Trindade

**TARIFA
ZER** 

tarifazero.unb.br



Esta publicação é parte integrante do projeto de pesquisa “Tarifa zero e suas possibilidades de expansão no Brasil”, desenvolvido no âmbito do Instituto de Ciência Política (IPOL) e do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política (PPGCP) da Universidade de Brasília (UnB).

A pesquisa é conduzida pelo Grupo de Pesquisa Geopolítica e Urbanização Periférica (GeoUrb) e pelo Núcleo Brasília do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) Observatório das Metrôpoles em parceria com a Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero do Congresso Nacional, responsável pelo financiamento.

Os gabinetes financiadores são: Deputado Federal Jilmar Tatto (PT-SP); Deputada Federal Luiza Erundina (PSOL-SP); Deputada Federal Érika Kokay (PT-DF); Deputada Federal Talíria Petrone (PSOL-DF). O projeto conta também com apoio da Fundação Rosa Luxemburgo.

EQUIPE

PESQUISADORAS/ES PRINCIPAIS:

Thiago Trindade (UnB) - Coordenador geral

Ana Luísa Coelho Moreira (UnB)

Breitner Luiz Tavares (UnB)

Daniel Caribé (UnB)

Daniel Santini (USP)

Juciano Martins Rodrigues (UFRJ)

Letícia Birchall Domingues (UnB)

Lucio Rennó (UnB)

Paulo Cesar Marques da Silva (UnB)

Paulo Henrique da Silva Santarém (UnB)

PÓS-GRADUANDAS/OS

Gustavo Serafim (UnB)

João Lucas Machado Campos (UnB)

Marcela Antonieta Souza da Silva (UnB)

GRADUANDAS/OS

Arthur Wallerón (UnB)

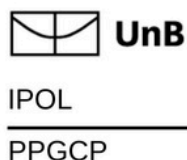
Nathalia Oliveira Moreira (UnB)

Rahab Seixas Nascimento (UnB)

Tomas Alves (UnB)

APOIO TÉCNICO

Yuit Distéfano (UnB)





“Esta publicação foi realizada com o apoio da Fundação Rosa Luxemburgo e fundos do Ministério Federal para a Cooperação Econômica e de Desenvolvimento da Alemanha (BMZ). O conteúdo da publicação é responsabilidade exclusiva dos autores e não representa necessariamente a posição da FRL”



Attribution 4.0 Internacional

Licença Creative Commons CC BY 4.0. Licença sobre os direitos autorais flexibilizados. Você tem a liberdade para compartilhar, copiar, distribuir, transmitir e adaptar esta obra para qualquer fim, desde que cite a autoria, compartilhe o material derivado com a mesma licença e indique se mudanças foram feitas, sem, contudo sugerir que o licenciante apoiou ou apoia seu uso. Mais informações em <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt-br>

SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente documento constitui o terceiro produto da pesquisa "Tarifa Zero e suas possibilidades de expansão no Brasil", desenvolvida no âmbito do Instituto de Ciência Política (IPOL) e do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política (PPGCP) da Universidade de Brasília (UnB). O texto, que adotou como recorte territorial as 27 capitais brasileiras e seus respectivos sistemas metropolitanos de transporte, analisa o impacto da gratuidade no transporte público coletivo sob a ótica do combate às desigualdades de renda, com o objetivo geral de quantificar o potencial da Tarifa Zero (TZ) como uma política estratégica de distribuição de renda e indução do desenvolvimento econômico no país.

Principais achados e resultados

A partir do cruzamento de dados da PEMOB (2024), IBGE e indicadores operacionais de sistemas de ônibus e trilhos, o estudo revela que:

- Na hipótese da implementação de uma política da Tarifa Zero em âmbito nacional, considerando apenas o recorte territorial adotado pelo estudo, estimamos que haveria uma injeção de R\$ 60,3 bilhões na economia brasileira, considerando as tarifas predominantes praticadas em abril de 2026.
- Atualmente, porém, com as isenções e gratuidades já existentes (idosos, estudantes, etc.) cerca de R\$ 14,7 bilhões já circulam na economia nacional.
- Nesse sentido, a implementação da Tarifa Zero em escala nacional tem o potencial de injetar, de imediato, mais R\$ 45,6 bilhões anuais na economia brasileira. Este valor representa o dinheiro que deixaria de ser gasto compulsoriamente com o transporte coletivo e passa a ser destinado a outras necessidades urgentes do cotidiano.

Conclusão e Recomendações

O estudo conclui que a Tarifa Zero deve ser compreendida não apenas como uma política de mobilidade, mas como uma poderosa ferramenta de distribuição de renda. No cenário atual de incertezas globais e desafios crescentes, a Tarifa Zero pode ter um papel tão relevante para o Brasil quanto o Programa Bolsa Família teve no início do século XXI, atuando como um motor de dignidade e cidadania, além de contribuir para amenizar desigualdades regionais.

Em consonância com os demais estudos já publicados no âmbito desta pesquisa, recomenda-se a criação de mecanismos de financiamento extra-tarifários que permitam a desoneração total dos usuários, transformando a mobilidade em um direito social efetivo. Ao converter o gasto com passagens em renda disponível, o Estado promove uma injeção de liquidez capaz de dinamizar o mercado interno, reduzir a segregação racial e espacial e consolidar um novo patamar de desenvolvimento inclusivo para as metrópoles brasileiras.

SUMÁRIO

07	Introdução	
	2. O peso das tarifas na renda dos grupos sociais nas capitais brasileiras	09
	3. Estimativas do impacto distributivo da Tarifa Zero em âmbito nacional	12
17	Considerações finais	
18	Referências	
19	Metodologia do cálculo	
23	Anexos	

INTRODUÇÃO

O Brasil começou 2026 com um novo “tarifaço” no transporte coletivo. Apenas na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), 12 municipalidades, em um total de 37, promoveram reajuste no valor das tarifas. Na capital paulista, a passagem passou de R\$ 5,00 para R\$ 5,30, um aumento correspondente a 6% no período de um ano. No restante do país, pelo menos sete capitais também acompanharam São Paulo: Belo Horizonte (MG), Florianópolis (SC), Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS), Salvador (BA), Rio de Janeiro (RJ) e Vitória (ES).

No Rio de Janeiro, o aumento foi de 6,38% (de R\$ 4,70 para R\$ 5,00); em Belo Horizonte, equivalente a 8,6% (R\$ 5,75 para R\$ 6,25) em algumas linhas, enquanto em outras foi de cerca de 9% (R\$ 5,50 para R\$ 6,00); na cidade de Fortaleza, o aumento foi de R\$ 4,50 para R\$ 5,40, o que representou um incremento de 20% (Bahia Notícias, 2026). Vale destacar que, no período correspondente, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) registrou uma inflação de 4,5%. Em suma, os reajustes mencionados foram todos acima da inflação.

Segundo pesquisa divulgada em outubro de 2025 pelo Observatório de Políticas Públicas do Distrito Federal (ObservaDF), grupo vinculado à Universidade de Brasília (UnB), o gasto médio das famílias com o transporte coletivo no Distrito Federal (DF) gira em torno de R\$ 260,00 por mês, o que totaliza R\$ 3.120,00 por ano – isso considerando apenas os cinco dias úteis da semana (Trindade et al, 2025). Na mesma linha, um estudo realizado pela Faculdade de Economia da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), mostrou que as despesas com transporte público consomem até 20% do orçamento mensal das famílias de baixa renda na cidade de Belo Horizonte (MG) (Silva et al., 2025).

Os dados apresentados, ainda de caráter muito geral e preliminar, são reveladores do impacto que a tarifa do transporte público pode exercer no orçamento familiar – em especial, claro, das pessoas de baixa renda. Para a maioria da população trabalhadora, o gasto com transporte não é uma escolha, é uma imposição. Diferente de outros itens de consumo, o deslocamento para o trabalho é uma despesa quase que incontornável. Segundo dados do Censo Demográfico 2022, publicados recentemente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o ônibus é o meio de transporte de 21,4% da população ocupada no país, o que em números absolutos corresponde a 14,9 milhões de pessoas. Para esses milhões de brasileiros, a tarifa funciona como um verdadeiro “imposto de circulação” pela cidade.

Os aumentos regulares da tarifa, especialmente quando se dão acima da inflação, deterioram ainda mais a renda de quem utiliza o transporte coletivo, e, ao mesmo tempo, ampliam consideravelmente os obstáculos para aquelas pessoas que não conseguem acessar o sistema por conta da insuficiência de seus rendimentos. Se para quem utiliza o ônibus a tarifa é um peso, para quem não consegue pagar ela representa uma verdadeira barreira para acessar oportunidades de emprego e vários outros direitos, como educação, saúde, lazer, cultura, etc.

Nesse contexto, um elemento a ser evidenciado é a dimensão racial das desigualdades relacionadas às condições de mobilidade urbana. Dados relativos ao Censo Demográfico de 2022 (IBGE) corroboram o que já vinha sendo constatado por um conjunto de trabalhos acadêmicos ao longo dos últimos anos: o meio de deslocamento mais utilizado pela população branca é o automóvel particular, enquanto o ônibus é o principal meio de transporte utilizado pela população negra para a mesma finalidade.

No DF, pesquisas recentes revelaram que as mulheres negras e de baixa renda são as que mais dependem dos ônibus e da caminhada a pé para chegar aos seus locais de trabalho (IPEDF, 2023). Considerando a qualidade do transporte e as restrições geradas pelo valor da tarifa, isso sugere que este é o segmento social mais sujeito a restrições de mobilidade no território (Trindade e Pavan, 2022; Caribé, 2024; Santarém, 2024).

Partindo destes dados e reflexões, este texto (o terceiro produto da pesquisa “Tarifa Zero e suas possibilidades de expansão no Brasil”¹) pretende jogar luz no debate sobre o potencial da Tarifa Zero como política de distribuição de renda. Quanto custa, hoje, o direito de circular pela cidade? Qual o impacto do preço da passagem no orçamento das famílias brasileiras? Se a tarifa deixasse de existir amanhã, quanto de renda poderia ser liberada no bolso dos cidadãos para circular nas economias locais, aquecendo o comércio do bairro e garantindo maior segurança alimentar para a população vulnerabilizada? Estas são perguntas que nos ajudam a refletir sobre vários problemas de um modelo que, na prática, interdita as possibilidades de vida e segrega a população por meio da catraca.

A premissa da qual partimos – e que orienta todo o conjunto do nosso trabalho – é a de que o transporte deve ser concebido como direito (não como mercadoria), obedecendo, inclusive, o que já consta em nossa Constituição (Caribé, 2019; Santini, 2024). Afinal, desde 2015, o Artigo 6º do texto constitucional incorporou o transporte como direito social. A tarifa, nesse sentido, além de representar um peso para milhões de pessoas – e, ao mesmo tempo, impedir outras milhões de acessar o transporte público – representa em grande medida a violação de um direito constitucional (Domingues et al., 2026). Ao mesmo tempo, os gastos com transporte, turbinados pelo alto valor das tarifas, se constituem em um perverso mecanismo de produção e reprodução das desigualdades urbanas.

Deste modo, este texto dialoga principalmente – mas não apenas – com os gestores que enfrentam o desafio de reativar a economia do centro da cidade, com os parlamentares que buscam soluções para o custo de vida e com os ativistas que lutam por direitos básicos.

Na seção seguinte (O peso das tarifas na renda dos grupos sociais nas capitais brasileiras), apresentamos um panorama geral do quadro da desigualdade de renda nas capitais brasileiras, valendo-se especialmente dos dados produzidos pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNADc), do IBGE. Com base nestes dados, demonstramos o peso das tarifas de transporte no bolso das pessoas usuárias do sistema, atentando-se para o impacto diferenciado quando se considera o quesito racial - pessoas pretas e pardas são consideravelmente mais afetadas do que pessoas brancas.

¹Para mais informações sobre a referida pesquisa e os dois primeiros estudos já publicados, consultar o site <https://tarifazero.unb.br/>.

Na terceira seção do texto (Estimativas do impacto distributivo da Tarifa Zero em âmbito nacional), apresentamos a essência do nosso argumento e demonstramos, por meio de uma fórmula de cálculo criada especificamente para este estudo, o montante de dinheiro que poderia ser liberado na economia brasileira com a implementação de uma política nacional de Tarifa Zero. Importante destacar que nosso cálculo se restringiu apenas às 27 capitais de Unidades da Federação (UFs) e seus respectivos sistemas metropolitanos de transporte. O resultado a que chegamos equivale ao valor de R\$ 60,3 bilhões.

Considerando que uma parte dos passageiros hoje já realizam viagens de forma gratuita ou com algum tipo de isenção, criamos um índice redutor e aplicamos a este valor total para termos um número mais próximo da realidade. Com a aplicação do índice (chamado aqui de fator de redução médio), chegamos ao número de R\$ 45,6 bilhões, que seria, portanto, o dinheiro novo que passaria a circular na economia no caso de uma política nacional de Tarifa Zero. O detalhamento metodológico da análise pode ser encontrado tanto na seção 3, como também nas informações que constam em anexo neste texto.

Por fim, nas considerações finais, realçamos a importância da Tarifa Zero não apenas enquanto política de mobilidade urbana, mas também como meio de alcançar maior equidade social, sugerindo que a implementação desta política em escala nacional seria um poderoso instrumento de combate às desigualdades no Brasil em decorrência de seu forte potencial distributivo.

2. O peso das tarifas na renda dos grupos sociais nas capitais brasileiras

Após o Governo Bolsonaro e a pandemia de Covid-19, quando ocorreu o registro de quedas bruscas na renda, especialmente em 2020 e 2021, dados mais recentes da PNADc mostram tanto um aumento no rendimento médio per capita quanto uma diminuição geral na desigualdade na maioria das capitais brasileiras.

No entanto, após o período turbulento da pandemia – e apesar da tendência geral de recuperação –, a renda em algumas delas voltou a cair ou não tiveram grandes aumentos no período entre 2023 e 2024,² justamente quando a onda de aumento no valor das tarifas de transporte passou a atingir grande parte das cidades do país. Isso inclui as capitais que agora experimentam aumentos ainda mais abusivos, como Belo Horizonte, Fortaleza, Salvador e Rio de Janeiro.

Apesar desse movimento, a maioria delas mantém rendimentos médios acima da renda nacional (R\$ 2.017,3), sendo que algumas registraram, em 2024, o dobro do valor do rendimento médio do país, como Curitiba (R\$ 4.168,6), Florianópolis (R\$ 4.673,8) e Vitória (R\$ 4.095,8). No geral, as capitais das regiões Norte e Nordeste continuam apresentando as menores rendas, sendo que todas as capitais que registraram valores menores que a média nacional estão nessas duas regiões. Vale destacar os casos de Salvador (R\$ 1.841,7) e Fortaleza (R\$ 1.756), onde os aumentos das passagens dos ônibus municipais foram de 5,3% e 20%, respectivamente.

Os dados mostram também diferenças importantes na renda quando consideramos o recorte de cor ou raça. Em São Paulo, enquanto o rendimento médio per capita das pessoas brancas registrado em 2024 era de R\$ 4.477, para as pessoas que se autodeclararam pretas e parda³ era de R\$ 2.147 e R\$ 2.333, respectivamente.

2 Para a análise do comportamento de longo prazo da renda, utilizamos dados da PNAD contínua anual, com dados consolidados até o ano de 2024. Para a estimativa do peso dos gastos com tarifa na renda individual, calculamos o rendimento per capita domiciliar com dados da PNAD contínua trimestral, cujos dados mais atuais se referem ao 4º trimestre de 2025.

3 Compreende-se aqui que pretos e pardos compõem a população negra brasileira, tal qual inscrito no Estatuto da Igualdade Racial (Lei 12.288/2010), Artigo 1º, Inciso IV. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112288.htm

No Rio de Janeiro, a situação é muito semelhante, com o rendimento de pretos e pardos em torno de R\$ 2.300 e, de brancos, R\$ 4.387. Ou seja, em média, nas duas maiores cidades do país, a renda per capita de brancos é aproximadamente 85% superior à renda das pessoas autodeclaradas pretas.

Em relação à desigualdade de renda medida pelo Coeficiente de Gini, grande parte das capitais seguiu o movimento de queda registrado para o Brasil, com exceção de Belém, Campo Grande, Maceió, Natal, São Luís, São Paulo e Teresina, onde ocorreu o aumento no valor deste indicador entre os anos de 2012 e 2024. Em 2024, Recife (0,589), São Paulo (0,561), Brasília (0,546), Aracaju (0,545) e Salvador (0,543) figuram como as capitais mais desiguais. Além dessas – e apesar da queda em algumas delas – as demais capitais seguem apresentando níveis de desigualdade acima da média nacional (0,504 em 2024).

Outra medida importante de desigualdade trata da razão de rendimento entre o estrato mais rico (10% do topo da distribuição) e o estrato mais pobre (40% da base da distribuição). Esse indicador permite analisar quantas vezes mais ganham, em média, o estrato dos 10% de maior rendimento em relação ao estrato dos 40% de menor rendimento. No Brasil como um todo, essa razão apresentou comportamento de queda entre 2012 e 2024 (passando de 16,4 para 13,2), demonstrando, portanto, uma clara tendência de redução da desigualdade de renda.

Esse mesmo comportamento foi registrado na maioria das capitais, com exceção de Belém, Maceió, São Luís, São Paulo e Teresina. Com destaque para a maior cidade do país, onde os 10% mais ricos passaram a ganhar 17,8 vezes mais do que os 40% mais pobres em 2024 (em 2012 era 15,5 vezes), ficando atrás apenas de Recife, onde, na média, a renda do estrato mais rico é 21 vezes maior. Essa desigualdade também se expressa em termos raciais. Considerando o conjunto de todas as capitais, a renda de pessoas brancas é 2,2 vezes maior do que a renda de pessoas pretas. Esse valor, entretanto, varia consideravelmente entre as cidades. Chama a atenção os casos de Cuiabá, Florianópolis, Natal e Rio de Janeiro, onde, na média, a renda de brancos é 3 vezes maior do que a renda de pessoas autodeclaradas pretas.

Em que pese essas exceções, é evidente uma tendência de aumento da renda e redução da desigualdade – além das baixas taxas de desemprego também registradas nos últimos anos. No entanto, na maioria das capitais, ainda persistem níveis inaceitáveis de pobreza. Os mesmos dados da PNADc de 2024 – na soma de todas as capitais – mostram que houve uma queda no número de pessoas vivendo em situação de pobreza em comparação com 2012. Entretanto, considerando uma linha de pobreza de aproximadamente R\$ 692,54, em termos de rendimento per capita domiciliar,⁴ mais 8,5 milhões de pessoas ainda vivem nesta situação no conjunto dessas cidades. Em relação a esse indicador, o maior percentual registrado foi em Rio Branco, com 38%, seguida por Macapá, São Luís, Manaus, Salvador, Fortaleza, Maceió e Aracaju, todas com taxa de pobreza entre 25% e 36%. Em Salvador – uma das cidades com maior aumento de tarifa entre as capitais –, em torno de 750 mil pessoas vivem em domicílios com renda per capita mensal inferior a esse valor.

Quando se trata do indicador de extrema pobreza, que considera a população que vive em domicílios com renda per capita inferior a R\$ 217,37, a situação é parecida, com os maiores percentuais sendo registrados em capitais do Norte e do Nordeste. As condições de Salvador e Fortaleza são as piores entre todas, com uma taxa de extrema pobreza de 7%. Na primeira, quase 180 mil pessoas encontravam-se nessa situação no final de 2024.

⁴ Neste texto, adotamos linhas de pobreza definidas pelo Banco Mundial, amplamente utilizadas ao redor do mundo e no Brasil. Para o acompanhamento da pobreza global, as Nações Unidas e o Banco Mundial estabeleceram inicialmente a medida de US\$ 1,00 por dia, ainda na década de 1990. Este valor tem sido atualizado constantemente, e hoje está em US\$ 2,15 – baseado no cálculo da Paridade de Poder de Compra (PPC) de 2017. Em valores de 2024, a linha de pobreza é de aproximadamente R\$ 692,54 e a linha de extrema pobreza é de aproximadamente R\$ 217,37. Ou seja, moradores de domicílios cuja renda per capita se encontra abaixo de tais valores são classificados como pobres e/ou extremamente pobres, respectivamente.

Esse quadro de desigualdade e pobreza se reflete nas diferenças consideráveis que o peso das tarifas de transporte exerce sobre a renda dessas populações. O contraste significativo no que diz respeito ao impacto da tarifa na vida financeira desses diferentes grupos sociais é mais uma expressão das desigualdades no acesso ao sistema de transportes, e, conseqüentemente, na acessibilidade urbana da população. Tomando como referência a renda do quarto trimestre de 2025 e as tarifas de ônibus vigentes em janeiro de 2026, observa-se que os maiores percentuais de comprometimento da renda domiciliar per capita com transporte ocorreram em Manaus (17,58%), Boa Vista (14,72%), Salvador (13,86%) e Fortaleza (13,53%).

Porém, esses valores são significativamente maiores para a população pobre e para as pessoas pretas e pardas. Na renda dos 40% mais pobres, o valor mensal correspondente a 44 passagens de ônibus varia de 19,27% em Goiânia, a 56,71% em Boa Vista. Além disso, em 20 das 27 capitais, o valor que pode ser comprometido mensalmente com passagens supera $\frac{1}{4}$ do rendimento per capita do grupo dos mais pobres. Isso inclui a maioria das capitais que experimentaram aumentos acima da inflação no início do ano de 2026, com especial destaque para Rio de Janeiro e Fortaleza, onde o gasto com 44 passagens pode comprometer, respectivamente, até 45,71% e 50,22% da renda do estrato dos 40% mais pobres da população.

A sobrecarga na renda também é maior para a população que se autodeclara preta e parda em comparação com a população branca. Salvador e Belo Horizonte são as capitais onde o custo mensal da tarifa mais pesa sobre a renda da população autodeclarada preta, em ambas, aproximadamente 18%. Nessas, os mesmos percentuais aplicados à renda da população branca são de 7% e 10,18%. Ou seja, em Salvador, uma das capitais onde foi registrado aumento de passagens no início de 2026, a diferença de comprometimento da renda entre pessoas brancas e pretas pode chegar a 11 pontos percentuais.

Em relação à exclusão promovida pelos valores de tarifa praticados nos sistemas de transporte público no Brasil, vale mencionar o caso do metrô da cidade do Rio de Janeiro. Este sistema detém atualmente a tarifa mais cara do país, custando R\$ 8,20, após um reajuste recente em abril de 2026. Esse valor impõe um peso desproporcional ao orçamento das famílias mais pobres: um trabalhador que recebe um salário mínimo chega a comprometer cerca de 20% de sua renda mensal apenas para se deslocar em dias úteis. Para aqueles que possuem a renda domiciliar per capita média da cidade, o impacto pode chegar a 11% da renda mensal. Para uma pessoa no grupo dos 40% mais pobres, considerando uma renda per capita domiciliar de R\$ 481,33, o peso de 44 passagens de metrô pode chegar a 70%. Isso significa, definitivamente, que esse é um meio de transporte inacessível para um grupo populacional relevante.

Ainda no Rio de Janeiro, um casal com um filho, por exemplo, gastaria R\$ 49,20 apenas com as passagens de metrô (ida e volta) para um passeio de domingo. Ou seja, a tarifa constitui uma grande barreira econômica que acaba por interditar as possibilidades de vida na cidade, transformando atividades simples em custos proibitivos.

A disparidade é evidente quando comparada a outras metrópoles, como São Paulo, onde a tarifa de R\$ 5,20 incide sobre uma rede que possui o dobro da extensão da carioca e conta com integração tarifária com os trens. No Rio de Janeiro, a falta dessa integração e os altos custos dificultam inclusive a busca por emprego, especialmente para os 10,6% da população que se encontrava desocupada até o fim de 2023.

3. Estimativas do impacto distributivo da Tarifa Zero em âmbito nacional

São inequívocos os impactos positivos da Tarifa Zero na redução das desigualdades, especialmente quando aplicada em todos os dias da semana e disponível para todos as pessoas usuárias dos sistemas de transporte público. Um dos impactos mais significativos (e provavelmente o mais imediato) é o financeiro, ao aumentar indiretamente a renda das famílias mais pobres que hoje desembolsam parcela considerável do orçamento para os gastos com deslocamento. Tentamos responder aqui à seguinte questão: na hipótese de implementação de uma política de Tarifa Zero em âmbito nacional, qual seria o valor da renda liberada no bolso das pessoas e que, potencialmente, se converteria em dinheiro injetado na economia?

Importante destacar que nossa análise se detém sobre um recorte territorial específico, a saber, as capitais das 27 UF's do Brasil e seus respectivos sistemas metropolitanos de transporte por ônibus e metroferroviários. Ou seja, o cálculo que realizamos aqui corresponde a uma estimativa considerando este recorte territorial, que nos permitiu acessar os dados necessários para a elaboração do cenário – ainda que com algumas limitações por conta da precariedade das informações disponibilizadas.

Para realizar o cálculo, seguimos pelo seguinte caminho: consideramos a quantidade de passageiros transportados em 2024 (uma vez que os dados de 2025 ainda não se encontram disponíveis na sua integralidade) nas capitais e em seus sistemas metropolitanos de transporte, multiplicado pelos respectivos preços predominantes das passagens nas capitais e seus sistemas metropolitanos – com os valores até abril de 2026. Nesta estimativa, levamos em conta apenas os dados referentes ao transporte intramunicipal das capitais e do transporte intermunicipal metropolitano. Desconsideramos, por conta da imprecisão dos dados relativos aos valores das tarifas, os sistemas de transporte coletivo intraurbano dos demais municípios das regiões metropolitanas.

Sobre o resultado desta multiplicação, aplicamos um fator de redução médio, isto é, reduzimos o percentual médio de passageiros transportados, número que foi estimado a partir de algumas capitais onde há dados disponíveis. A aplicação deste fator de redução se fez necessária pelo fato de que, ao calcularmos o valor total da renda que seria distribuída na hipótese de uma política nacional de Tarifa Zero, foi preciso considerar que parte deste dinheiro já circula na economia. Isso acontece por conta de políticas que implementam gratuidades ou descontos no valor total da passagem do transporte coletivo para segmentos específicos da população nas diferentes capitais brasileiras,⁶ sendo que os três grupos mais conhecidos neste quesito são idosos, pessoas com deficiência e estudantes.

Portanto, a nossa fórmula de cálculo já incorpora a existência dessas gratuidades ao aplicar este fator de redução médio. A partir dos dados levantados, construímos um fator de redução equivalente ao valor de 24,38%, que na prática representa o valor do dinheiro que já circula na economia por conta das gratuidades aplicadas nos sistemas de transporte analisados.

5 A quantidade de passageiros transportados nas capitais e sistemas metropolitanos intermunicipais para o ano de 2024 foram estimados a partir de dados da Pesquisa Básica de Informações Municipais – MUNIC (IBGE, 2021), da Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana (PEMOB) e com dados exatos da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU) para os sistemas de ônibus. E, para os sistemas metroferroviários, foram utilizados dados da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTTrilhos), complementados pelos dados da Metrofor (2024), Metrô DF (2024), MetroRio (2024) e DataRio (2024). Agradecemos à Letícia Birchal Domingues, pesquisadora que construiu as estimativas da quantidade de passageiros transportados por ônibus, junto aos demais autores do texto “Caminhos para a Tarifa Zero” (Veloso, et. al. 2025), e nos enviou a base de dados construída.

6 As gratuidades e benefícios existentes no sistema de transporte, como a meia passagem estudantil ou a meia passagem aos domingos, são possibilitados, em regra, por conta de subsídios cruzados, ou seja, os usuários que pagam as tarifas “cheias” acabam subsidiando o deslocamento daqueles que não pagam ou pagam com desconto. Há exceções, como é o caso do DF, onde os subsídios aportados pelo governo no sistema de transporte coletivo são direcionados para garantir as gratuidades e descontos, sem onerar os demais usuários. No geral, entretanto, o subsídio governamental é utilizado para cobrir a diferença entre a tarifa pública e a tarifa técnica, reduzindo para todos o preço final e combatendo a evasão de passageiros. Em suma, são três mecanismos de financiamento. Dois que convivem, como os subsídios cruzados e os subsídios governamentais que recaem sobre a tarifa, e os subsídios governamentais focados em garantir gratuidades e descontos para grupos específicos. Separar o valor coberto pelos subsídios governamentais do valor total sem os subsídios governamentais é importante porque, nos últimos anos, apesar do montante de recursos públicos aportado nos sistemas de transporte coletivo das capitais brasileiras terem aumentado significativamente, trata-se de uma ação discricionária dos municípios e, portanto, frágil.

Como chegamos a este número de 24,38%? Realizamos um levantamento preliminar da quantidade de viagens com gratuidades em algumas capitais brasileiras de diferentes regiões do país, na expectativa de que nossa análise conseguisse ser minimamente representativa da realidade do território nacional. As cidades analisadas foram: Brasília (DF), Salvador (BA), Rio de Janeiro (RJ) e Florianópolis (SC).⁸

Na cidade de Florianópolis, as viagens com gratuidades corresponderam a pelo menos 13,68% das viagens em 2024, considerando as viagens com meia-passagem. Em Salvador, 16,97% das viagens realizadas em 2024 foram de gratuidades, já considerando a meia passagem estudantil; já no Rio de Janeiro essa porcentagem, por conta da gratuidade total dos estudantes, dos idosos e pessoas com doenças crônicas, se eleva a 29,47%, considerando a média em alguns dias de 2026. Em Brasília, alcança 37,41% do total de viagens em 2025.

Para se chegar a um número mais preciso, precisaríamos que a) houvesse uma uniformização da forma de cálculo das gratuidades pelos municípios, e b) que essa informação fosse pública. Por isso, e sem acesso a essas informações, estimamos um redutor médio, conservador, de pelo menos 24,38%. Em suma, isso significa que, pelo nosso critério, 24,38% das viagens da população com transporte público nas capitais das 27 regiões metropolitanas no Brasil já são gratuitas.

Considerando todas estas questões, temos a seguinte memória de cálculo para cada uma das 27 capitais e seus respectivos sistemas metropolitanos de transporte:

Economia com Tarifa Zero =

$$\begin{aligned} & \text{[(Passageiros Transportados por Ônibus na Capital em 2024 x Tarifa Capital)} \\ & \qquad \qquad \qquad + \\ & \text{(Passageiros Transportados em 2024 nos ônibus intermunicipais das Regiões} \\ & \qquad \qquad \text{Metropolitanas das Capitais x Tarifa Predominante Intermunicipal)} \\ & \qquad \qquad \qquad + \\ & \text{(Passageiros Transportados em sistemas metroferroviários em 2024 x Tarifa} \\ & \qquad \qquad \text{metroferroviária correspondente)]} \\ & \qquad \qquad \qquad \times \text{ Fator Redução Médio de Gratuidades} \\ & \text{ETZ} = \text{[(PTeoc2024 x Tc) + (PTeocm2024 x Tcm) + (PTem2024 x Tm)]*F(gt)} \end{aligned}$$

Onde, PTe = Passageiros Transportados por Ônibus estimados em 2024, T= Tarifa predominante até abril de 2026, c = Capitais, cm = Sistemas Metropolitanos, m= Sistemas Metroviários, F(gt), = Fator de Redução Médio de Gratuidades e ETZ = Economia indireta para os usuários do transporte coletivo gerada pela Tarifa Zero. Conforme explicado, a média de gratuidades em algumas capitais selecionadas é de 24,38%. Sendo assim, $F(gt) = (1-0,2438)$

⁸ Infelizmente, não foi possível encontrar dados de gratuidades nas capitais da Região Norte.

Dessa forma, somados todos estes valores, o total alcançado é de R\$ 60,3 bilhões (sessenta bilhões e trezentos milhões de reais). Ou seja, se fosse adotada uma política nacional de Tarifa Zero, estimamos que o impacto distributivo desta política seria em torno de R\$ 60,3 bilhões de reais na economia nacional, isso considerando apenas as 27 capitais e seus respectivos sistemas metropolitanos.

Quando aplicamos o fator de redução médio de 24,38%, estima-se que, se a Tarifa Zero já fosse uma realidade nestas localidades em 2026, chegaríamos ao valor de R\$ 45,6 bilhões (quarenta e cinco bilhões e seiscentos milhões de reais). Isso significa, portanto, que dos R\$ 60,3 bilhões que seriam potencialmente injetados na economia, cerca de R\$ 14,7 bilhões já circulam por conta das gratuidades existentes no sistema.

Em suma, podemos afirmar que a implementação de uma política de Tarifa Zero em âmbito nacional teria, por conseguinte, o potencial de injetar 45,6 bilhões de reais na economia brasileira a princípio. Isso – vale reforçar – considerando apenas as 27 capitais e seus respectivos sistemas metropolitanos de transporte. A situação narrada pode ser melhor visualizada no quadro a seguir.

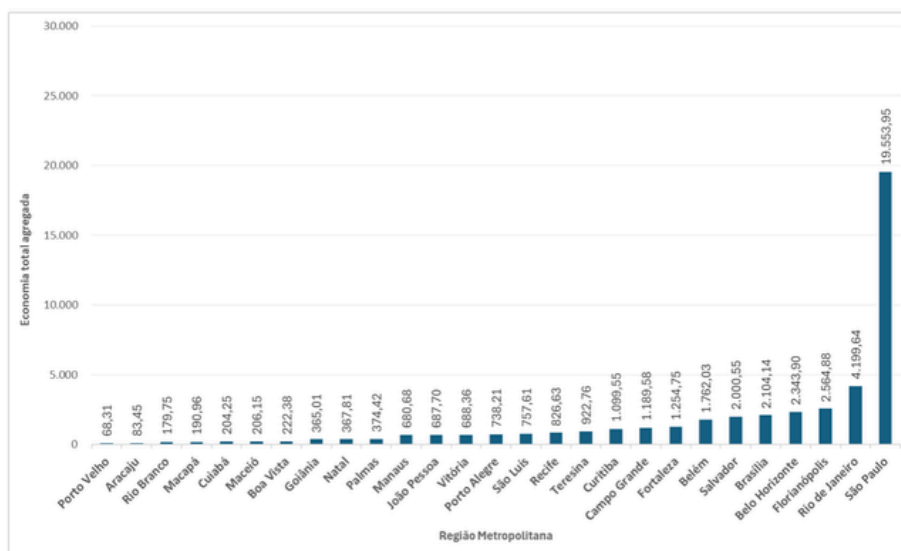
Quadro 1. Impacto distributivo da Tarifa Zero em âmbito nacional - Capitais e suas Regiões Metropolitanas

Descrição	Valor (R\$)	O que significa?
Potencial total de distribuição de renda	60,3 bilhões	O valor total que deixaria de ser gasto com passagens e se tornaria a renda distribuída com uma política nacional de Tarifa Zero
Gratuidades atuais	14,7 bilhões	Valor que já circula na economia por conta das isenções e gratuidades existentes
Nova injeção na economia	45,6 bilhões	Dinheiro novo que passaria a circular na economia com a implantação de uma política nacional de Tarifa Zero

Elaboração própria.

Na Figura 1, podemos visualizar este valor de R\$ 45,6 bilhões de forma desagregada em cada um dos 27 sistemas metropolitanos pesquisados.

Figura 1. Estimativa do valor agregado total (considerando as gratuidades existentes) em caso de adoção da Tarifa Zero nas capitais e suas regiões metropolitanas em 2026 (em milhões de reais)



Fonte: Estimado com dados da PEMOB (2024), MUNIC (IBGE, 2021), ANTT (2024), ANPTrilhos (2024), Metrório (2024), Metrofor (2024), Data Rio (2024), Empresa Metropolitana de Transportes de São Paulo (EMTU) (2024), Veloso (et. al., 2025). Nota: Em bilhões de reais, considerando constante o movimento de passageiros de 2024 e o valor vigente das passagens municipais e intermunicipais metropolitanas em abril de 2026. Elaboração própria.

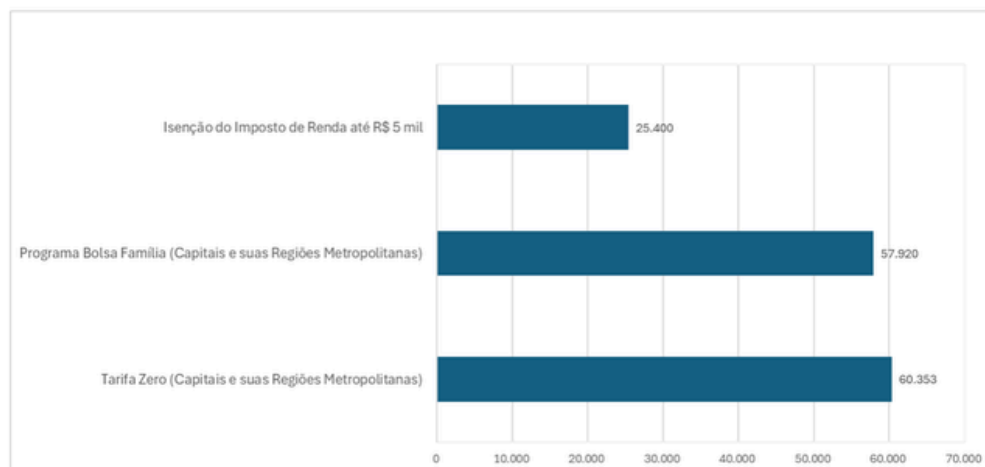
Como esperado, entre as capitais e regiões metropolitanas aqui analisadas, aquelas em que a Tarifa Zero teria maior efeito em termos distributivos são as com maior quantidade de passageiros transportados, ou onde há grandes sistemas metroferroviários. Entre as 7 mais impactadas, há pelo menos uma capital de cada região do país. Assim, apesar dos sistemas de transporte público no Brasil apresentarem uma distribuição desigual regionalmente, a presença de capitais das cinco regiões do país entre as 7 primeiras aponta para o potencial desta medida enquanto política de distribuição de renda para todo o país.⁹

Para entendermos melhor o potencial distributivo da Tarifa Zero, estabelecemos uma comparação com o Programa Bolsa Família (PBF) e com a nova política de isenção do Imposto de Renda (IR), para contribuintes que recebem até R\$ 5.000,00 por mês.

Em 2025, o PBF destinou R\$ 159,5 bilhões a milhões de famílias brasileiras em todos os 5.570 municípios do país. Se restringirmos o cálculo às capitais e suas regiões metropolitanas, se aproximando do recorte adotado pelo nosso estudo, verificamos que o valor de R\$ 57,9 bilhões foi transferido diretamente à população mais pobre pelo PBF. Quanto à nova política de isenção fiscal do IR - segundo dados mais recentes do Ministério da Fazenda -, são cerca de 15 milhões de contribuintes que ficam isentos, representando uma renúncia fiscal de R\$ 25,4 bilhões. Na prática, esta renúncia fiscal equivale ao valor estimado de quanto será injetado na economia brasileira.¹⁰

Na Figura 2 (a seguir), apresentamos um gráfico com a comparação destes valores. Vale ressaltar, contudo, que para termos uma ideia mais aproximada da realidade, aqui trabalhamos com o número cheio calculado para avaliar o impacto da Tarifa Zero - isto é, no valor de R\$ 60,3 bilhões, sem aplicar o fator de redução médio.

Figura 2. Comparação do potencial distributivo de diferentes políticas ou programas (em milhões de reais)



Fonte: Estimado com dados da PEMOB (2024), MUNIC (IBGE, 2021), ANTT (2024), NTU (2023, 2024, 2025), ANPTrilhos (2024), Metrório (2024), Metrofor (2024) Veloso (et. al., 2025), MDS (2025), Ministério da Fazenda (2025). Elaboração própria.

⁹ Há algumas cidades em que não foi possível encontrar ou estimar dados de passageiros transportados nos sistemas metropolitanos intermunicipais de ônibus para 2024, o que pode impactar no resultado final. A saber, são os casos de Cuiabá, Manaus, Porto Velho, Rio de Janeiro, Salvador e São Luís.

¹⁰ Disponível em <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2025-12/isencao-de-ir-para-quem-ganha-ate-r-5-mil-entra-em-vigor>

Evidentemente, o impacto da Tarifa Zero tende a ser ainda maior, uma vez que aqui consideramos apenas as capitais e seus sistemas metropolitanos de ônibus e trilhos, bem como apenas aquelas viagens efetivamente realizadas. Não estão incluídos as outras milhares de cidades que dispõem de sistemas de transporte coletivo, inclusive os aquaviários. Também não foi considerado que a Tarifa Zero tende a provocar redução de gastos com transporte individual motorizado, especialmente com transporte precário (transporte alternativo, mototáxi etc.) e aplicativos já no curto prazo. Isso significa que o potencial distributivo da Tarifa Zero e seu impacto no aumento da renda das famílias brasileiras está subestimado nos cálculos acima apresentados.

De todo modo, considerando todas as complexidades e os limites metodológicos inerentes ao nosso estudo, a questão que se coloca é em que medida os números aqui apresentados são plausíveis.

Nesse sentido, vale reportar o dado trazido pelo Relatório Geral da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), intitulado “Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - SIMOB/ANTP”, publicado em março de 2026. Segundo este documento, o custo total anual da população brasileira com transporte coletivo – valores referentes a dezembro de 2024 – equivale a R\$ 83,3 bilhões (oitenta e três bilhões e trezentos milhões de reais).¹¹

Em suma: nosso estudo estimou que R\$ 60,3 bilhões é o impacto total na economia nacional com a implementação de uma política nacional de Tarifa Zero, isso considerando apenas as 27 capitais e seus respectivos sistemas metropolitanos. Aplicando o fator de redução médio referente às atuais gratuidades e descontos do sistema (equivalente a 24,38%), chegamos ao número de R\$ 45,6 bilhões. Ora, quando se considera o número estimado pelo relatório da ANTP sobre o custo total anual da população brasileira com transporte coletivo – R\$ 83,3 bilhões –, é possível afirmar que os números apresentados neste estudo se mostram bastante razoáveis.

11 Disponível em <https://files.antp.org.br/simob/simob-2024-final.pdf>

4. Considerações finais

Os dados e análises apresentados ao longo deste texto evidenciam que a tarifa do transporte coletivo, longe de ser um mero instrumento de financiamento do sistema, atua como um mecanismo ativo de manutenção e de ampliação das desigualdades sociais. Ao impor um custo desproporcional justamente sobre aqueles grupos que mais dependem do transporte público – em especial a população negra, as mulheres e os segmentos de menor renda –, o modelo tarifário vigente amplia a pobreza, restringe o acesso a oportunidades, limita a circulação e, em última instância, compromete o exercício pleno de direitos fundamentais.

Assim, à semelhança do impacto estrutural provocado pelo PBF no início do século XXI, a implementação da Tarifa Zero possui o potencial de inaugurar um novo ciclo de combate às desigualdades e à pobreza no Brasil. Sob a ótica da justiça distributiva, a desoneração do transporte público atua como um mecanismo de transferência de renda indireta, ampliando o poder de consumo das famílias em situação de pobreza ao liberar recursos anteriormente vinculados à mobilidade urbana.

A implementação da Tarifa Zero em escala nacional reforçaria o protagonismo do Brasil na vanguarda das experiências globais de redução de desigualdades e aprofundamento democrático. Esta política alinha-se aos paradigmas contemporâneos de desenvolvimento, que visam articular a equidade social e o combate às desigualdades raciais com a transição ecológica. Ao desestimular o transporte individual motorizado e contribuir para incentivar o modal coletivo, a Tarifa Zero não apenas atende às demandas históricas de movimentos e organizações civis, mas também consolida uma proposta de cidade democrática e sustentável fundamentada no acesso universal e na justiça distributiva.

5. Referências

CARIBÉ, Daniel. Tarifa zero: mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade (Tese de doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

CARIBÉ, Daniel. Como a Tarifa Zero pode nos ajudar a combater o racismo. Le Monde Diplomatique Brasil, 01 fev. 2024. Disponível em <https://diplomatique.org.br/tarifa-zero-racismo/>
DOMINGUES, Leticia Birchal.; CAMPOS, João Lucas Machado.; SILVA, Marcela; NASCIMENTO, Rahab Seixas. Tarifa Zero como direito de ir e vir. 2026. Disponível em <https://tarifazero.unb.br/wp-content/uploads/2026/03/TARIFA-ZERO-marco-2026-final.pdf>

IPEDF - Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal. Como anda Brasília. Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021. IPEDF, 2023. Disponível em <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Estudo-COMO-ANDA-BRAS%C3%8DLIA-Um-recorte-a-partir-dos-dados-da-Pesquisa-Distrital-por-Amostra-de-Domic%C3%ADlio.pdf>

SANTARÉM, Paulo Henrique da Silva. Mobilidade racista, antirracista e negra - transportes e relações raciais no Brasil. (Tese de Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2024.

SANTINI, Daniel. Sem catraca: da utopia à realidade da tarifa zero. São Paulo: Autonomia Literária; Fundação Rosa Luxemburgo, 2024.

SILVA, Ana Paula Nunes; VELOSO, André; BATISTA, André; OLIVEIRA, Ana Maria Hermeto; MAGALHÃES, Felipe; TONUCCI FILHO, João Bosco. Impacto Socioeconômico da Implementação da Tarifa Zero no Transporte Público de Belo Horizonte. Belo Horizonte: UFMG, 2 out. 2025. Disponível em: <https://ufmg.br/comunicacao/noticias/estudo-da-ufmg-indica-impactos-socioeconomicos-positivos-da-tarifa-zero-em-belo-horizonte>

TRINDADE, Thiago; PAVAN, Íris. Segregação urbana e a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho. Revista Brasileira de Ciências Sociais, 2022, p. 1-19. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/3711003/2022>

TRINDADE, Thiago; VIANA, Guilherme; NOGALES, Ana Maria; CABELLO, Andrea; RENNÓ, Lucio; BERTHOLINI, Frederico; SALOMÃO, Daniel Teles. Mobilidade urbana e desigualdades de acesso à cidade no Distrito Federal. Brasília: ObservaDF, 2025. Disponível em: <https://observadf.unb.br/wpcontent/uploads/2025/10/ObservaDF-PESQ-outubro-de-2025-.pdf>

VELOSO, André; SANTINI, Daniel.; DOMINGUES, Leticia Birchal.; ANDRÉS, Roberto; TRINDADE, Thiago. Caminhos para a Tarifa Zero: Estimativas de custos, formas de financiamentos e implementação no Brasil. 2025. <https://tarifazero.unb.br/wp-content/uploads/2025/11/digital-Caminhos-para-a-Tarifa-Zero-1.pdf>

ANEXO I - METODOLOGIA DE CÁLCULO - ECONOMIA DAS FAMÍLIAS COM TARIFA ZERO NO TRANSPORTE PÚBLICO 2026

Abaixo, consta uma descrição mais detalhada da metodologia adotada para a realização das estimativas, descrevendo os procedimentos de cálculo e listando as fontes de dados utilizadas. O agregado do valor economizado pelas famílias com Tarifa Zero foi calculado multiplicando-se o preço das tarifas predominantes em 2026 pela quantidade de passageiros transportados em 2024 nas capitais e nos sistemas metropolitanos intermunicipais destas capitais, considerando os modos de transporte por ônibus e metroferroviários. Sendo assim, temos a seguinte memória de cálculo aplicada a cada uma das cidades:

Memória de Cálculo:

$$ETZ = (P_{Teoc2024} \times T_{c2026}) * \text{Fator de Redução Gratuidades} + (P_{Teocm2024} \times T_{cm2026}) * \text{Fator de redução Gratuidades} + (P_{Tem2024} \times T_{m2026}) * \text{Fator de Redução Gratuidades}$$

PREMISSAS

- Considera-se que todo o montante atualmente gasto pelas famílias com transporte coletivo retornaria à renda dessas mesmas famílias, o que teria um efeito relevante na distribuição da renda em nível nacional;
- A mobilidade urbana das pessoas não é restrita às cidades em que elas residem, envolvendo necessariamente o trânsito a trabalho, estudo, saúde, cuidado ou lazer às capitais. Por isso, todo o cálculo buscou considerar o deslocamento realizado nas capitais e nos sistemas metropolitanos;
- Em cada uma das capitais, o cálculo foi segmentado por sistema de transporte, considerando os sistemas de ônibus das capitais, os sistemas de ônibus metropolitanos onde há região metropolitana e os sistemas metroferroviários das capitais (que em geral são metropolitanos);
- Parte do valor total estimado de impacto da Tarifa Zero na renda da população que utiliza o transporte já está incorporado nos dias de hoje por meio de gratuidades e descontos existentes. Por essa razão, adotamos um redutor de gratuidades em relação ao Impacto total da Tarifa Zero, como explicado na seção 3 do texto.

VARIÁVEIS

1. Tarifa predominante até abril de 2026:

a. Corresponde à tarifa do transporte coletivo presente em mais linhas da cidade pelo maior número de dias no ano. Cada município e sistema de transporte tem diversos preços para as diversas linhas e, além disso, considera-se o preço que vigorou por mais dias ao longo do ano. Foram utilizadas as seguintes fontes, segundo os sistemas de transporte:

i. Ônibus das capitais: Notícias jornalísticas, geralmente noticiando aumentos de tarifa no ano em questão, ou decretos das prefeituras;

ii. Sistemas metroferroviários: Sites institucionais dos sistemas metroferroviários, como o Metrofor de Fortaleza e relatórios do Metrôrio, no Rio de Janeiro.

iii. Sistemas Metropolitanos e Intermunicipais de Ônibus: Foram utilizados dados da Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana (PEMOB) 2024 para a maioria dos sistemas metropolitanos intermunicipais das capitais. Embora ela se refira a 2024, algumas das informações sobre tarifas predominantes referem-se a 2025, em função da data de realização da pesquisa. Optou-se por utilizá-las por serem as informações mais precisas disponíveis quando não foi possível encontrar notícias ou decretos dos governos estaduais sobre aumentos de tarifa para 2026. Foram os casos dos municípios de Manaus (AM), Natal (RN) e Salvador (BA), em que os valores da PEMOB Metropolitana de 2024 foram replicados para 2026. Para a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF), utilizou-se dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pelo transporte de passageiros entre o Distrito Federal e Entorno, que corresponde à rede metropolitana de Brasília. Para outros casos onde não havia informações disponíveis na PEMOB, utilizamos a média de tarifa de sistemas de ônibus intermunicipais de caráter urbano, correspondente a R\$ 6,23, conforme detalhado no relatório “Caminhos para a Tarifa Zero” (Veloso et. al., 2025), parte deste mesmo projeto de pesquisa. A saber, são os sistemas metropolitanos de Fortaleza (CE), Macapá (AP), Palmas (TO), Porto Alegre (RS), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Teresina (PI). Por fim, há quatro sistemas de transporte metropolitano de gestão integrada, a saber: Recife (PE), Vitória (ES), Goiânia (GO) e Aracaju (PB), ou seja, os dados já incluem os passageiros transportados por ônibus das capitais e seus sistemas metropolitanos.

2.Passageiros Transportados em 2024:

a. Corresponde à quantidade de passageiros transportados no ano correspondente para cada sistema de transportes. Seguem abaixo as fontes, organizadas por sistema de transporte:

i. Ônibus das capitais: Para a quantidade de passageiros transportados do ano correspondente, utilizou-se dados estimados a partir da PEMOB Municipal 2024 e da Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC) 2021 (IBGE, 2021).

ii. Sistemas Metroferroviários: Foram utilizados os dados disponibilizados pelo Anuário 2024 da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), do Metrofor para Fortaleza (CE), do MetroRio, DataRio. Os dados da ANPTrilhos são, em larga medida “redondos”, isto é, arredondados na casa dos milhões, o que pode implicar em alguma diferença no resultado final. Onde os dados da ANPTrilhos também estavam incompletos, como no caso do sistema metroferroviário de Fortaleza (CE), buscou-se os dados da própria MetroFor, que disponibiliza um painel estatístico. No Rio de Janeiro (RJ), como existem mais de um modo metroferroviário com tarifas distintas, utilizou-se dados do DataRio e MetroRio para diferenciar a quantidade de passageiros de cada modo sobre trilhos. Assim, aumenta-se a precisão do cálculo, diferenciando a quantidade de passageiros por tarifa paga.

iii. Sistemas metropolitanos e intermunicipais de ônibus: Para a quantidade de passageiros transportados do ano correspondente, utilizou-se dados estimados a partir da PEMOB Municipal 2024 e da Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC) 2021 (IBGE, 2021). No caso da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF), que corresponde à rede metropolitana de Brasília, foram utilizados dados do Anuário da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Para a Região Metropolitana de São Paulo (SP), a quantidade de passageiros foi identificada a partir de um relatório de gestão da Empresa Metropolitana de São Paulo - EMTU SP (2024).

3.Fator de redução médio das gratuidades:

a. Estimou-se um redutor médio aplicado a todas as cidades no valor de 24,382% em relação à economia com Tarifa Zero em cada cidade. Nem todas as viagens realizam o pagamento do preço cheio da passagem em razão da existência de gratuidades e descontos tarifários para grupos específicos. Logo, uma parte do impacto total estimado já está embutido nas gratuidades praticadas atualmente. Nesse sentido, calculamos um fator de redução da economia gerada pela Tarifa Zero sobre a renda das pessoas. Para isso, fizemos uma média de viagens realizadas com gratuidades no ano de 2024 nas cidades de Brasília (DF), Salvador (BA), Rio de Janeiro (RJ) e Florianópolis (SC). A escolha se deu pela maior disponibilidade dos dados desses municípios. No caso dos descontos de 50% ou meia-passagem, a quantidade de viagens foi dividida por dois para considerarmos como uma gratuidade. Infelizmente, não foi possível encontrar dados de fácil acesso para as capitais da região Norte. Ver mais na Tabela 2, Anexo II. Foram utilizadas as seguintes fontes de dados:

i. Brasília (DF) - Secretaria de Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB) de 2025. Incluem viagens com gratuidades para estudantes, rodoviários, servidores da saúde, idosos, Pessoas com Deficiência (PCDs), mulheres vítimas de violência doméstica, inclusive as viagens realizadas em domingos e feriados, quando há Tarifa Zero;

ii. Salvador (BA): Foram utilizados dados do Anuário dos Transportes Urbanos (2024), organizado pela Prefeitura de Salvador. Na cidade há tanto as gratuidades para Idosos, PCDs, Rodoviários, quanto a meia passagem para estudantes.

iii. Rio de Janeiro (RJ): Jaé - Passageiros transportados entre 16/03/2026 a 20/03/2026, que são os dados mais recentes disponíveis na cidade. Foram selecionados apenas os dias úteis. No município há gratuidades para estudantes, idosos e PCDs,

iv. Florianópolis (SC): Foram utilizados dados da PEMOB Municipal 2025, que dispõe dos dados de 2024. Neste município existem gratuidades para Idosos e Pessoas com Deficiência (PCDs). Há ainda meia-passagem para estudantes. Desde 2021, a cidade dispõe de Tarifa Zero aos domingos. Entretanto, na PEMOB, dispomos apenas de dados das viagens realizadas com descontos.

ANEXO II - Tabelas relevantes

Tabela 1 - Base de dados - Economia com Tarifa Zero pelas famílias no Transporte Público de Ônibus e Trilhos nas Capitais e seus sistemas metropolitanos intermunicipais

Capital e RM	Modo	Tarifa 2026 (R\$)	Passageiros 2024	Total Passageiros 2024	Total Economia com Tarifa Zero (R\$)
Aracaju	Ônibus Metropolitanos Integrados	4,5	24.523.039	24.523.039	83.447.022
Belo Horizonte	Metroferroviário	5,8	26.200.000	446.873.185	2.343.897.246
	Ônibus Metropolitano	8,95	117.960.708		
	Ônibus Municipal	6,25	302.712.477		
Belém	Ônibus Metropolitano	4,6	347.541.012	506.560.631	1.762.031.189
	Ônibus Municipal	4,6	159.019.619		
Boa Vista	Ônibus Metropolitano	6,23	23.330.862	50.372.883	2.343.897.246
	Ônibus Municipal	5,5	27.042.021		
Brasília	Metroferroviário	5,5	42.475.869	451.987.195	2.104.139.950
	Ônibus Metropolitano	11,45	49.860.055		
	Ônibus Municipal	5,5	359.651.271		
Campo Grande	Ônibus Metropolitano	6,23	202.334.306	265.487.080	1.189.581.420
	Ônibus Municipal	4,95	63.152.774		
Cuiabá	Ônibus Metropolitano	6,23		54.567.548	204.250.893
	Ônibus Municipal	4,95	54.567.548		
Curitiba	Ônibus Metropolitano	6,13	63.648.924	240.968.924	1.099.550.010
	Ônibus Municipal	6	177.320.000		
Florianópolis	Ônibus Metropolitano	13,75	210.538.619	275.082.695	2.564.878.375
	Ônibus Municipal	7,7	64.544.076		
	VLT	1	1.703.235		

Fortaleza	Metrô	3,6	13.389.501	295.879.33 1	1.254.746. 673
	Ônibus Metropolitanos	6,23	112.256.60 8		
	Ônibus Municipal	5,4	168.529.98 7		
Goiânia	Ônibus Metropolitanos Integrados	4,3	112.256.60 8	112.256.60 8	365.009.94 4
João Pessoa	Metroferroviário	2,5	800.000	166.618.68 3	687.698.99 7
	Ônibus Metropolitanos	5,4	105.722.97 0		
	Ônibus Municipal	5,6	60.095.713		
Macapá	Ônibus Metropolitanos	6,23	23.330.862	52.298.720	190.959.52 9
	Ônibus Municipal	3,7	28.967.858		
Maceió	Metroferroviário	2,5	400.000	57.611.989	206.154.89 6
	Ônibus Metropolitanos	7,7	11.561.983		
	Ônibus Municipal	4	45.650.006		
Manaus	Ônibus Metropolitanos	5		150.026.38 3	680.680.35 2
	Ônibus Municipal	6	150.026.38 3		
Natal	Metroferroviário	2,5	1.500.000	96.320.074	367.808.92 7
	Ônibus Metropolitanos	5,45	32.793.702		
	Ônibus Municipal	4,9	62.026.372		
Palmas	Ônibus Metropolitanos	6,23	64.067.808	83.863.892	374.424.39 4
	Ônibus Municipal	4,85	19.796.084		
Porto Alegre	Metroferroviário	5	20.100.000	182.231.83 1	738.209.29 6
	Ônibus Metropolitanos	6,23	17.675.394		
	Ônibus Municipal	5,3	144.456.43 7		
Porto Velho	Ônibus Metropolitanos	6,23		30.112.425	68.311.105
	Ônibus Municipal	3	30.112.425		
Recife	Metroferroviário	4,25	44.200.000	254.738.61 9	826.628.67 3
	Ônibus Metropolitanos Integrados	4,3	210.538.61 9		

Rio Branco	Ônibus Metropolitano	6,23	23.599.954	49.507.976	179.748.007
	Ônibus Municipal	3,5	25.908.022		
Rio de Janeiro	VLT	5	23.999.781	960.563.994	4.199.642.006
	Trem urbano	7,6	85.364.323		
	Metrô	7,9	182.415.000		
	Ônibus Metropolitano	14,25	668.784.890		
	Ônibus Municipal	5	0		
Salvador	Metroferroviário	4,1	117.600.000	484.285.000	2.000.546.974
	Ônibus Metropolitano	5,2	366.685.000		
	Ônibus Municipal	5,9	0		
São Luís	Ônibus Metropolitano	4,2	238.546.000	238.546.000	757.610.097
	Ônibus Municipal	4,2	0		
São Paulo	Metroferroviário	5,4	1.969.400.000	4.760.440.000	19.553.948.751
	Ônibus Metropolitano	6,35	411.080.000		
	Ônibus Municipal	5,3	2.379.960.000		
Teresina	Metroferroviário	0	1.300.000	206.863.995	922.761.114
	Ônibus Metropolitano	6,23	178.492.995		
	Ônibus Municipal	4	27.071.000		
Vitória	Ônibus Metropolitanos Integrados	5,1	178.492.995	178.492.995	688.360.083
Total				10.677.081.696	45.637.374.579

Fonte: Elaboração própria. Estimado com dados da PEMOB (2024), MUNIC (IBGE, 2021), ANTT (2024), ANPTripos (2024), MetrRio (2024), Metrofor (2024), Metrô-DF (2024), DataRio (2024), EMTU SP (2024), Veloso (et. al., 2025).

*Não foi possível encontrar ou estimar os dados de passageiros transportados nos sistemas metropolitanos de Cuiabá, Manaus, Porto Velho, Rio de Janeiro, Salvador e São Luís.

** Para o ano de 2026, em algumas cidades não foram encontradas notícias sobre o preço das tarifas ou aumento de passagens metropolitanas. Contudo para os municípios de Manaus, Natal e Salvador foram encontrados dados da PEMOB Metropolitana 2025 e que foram replicados para 2026.

*** Não foi possível encontrar em nenhuma fonte disponível o preço das passagens dos sistemas metropolitanos intermunicipais de Boa Vista, Campo Grande, Cuiabá, Fortaleza, Macapá, Palmas, Porto Alegre, Porto Velho, Rio Branco e Teresina. Nesses casos foram consideradas as tarifas médias estimadas para os sistemas intermunicipais por Veloso et. al. (2025) no estudo *Caminhos para a Tarifa Zero (2025)*.

Tabela 2 - Percentual de gratuidades em relação ao total de passageiros transportados em capitais selecionadas para cálculo de redutor médio

Cidade	Tipos de gratuidades ou descontos considerados	Período	Passageiros transportados com gratuidades (%)
Florianópolis (SC)	Descontos de 50%: Pessoas com baixa renda; Estudantes da rede privada de ensino; Estudantes da rede pública de ensino; Pessoas com deficiência e mobilidade reduzida	2024	13,68%
Salvador (BA)	Gratuidade: Idosos, PCDs, Rodoviários, Juizado de Menores, Justiça Federal, Justiça do Trabalho, Trabalhadores dos Correios, Conselho Tutelar, Agentes de Transporte e Trânsito Meia Passagem: Estudantes.	2024	16,97%
Rio de Janeiro (RJ)	Gratuidade: PCDs, Pessoas em tratamento de saúde contínuo, Estudantes da rede pública, Estudantes universitários beneficiados pelo PROUNI ou programa de cotas, Estudantes com renda per capita até um salário-mínimo	16/03/2026 a 20/03/2026	29,47%
Brasília (DF)	Gratuidades: Idosos, PCDs e seus acompanhantes, Estudantes, Crianças menores de 6 anos, Mulheres vítimas de violência doméstica, Rodoviários, Metroviários, Gratuidade Universal aos domingos e feriados.	2025	37,41%
Média de Gratuidades		2024-2025	24,38%

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Secretaria de Mobilidade do Distrito Federal (DF), Anuário dos Transportes Urbanos de Salvador (2024), Jaé Sistema de Bilhetagem Digital (2026), Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana 2025 (2025). Viagens com descontos de meia passagem em Florianópolis e Salvador foram divididos por dois para serem quantificados como um gratuidade. Em Florianópolis não havia dados de gratuidades na PEMOB, apenas passageiros transportados com descontos, embora existam gratuidades para Idosos, PCDs e, desde 2021, gratuidade universal aos domingos.

Tabela 3 - Estimativa do valor agregado total economizado pelas pessoas usuárias do sistema de transporte coletivo em caso de adoção da Tarifa Zero nas capitais e suas regiões metropolitanas em 2026

Capital e RM	Total de passageiros transportados (Pessoas)	Economia com Tarifa Zero (R\$), aplicando o fator de redução médio	Impacto Total com Tarifa Zero (R\$), incorporando as gratuidades já existentes
São Paulo	4.760.440.000	19.553.935.821	25.858.906.000
Rio de Janeiro	960.563.994	4.199.639.229	5.553.770.712
Florianópolis	275.082.695	2.564.876.679	3.391.895.399
Belo Horizonte	446.873.185	2.343.895.696	3.099.661.318
Brasília	451.987.195	2.104.138.559	2.782.596.900
Salvador	484.285.000	2.000.545.651	2.645.601.500
Belém	506.560.631	1.762.030.024	2.330.178.904
Fortaleza	295.879.331	1.254.745.843	1.659.326.036
Campo Grande	265.487.080	1.189.580.634	1.573.148.959
Curitiba	240.968.924	1.099.549.283	1.454.087.904
Teresina	206.863.995	922.760.504	1.220.295.359
Recife	254.738.619	826.628.126	1.093.166.062
São Luís	238.546.000	757.609.596	1.001.893.200
Porto Alegre	182.231.831	738.208.808	976.236.823
Vitória	178.492.995	688.359.627	910.314.275
João Pessoa	166.618.683	687.698.542	909.440.029
Manaus	150.026.383	680.679.902	900.158.299
Palmas	83.863.892	374.424.146	495.153.451
Natal	96.320.074	367.808.684	486.404.899
Goiânia	112.256.608	365.009.702	482.703.414
Boa Vista	50.372.883	222.378.632	294.082.388
Maceió	57.611.989	206.154.760	272.627.291
Cuiabá	54.567.548	204.250.758	270.109.363

Cuiabá	54.567.548	204.250.758	270.109.363
Macapá	52.298.720	190.959.403	252.532.344
Rio Branco	49.507.976	179.747.888	237.705.789
Aracaju	24.523.039	83.447.022	110.353.676
Porto Velho	30.112.425	68.311.059	90.337.274
Total	10.677.081.696	45.637.374.579	60.352.687.567

Fonte: Elaboração própria. Estimado com dados da PEMOB (2024), MUNIC (IBGE, 2021), ANTT (2024), ANPTrilhos (2024), Metrório (2024), Metrofor (2024), Metrô-DF (2024), DataRio (2024), EMTU SP (2024), Veloso (et. al., 2025).

Tabela 4 - Passageiros transportados e Economia com Tarifa Zero por modo de transporte público

Modo de Transporte	Passageiros transportados	Economia com Tarifa Zero, aplicando o fator de redução médio	Impacto total com Tarifa Zero, incorporando as gratuidades já existentes
Ônibus Capital	5.624.625.964	R\$ 22.616.016.994	R\$ 29.908.324.488
Ônibus Metropolitanos	1.995.796.762	R\$ 10.570.103.109	R\$ 13.978.326.675
Sistemas de Ônibus Metropolitanos Integrados	525.811.261	R\$ 1.821.396.440	R\$ 2.408.687.426
Metroferroviários	2.530.847.709	R\$ 10.629.858.035	R\$ 14.057.348.978
Subtotais			
Ônibus	8.146.233.987	R\$ 35.007.539.691	R\$ 46.295.338.589
Metroferroviários	2.530.847.709	R\$ 10.629.865.064	R\$ 14.057.348.978
Totais	10.677.081.696	R\$ 45.637.374.579	R\$ 60.352.687.567

Fonte: Elaboração própria. Estimado com dados da PEMOB (2024), MUNIC (IBGE, 2021), ANTT (2024), ANPTrilhos (2024), Metrório (2024), Metrofor (2024), Metrô-DF (2024), DataRio (2024), EMTU SP (2024), Veloso (et. al., 2025).

*Os Sistemas de Ônibus Metropolitanos Integrados referem-se aos sistemas de Aracaju (SE), Recife (PE), Vitória (ES) e Goiânia (GO), responsáveis pelos transportes municipais das capitais e metropolitanos, juntos.

Tabela 5 - Valor agregado de diferentes políticas distributivas sobre a renda

Programa de Distribuição de renda	Economia com Tarifa Zero, aplicando o fator de redução médio (Capitais e suas Regiões Metropolitanas)	Impacto total Tarifa Zero, incorporando as gratuidades já existentes (Capitais e suas Regiões Metropolitanas)	Programa Bolsa Família (Capitais e suas Regiões Metropolitanas)	Isenção do Imposto de Renda até 5 R\$ mil
Valor	R\$ 45.637.374.579	R\$60.352.687.567	R\$57.919.981.169	R\$25.400.000.000

Fonte: Elaboração própria. Estimado com dados da PEMOB (2024), MUNIC (IBGE, 2021), ANTT (2024), ANPTrilhos (2024), Metrório (2024), Metrofor (2024), Metrô-DF (2024), DataRio (2024), EMTU SP (2024), Veloso (et. al., 2025), MDS (2025), Ministério da Fazenda (2025).

TARIFA ZER

tarifazero.unb.br