

POLICY BRIEF

TARIFA ZERO

NO TRANSPORTE PÚBLICO

REALIDADE BRASILEIRA E OS
IMPACTOS DA POLÍTICA



MARÇO DE 2025



Instituto
Cíclica

Ficha técnica

PESQUISA E REDAÇÃO

IVONE DOS PASSOS MAIO

REVISÃO

EDUARDO GEORJÃO FERNANDES

DIAGRAMAÇÃO

**IVONE DOS PASSOS MAIO
CRISTIANO NICOLA FERREIRA**

IMAGENS

**CANVA.COM
GRAFIASDEJUNHO.COM**

ISBN

978-65-980114-4-4

REALIZAÇÃO

INSTITUTO CÍCLICA

WWW.INSTITUTOCICLICA.ORG

CONTATO@INSTITUTOCICLICA.ORG

PORTO ALEGRE - RS



COMO CITAR ESTE DOCUMENTO:

MAIO, Ivone dos Passos. Tarifa zero no transporte público: realidade brasileira e impactos da política (*policy brief*). Instituto Cíclica: Porto Alegre, 2025.

SUMÁRIO



04

SUMÁRIO EXECUTIVO

Pontos-chave deste documento.

11

TIPOS DE OPERAÇÃO E DE FINANCIAMENTO

Como os municípios viabilizam a tarifa zero.

21

REFERÊNCIAS

05

INTRODUÇÃO

Contexto deste *policy brief*.

13

IMPACTOS DA TARIFA ZERO

Impactos econômicos, ambientais, sociais e no serviço de transporte.

23

APÊNDICE 1: LISTA DE CIDADES COM TARIFA ZERO UNIVERSAL

07

TARIFA ZERO NO BRASIL HOJE

As cidades, suas características e ano de implantação.

19

RECOMENDAÇÕES

Para contextos pré-implantação e de implementação e gestão.

27

APÊNDICE 2: METODOLOGIA

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Para quem este documento é destinado?

Este *policy brief* é voltado principalmente para **tomadores de decisão** em nível municipal, incluindo prefeitos, secretários de transporte e mobilidade urbana, vereadores e gestores públicos. No entanto, também pode interessar a **formuladores de políticas em nível estadual e federal**, dado o potencial de escalonamento do financiamento da tarifa zero e suas implicações para a governança do transporte público no Brasil. Além disso, **pesquisadores, organizações da sociedade civil** e demais atores envolvidos no debate sobre mobilidade urbana podem se beneficiar das evidências apresentadas.

2. Qual é o problema público abordado?

A insustentabilidade do modelo de financiamento do transporte público urbano, baseada predominantemente na cobrança de tarifas, tem gerado desafios recorrentes, incluindo a **queda no número de passageiros**, conflitos entre governos e concessionárias e **restrições no acesso ao transporte**. A falta de alternativas sustentáveis compromete a mobilidade urbana e a equidade no acesso à cidade.

3. Por que esse problema exige atenção?

A crise no transporte público se agravou nas últimas décadas, com eventos como as Jornadas de Junho de 2013, a queda de passageiros intensificada pela pandemia de COVID-19, e o crescente debate sobre novas formas de financiamento do transporte urbano. Em 2015, a Emenda Constitucional nº 90 incluiu o **transporte como um direito social** no artigo 6º da Constituição Federal, ao lado da educação, saúde e moradia. No entanto, apesar desse reconhecimento formal, persistem desafios para sua implementação efetiva, incluindo a falta de regulamentação específica e a limitação de recursos para seu financiamento.

SUMÁRIO EXECUTIVO

4. O que é a tarifa zero e qual sua relevância?

A tarifa zero consiste na eliminação da cobrança de passagens para os usuários do transporte público municipal, financiada por fontes alternativas. Seu objetivo é garantir maior **equidade no acesso à cidade**, reduzir desigualdades sociais e aliviar a pressão econômica sobre a população. A política tem sido tradicionalmente associada a partidos de esquerda, mas vem ganhando apoio em setores políticos mais amplos.

5. O que se sabe sobre os impactos da tarifa zero?

Atualmente **adotada em 106 cidades brasileiras**, a tarifa zero tem sido implementada, na maioria dos casos, de forma reativa a crises financeiras no setor, sem planejamento estruturado. Há consenso entre pesquisadores sobre a **escassez de dados** e avaliações sistemáticas sobre seus impactos. Os impactos identificados podem ser categorizados em:

- Econômicos: se manifestam em diferentes escalas, afetando os cidadãos, as finanças municipais e a economia das cidades como um todo.
- Ambientais: que incluem mudanças nas emissões de gases de efeito estufa, no uso de veículos individuais e nos deslocamentos ativos da população.
- Sociais: como a ampliação do acesso ao transporte e suas implicações na equidade.
- Sobre o serviço de transporte: que pode variar em qualidade, eficiência e capacidade de atender à demanda.

6. Como este documento contribui para o debate?

Diante da lacuna de informações sistematizadas, este *policy brief* busca avaliar os impactos da tarifa zero no transporte público municipal, **fornecendo evidências** para qualificar o debate e **subsidiar políticas** mais eficazes e sustentáveis na área de mobilidade urbana.

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana e o transporte público figuram entre os principais desafios da gestão das cidades nas últimas décadas. No Brasil, a queda no número de passageiros do transporte público tem sido uma tendência observada há anos, impulsionada por fatores como insatisfação dos usuários, percepção de tarifas elevadas e concorrência com novos modos de deslocamento, como os aplicativos de transporte. Além disso, o modelo de financiamento do transporte urbano, baseado majoritariamente na cobrança de tarifas, tem se mostrado problemático, gerando conflitos recorrentes entre governos e concessionárias, que alegam a insustentabilidade do sistema.

Eventos recentes acrescentaram ainda mais complexidade a esse cenário. A pandemia de COVID-19 provocou uma queda brusca no número de usuários, impactando a arrecadação e pressionando ainda mais o modelo vigente. A mobilidade urbana também esteve no centro das Jornadas de Junho de 2013, quando protestos contra o aumento das tarifas ganharam grande adesão popular, e o Movimento Passe Livre (MPL) emergiu como um dos protagonistas no debate sobre transporte como direito.

Dois anos depois, a importância do tema se refletiu na promulgação da Emenda Constitucional nº 90/2015, que incluiu o transporte no artigo 6º da Constituição Federal como direito social, ao lado da educação, saúde, moradia e outros. No entanto, apesar desse reconhecimento formal, persistem desafios para sua implementação efetiva, incluindo a falta de regulamentação específica e a limitação de recursos para seu financiamento.

Nesse contexto, cresce o debate sobre a adoção da tarifa zero como alternativa para ampliar a equidade no acesso à cidade. Nas cidades brasileiras que já a adotaram, as evidências apontam para uma implementação pouco planejada, estando relacionada, em vários casos, à crise nas empresas de transporte. Ao longo do tempo, a proposição de tarifa zero esteve ligada aos partidos de esquerda, especialmente PT e PSOL; no entanto, a ideia vem ganhando força também em partidos de centro e centro-direita.

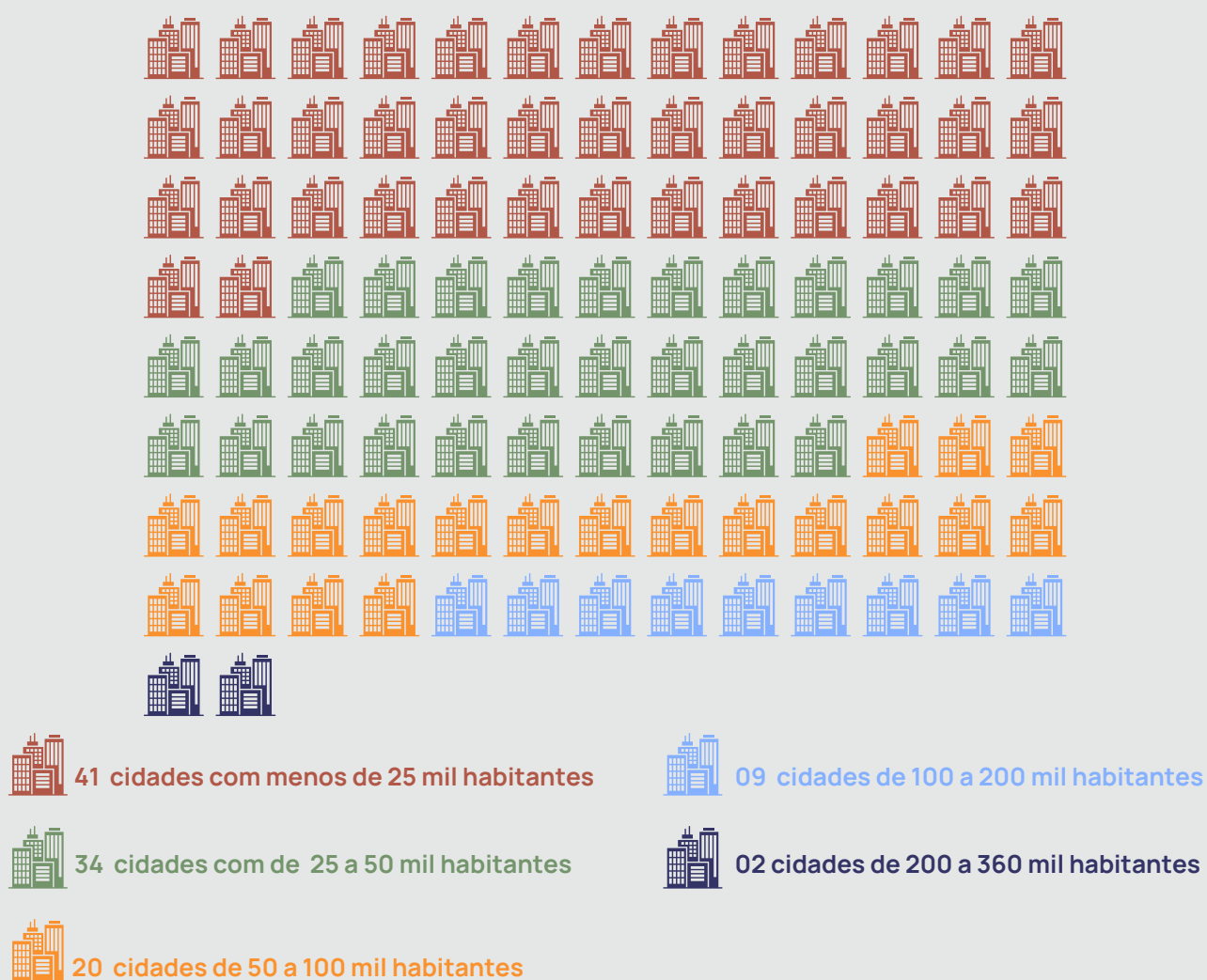
Entre pesquisadores nacionais e internacionais há consenso sobre a falta de dados e avaliações produzidas de forma sistemática sobre o impacto da política nos locais onde ela foi adotada. Assim, este *policy brief* busca responder à seguinte questão: **quais os impactos da adoção da tarifa zero no transporte público municipal?** Busca-se contribuir para esse debate, oferecendo informações que possam subsidiar a tomada de decisão e o aprimoramento das políticas públicas na área.



TARIFA ZERO NO BRASIL HOJE

Atualmente, há 106 municípios com tarifa zero universal no Brasil, a maior parte dos casos em cidades com menos de 50.000 habitantes. A média do PIB *per capita* dos municípios que oferecem tarifa zero é de R\$ 113.726,95, bem acima da média brasileira, que é de R\$ 42.893,72. Contudo, é importante ressaltar que esse fator não parece determinante para a adoção da política, pois dos 106 municípios que adotam a tarifa zero, apenas 35 deles estão acima da média do PIB *per capita* dos municípios brasileiros. Ao reduzir a amostra para os 11 municípios com mais de 100.000 habitantes que oferecem a gratuidade, há apenas 4 deles com PIB *per capita* acima da média nacional.

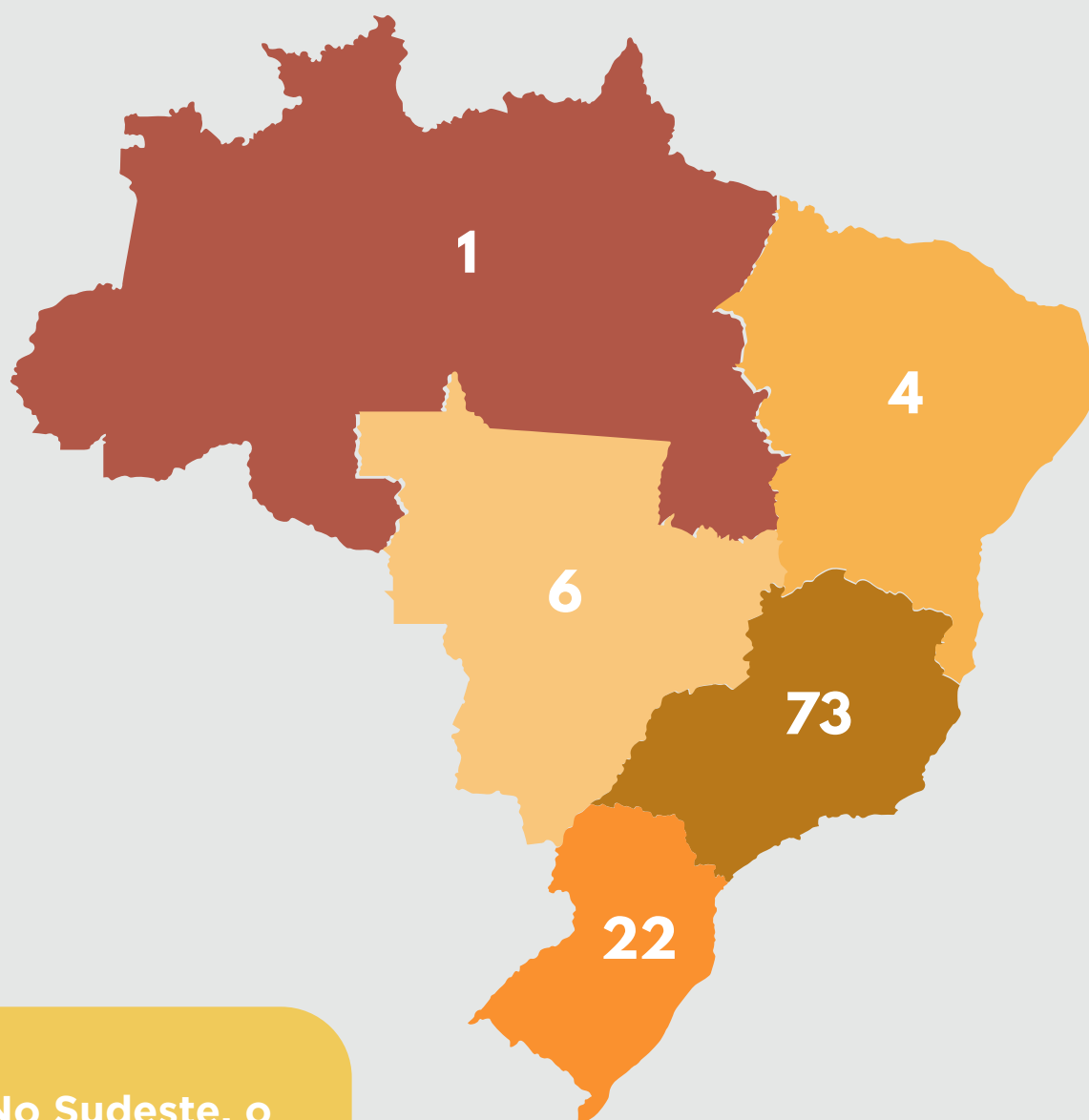
FIGURA 1 - CIDADES COM TARIFA ZERO NO BRASIL POR POPULAÇÃO MUNICIPAL



Fonte: autoria própria com base em Santini (2024).

Confira a lista completa de cidades no Apêndice 1

FIGURA 2 - NÚMERO DE CIDADES COM TARIFA ZERO POR REGIÃO



No Sudeste, o estado de São Paulo concentra 33 casos e o de Minas Gerais, 26.

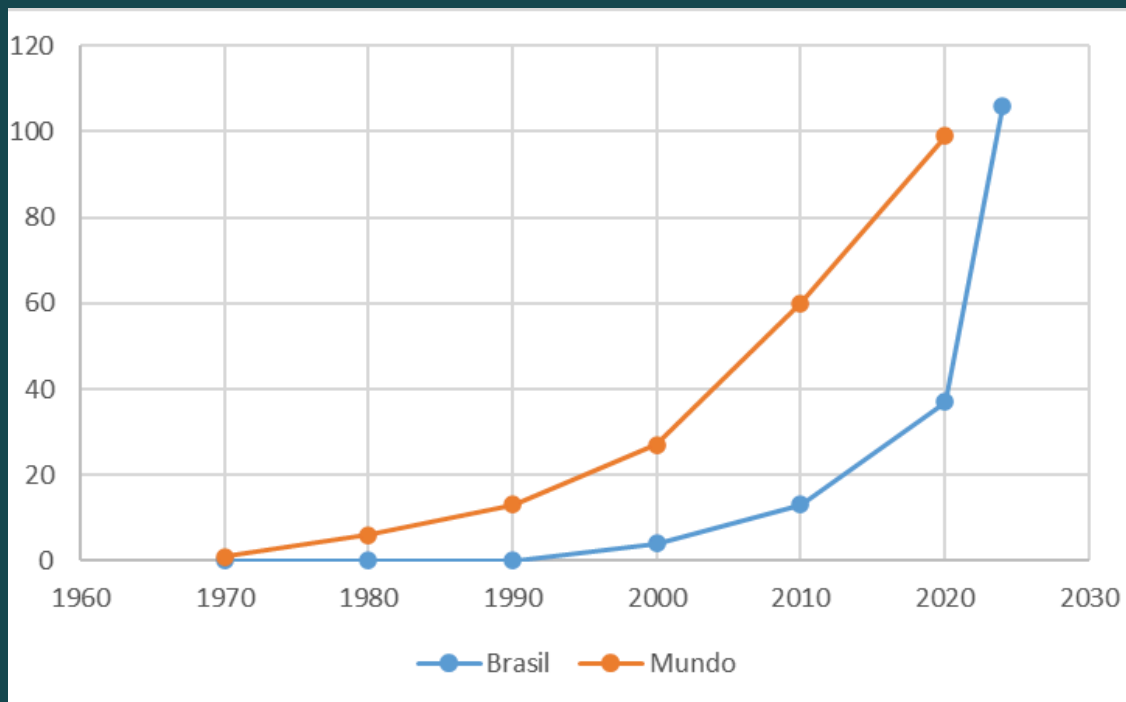
Fonte: Autoria própria com base em Santini (2024).

- Região Norte
- Região Nordeste
- Região Centro-Oeste
- Região Sudeste
- Região Sul

A Figura 3 a seguir mostra a série histórica de implantação da tarifa zero nos municípios brasileiros e no mundo. Os dados do contexto internacional estão subdimensionados, pois se originam somente de revisão bibliográfica, com ano de corte em 2017. Ainda assim, eles evidenciam que a política de tarifa zero já é registrada desde 1970 e que os casos internacionais experimentam um crescimento significativo a partir de 2000.

Já no Brasil, o primeiro caso é de meados da década de 1990. Entre esse período e o ano de 2013 há registro de no máximo 2 novos casos a cada ano. Em 2014, ano após as manifestações de Junho de 2013, houve 5 casos novos, mesmo número observado em 2019. É a partir de 2020 que surge a maior parte dos casos, com 69 novas cidades aderindo à gratuidade universal. Uma semelhança entre os casos do Brasil e do mundo é que eles se concentram em cidades de menor porte - por exemplo, na América do Norte, dos 27 casos de cidades com tarifa zero, apenas três possuem mais de 100 mil habitantes.

FIGURA 3 - EXPERIÊNCIAS DE TARIFA ZERO NO BRASIL E NO MUNDO



Fonte: autoria própria com base em Santini (2024) e Keblowski (2019).

Nota: os números são cumulativos, dados internacionais até 2017, dados brasileiros até 2024.

FIGURA 4 - EXPERIÊNCIAS DE TARIFA ZERO NO BRASIL E NO MUNDO



Fonte: autoria própria com base em Koblowski (2019).

TIPOS DE OPERAÇÃO E DE FINANCIAMENTO

Todos os estudos analisados focam na gratuidade do transporte em veículos do tipo ônibus. Em municípios com menos de 100 mil habitantes, o transporte frequentemente conecta a sede municipal aos distritos. Já em municípios com mais de 100 mil habitantes, as operações são predominantemente urbanas.

O tipo de operação varia, sendo mais comum a concessão para empresas privadas de transporte (70% dos casos). No entanto, há cidades que operam com frotas municipalizadas e motoristas contratados pelo poder público, modelo mais frequente em municípios menores.

Em relação ao financiamento, todos os estudos indicam que a política de tarifa zero é sustentada por recursos públicos, especialmente municipais. Um levantamento realizado nos 106 municípios que oferecem a gratuidade universal revelou que 90% deles destinam menos de 2% do orçamento municipal anual para essa política.

No entanto, estimativas estatísticas realizadas com uma amostra de 22 cidades brasileiras com mais de 300 mil habitantes, apontam que, caso estes municípios aderissem à política da tarifa zero, ela representaria em média 12% de seus orçamentos, se mantida a demanda atual. No caso de Salvador-BA, esse valor poderia chegar a 34% de seu orçamento municipal.

Algumas cidades têm desenvolvido estratégias específicas para custear o serviço, como a criação de fundos municipais exclusivos. Esses fundos podem ser abastecidos por dotações orçamentárias, repasses estaduais ou federais, e receitas provenientes de estacionamentos rotativos, multas de trânsito, publicidade, entre outras fontes. Em um caso específico, identificou-se o financiamento por meio de emenda parlamentar.



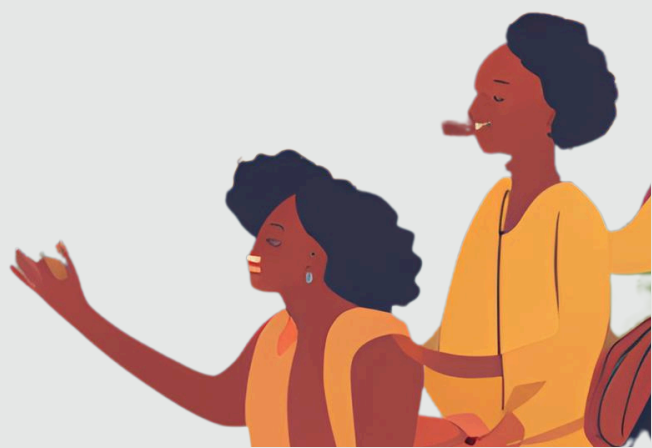
Alternativas de financiamento da tarifa zero:

Pesquisadores têm sugerido alternativas adicionais de financiamento, destacando a importância de medidas que promovam políticas compensatórias dos efeitos indiretos e a distribuição justa dos custos e benefícios da mobilidade urbana.

- **Taxação sobre a folha de pagamento ou faturamento das empresas, em compensação pela redução de gastos com vale-transporte;**
- **Aumento progressivo do IPTU;**
- **Alíquota específica sobre a venda de veículos novos;**
- **Taxação de combustíveis;**
- **Ecotaxas, incidindo sobre atividades prejudiciais ao meio ambiente;**
- **Recuperação de mais-valias imobiliárias, permitindo que parte dos ganhos com valorização imobiliária decorrente de melhorias urbanísticas seja revertida para o financiamento do transporte.**

A taxação sobre empresas já foi tentada em Paranaguá-PR e Vargem Grande Paulista-SP, onde se criou um imposto municipal mensal baseado no número de funcionários. No entanto, essas cobranças foram suspensas pela Justiça.

Internacionalmente, há diversas experiências semelhantes de tributação a empresas. O exemplo mais notório é a *Taxe Versement Transport*, em vigor na França desde a década de 1970, que incide sobre os salários pagos pelos empregadores.



IMPACTOS DA TARIFA ZERO

Para organizar os diferentes impactos identificados na literatura sobre a adoção da tarifa zero em diversas cidades, os efeitos foram agrupados em quatro categorias:

- **Impactos econômicos:** Relacionam-se à utilidade, eficiência e crescimento econômico, tanto em função da política de tarifa zero quanto na sustentabilidade financeira da prestação do serviço para os municípios.
- **Impactos ambientais:** Dizem respeito ao potencial da tarifa zero para contribuir com a proteção ambiental, como a redução no uso de veículos particulares e suas consequências para a poluição e o tráfego.
- **Impactos sociais:** Destacam os efeitos sobre o acesso ao direito à cidade e à justiça social, considerando a inclusão e a mobilidade da população.
- **Impactos no serviço de transporte:** Enfatizam as mudanças operacionais decorrentes da tarifa zero, incluindo o aumento da demanda, a necessidade de ampliação da frota e os custos associados à prestação do serviço.

Em geral, há poucos estudos sistemáticos, com metodologias que apreendem os efeitos da política, tanto no Brasil quanto no exterior. Em nossa amostra, dos 16 trabalhos brasileiros, apenas 7 produziram dados sobre os efeitos da tarifa zero a partir de estudos de caso, e a maior parte deles aborda o tema com base em revisão de literatura. Já dentre os estudos internacionais, destacam-se a revisão de literatura de Keblowski (2019) e o estudo aprofundado do caso de Tallin, na Estônia, que foi capaz de aplicar questionários com usuários antes e depois da implantação da política (Cats et al., 2016).



Impactos econômicos

Os estudos apontam uma ampla diversidade de impactos econômicos que se manifestam em diferentes escalas, afetando os cidadãos, as finanças municipais e a economia das cidades como um todo.

- **Aumento nas vendas do comércio local:** maior no fluxo de pessoas em áreas comerciais, com casos relatados de até 30% de incremento nas vendas.
- **Aumento na arrecadação do Imposto sobre Serviços (ISS).**
- **Impacto na busca e manutenção do emprego:** facilita a procura e a permanência no mercado de trabalho, especialmente para jovens e trabalhadores de baixa renda.
- **Vantagem competitiva na atração de empresas:** cidades com tarifa zero podem ser mais atrativas para investidores e empresas, já que os empresários não arcam com o transporte de seus funcionários.
- **Incremento de vendas de produtos das áreas rurais:** maior acesso dos produtores rurais aos mercados urbanos.
- **Migração de empregos da agricultura para o setor urbano:** há indícios de que a facilitação do acesso aos centros urbanos pode impactar o deslocamento de trabalhadores do setor rural para o urbano.
- **Redução do comprometimento da renda familiar com transporte:** possibilidade de que os recursos familiares sejam redirecionados para outras necessidades, beneficiando principalmente famílias de baixa renda. Em 2017, cerca de 13,13% da renda familiar no Brasil foi destinada ao pagamento de deslocamentos (IBGE, 2018).
- **Redução dos gastos da prefeitura com transporte público para funcionários.**
- **Redução de desigualdades e redistribuição de renda:** análises indicam que subsídios direcionados aos mais pobres podem reduzir o Índice de Gini, contribuindo para uma distribuição mais equitativa da renda. No entanto, a inclusão de grupos de renda mais alta em políticas de gratuidade pode reverter esse efeito, tornando a redistribuição menos justa.
- **Custo da tarifa zero é maior do que políticas de gratuidade específicas:** comparações com políticas voltadas a públicos específicos em situação de vulnerabilidade mostram que subsídios direcionados podem ser mais eficazes.
- **Comprometimento do orçamento público:** no longo prazo, a tarifa zero compromete uma parcela considerável do orçamento, podendo restringir outros investimentos.

Impactos ambientais:

As evidências sobre os efeitos ambientais da política de tarifa zero no Brasil ainda são limitadas. Nesse sentido, essa seção se ampara em revisões de literatura nacional e internacional.

- **Redução das emissões de gases de efeito estufa:** um estudo estima uma redução média de 4,3% nas emissões de gases de efeito estufa por município. No entanto, não há consenso na literatura internacional sobre esse impacto.
- **Incentivo ao menor uso de carros:** a gratuidade universal não tem sido reconhecida como uma estratégia altamente eficiente para reduzir o uso de carros. Embora existam casos em que a política tenha promovido uma mudança modal do transporte individual para o público, esse efeito é geralmente modesto. Em Hasselt, na Bélgica, um dos exemplos considerados de sucesso, a migração do carro para o transporte coletivo atingiu 16% dos usuários.
- **Abandono de deslocamentos ativos:** a maior parte dos novos passageiros atraídos pela tarifa zero são ciclistas e pedestres. Por um lado, isso pode ser visto como um impacto negativo, pois reduz o uso de deslocamentos ativos. Por outro, pode levar a uma diminuição dos gastos com acidentes de trânsito, já que o transporte público é uma opção mais segura.
- **Estímulo à expansão da mancha urbana:** há o risco de que o barateamento dos deslocamentos possa incentivar a ocupação de áreas mais distantes dos centros urbanos.



Impactos sociais:

A política de tarifa zero tem forte orientação social, com efeitos significativos na mobilidade urbana e na redução das desigualdades no acesso ao transporte. Seus impactos abrangem desde a melhora no orçamento familiar até mudanças estruturais na acessibilidade e na inclusão social.

- **Inclusão social e acesso ao espaço urbano:** a gratuidade amplia a mobilidade das populações vulneráveis, permitindo que moradores de periferias e áreas afastadas acessem oportunidades antes restritas. Estudos indicam que os bairros mais pobres são os que mais registram aumento na demanda pelo transporte público gratuito, consolidando sua conexão com o centro da cidade.
- **Aprovação e adesão ao serviço:** pesquisas mostram que a tarifa zero tem ampla aceitação entre os usuários. Em um levantamento realizado em 2022, 78% dos entrevistados afirmaram ter sentido um impacto positivo em suas vidas, e a taxa de aprovação da política chegou a 92% em uma segunda pesquisa. Além disso, a adesão tem sido maior entre mulheres (54%) e jovens (46%).
- **Efeitos sobre serviços urbanos:** relatos indicam benefícios adicionais, como a redução do índice de remarcações de consultas médicas no Sistema Único de Saúde (SUS) e o maior acesso às áreas de lazer.
- **Trânsito mais fluido e seguro:** em São Caetano do Sul (SP) ocorreu a diminuição do tempo de espera por transporte por aplicativo nos terminais da cidade. Em Paranaguá (PR), observou-se uma queda no número de acidentes de trânsito, enquanto em Ituiutaba (MG) houve redução nos tempos de viagem.
- **Transformação social e política:** além de seu impacto na mobilidade, a tarifa zero é defendida como um instrumento de justiça social, ao tratar o transporte como um bem comum e não como uma mercadoria. Movimentos sociais e pesquisadores destacam seu potencial para reformular relações de poder na gestão urbana e na concepção de políticas públicas inclusivas.



Impactos no serviço de transporte:

A implantação de sistemas de transporte público com tarifa zero acarreta mudanças significativas no funcionamento e na estrutura dos serviços. As experiências analisadas revelam os seguintes impactos principais:

- **Cessação da arrecadação tarifária:** a eliminação do pagamento das passagens resulta na suspensão imediata da principal fonte de financiamento em sistemas de transporte coletivo, especialmente em grandes centros urbanos que dependem das tarifas para sustentação econômica.
- **Redução de custos operacionais específicos:** a implantação da tarifa zero pode levar à diminuição de gastos relacionados à cobrança de passagens, como equipamentos de bilhetagem, manutenção desses sistemas e contratação de pessoal responsável por fiscalização e controle.
- **Aumento expressivo na demanda por transporte público:** com exceção de municípios pequenos com sistemas pouco complexos, houve um crescimento acentuado no número de usuários. Por exemplo, no município de Cacoal (RO), a demanda aumentou em até 300% no primeiro ano de implementação.

TARIFA ZERO E AUMENTO DE DEMANDA

- Uma análise com as 25 maiores cidades que adotaram a tarifa zero mostrou crescimento na quantidade de usuários do transporte coletivo em todas as 12 que divulgaram dados.
- Nos cinco maiores municípios analisados, o aumento foi expressivo, ultrapassando 100% em todos os casos.
- Outra pesquisa, com base em 30 municípios com dados disponíveis, apontou um crescimento médio de 2,79 vezes na demanda. Alguns casos se destacam, como Jales (SP), onde o número de passageiros quintuplicou, e Caucaia (CE), que registrou um aumento de 4,75 vezes.

- **Necessidade de ampliação da oferta de transporte:** para atender ao aumento da demanda, a maioria dos municípios, exceto os menores com sistemas simplificados, precisou reforçar suas frotas e frequências. Este impacto é proporcional à complexidade do sistema, sendo mais pronunciado em cidades de médio e grande porte.
- **Riscos de sobrecarga do sistema no curto prazo:** a pressão adicional sobre redes que já operam em níveis próximos à saturação, comum em grandes aglomerações urbanas, pode comprometer o funcionamento regular dos serviços.
- **Possível queda na qualidade do serviço:** a sobrecarga pode levar a atrasos, superlotação e menor confiabilidade, aumentando a insatisfação dos usuários. Em alguns casos, isso pode resultar na perda de passageiros que dispõem de outros meios de transporte.
- **Mudança no perfil de uso do transporte público:** é esperado um aumento da demanda em horários e dias de menor procura, além de um crescimento no uso para viagens de lazer e de curta distância. Esses fatores intensificam a necessidade de ajustes na operação, incluindo maior frequência e reforço da frota em circulação.



RECOMENDAÇÕES

1. Para contextos de avaliação e etapas pré-implantação da tarifa zero

Antes de se optar pela implantação da tarifa zero, recomenda-se que gestores públicos e tomadores de decisão realizem uma avaliação rigorosa e fundamentada, considerando:

- **Realizar estudos e diagnósticos:**
 - Investir em pesquisas que analisem os impactos econômicos, sociais, ambientais e operacionais da tarifa zero, considerando as particularidades locais e os padrões de mobilidade urbana.
 - Avaliar a relação custo-benefício da política, especialmente em aglomerações urbanas maiores, onde a sustentabilidade financeira e a capacidade operacional podem ser mais desafiadoras.
 - Conhecer e aprender com casos de municípios que aderiram à tarifa zero, especialmente aqueles que possuem características similares, como a população, a abrangência territorial da cobertura, o orçamento municipal e o índice de mobilidade coletiva, medido pelo número estimado de viagens por habitante por dia através de ônibus.
- **Considerar alternativas para os objetivos pretendidos:**
 - Analisar políticas complementares ou alternativas que possam alcançar resultados similares em termos de inclusão social, mobilidade sustentável e redução de desigualdades, como subsídios direcionados (por exemplo, a pessoas em vulnerabilidade social, trabalhadores do mercado informal e desempregados), integração tarifária, implantação de ciclovias e melhorias na qualidade do transporte público.
- **Conduzir consultas e diálogo com a sociedade civil e os diferentes atores:**
 - Engajar a sociedade civil, empresas de transporte, especialistas e outros atores no debate sobre a viabilidade e os impactos da tarifa zero, garantindo transparência e legitimidade no processo de tomada de decisão.
- **Planejar cenários e simulações pré-implantação:**
 - Testar a política em projetos-piloto ou por meio de simulações, identificando possíveis desafios operacionais e ajustando estratégias antes de uma implementação em larga escala.

2. Para contextos de gestão e implementação da tarifa zero

Caso a decisão pela tarifa zero já tenha sido tomada, recomenda-se aos gestores que priorizem estratégias para assegurar sua sustentabilidade e efetividade:

- **Desenvolver modelos de financiamento sustentáveis:**
 - Identificar e garantir fontes de recursos consistentes, como tributos municipais, fundos intergovernamentais ou parcerias público-privadas, para evitar interrupções ou degradação no serviço.
 - **Planejar e monitorar a ampliação da oferta de transporte:**
 - Ampliar a frota e ajustar as frequências de operação conforme o aumento de demanda, assegurando que o sistema absorva os novos fluxos de passageiros sem comprometer a qualidade do serviço.
 - **Estabelecer indicadores e monitoramento contínuo:**
 - Implementar sistemas de avaliação periódica que analisem a qualidade dos serviços, a satisfação dos usuários e os efeitos sociais e ambientais da política, promovendo ajustes necessários ao longo do tempo.
 - **Comunicar benefícios e desafios à população:**
 - Realizar campanhas educativas que informem a população sobre os objetivos da tarifa zero, seus benefícios sociais e possíveis limitações, fortalecendo o engajamento público e o uso consciente do transporte coletivo.
 - **Promover a integração com outras políticas urbanas:**
 - Integrar a tarifa zero a estratégias mais amplas de planejamento urbano, como restrições ao uso de automóveis, incentivo à mobilidade ativa e políticas de uso e ocupação do solo.
 - **Fomentar parcerias intersetoriais:**
 - Trabalhar em conjunto com diferentes níveis de governo, empresas privadas e organizações da sociedade civil para ampliar o impacto positivo da tarifa zero.
-

APÊNDICE 1
LISTA DE CIDADES COM TARIFA ZERO UNIVERSAL NO BRASIL

TABELA 1 - CIDADES COM TARIFA ZERO UNIVERSAL

#	Cidades com Tarifa Zero universal no Brasil	Estado	Região	População (Censo 2022)	Início	Código IBGE	PIB per capita 2021
1	Caucaia	CE	Nordeste	355.679	2021	2303709	R\$ 28.229,51
2	Luziânia	GO	Centro-Oeste	209.129	2023	5212501	R\$ 25.322,67
3	Maricá	RJ	Sudeste	197.300	2014	3302700	R\$ 511.810,82
4	Ibirité	MG	Sudeste	170.387	2023	3129806	R\$ 17.407,52
5	São Caetano do Sul	SP	Sudeste	165.655	2023	3548807	R\$ 95.640,71
6	Itapetininga	SP	Sudeste	157.790	2023	3522307	R\$ 38.058,01
7	Paranaguá	PR	Sul	145.829	2022	4118204	R\$ 86.717,02
8	Balneário Camboriú	SC	Sul	139.155	2023	4202008	R\$ 49.301,41
9	Formosa	GO	Centro-Oeste	115.669	2021	5208004	R\$ 25.836,62
10	Ituiutaba	MG	Sudeste	102.217	2023	3134202	R\$ 35.891,17
11	Assis	SP	Sudeste	101.409	2021	3504008	R\$ 38.598,78
12	Itapeva	SP	Sudeste	89.728	2021	3522406	R\$ 39.783,21
13	Cacoal	RO	Norte	86.895	2023	1100049	R\$ 32.313,26
14	Aquiraz	CE	Nordeste	80.243	2018	2301000	R\$ 47.245,19
15	Cianorte	PR	Sul	79.527	2023	4105508	R\$ 35.771,57
16	Lins	SP	Sudeste	74.779	2023	3527108	R\$ 85.642,71
17	Eusébio	CE	Nordeste	74.170	2011	2304285	R\$ 65.008,58
18	Araranguá	SC	Sul	71.922	2023	4201406	R\$ 34.317,67
19	Monte Mor	SP	Sudeste	64.662	2023	3531803	R\$ 69.972,02
20	Mariana	MG	Sudeste	61.387	2022	3140001	R\$ 119.155,40
21	Porto Feliz	SP	Sudeste	56.497	2023	3540606	R\$ 69.921,89
22	Pirapora	MG	Sudeste	55.606	2022	3151206	R\$ 50.580,69
23	Santa Isabel	SP	Sudeste	53.174	2023	3546801	R\$ 28.340,36
24	Piedade	SP	Sudeste	52.970	2023	3537800	R\$ 28.657,00
25	Campo Belo	MG	Sudeste	52.277	2019	3111200	R\$ 22.905,64
26	Parobé	RS	Sul	52.058	2022	4314050	R\$ 23.398,44
27	Guapimirim	RJ	Sudeste	51.696	2023	3301850	R\$ 21.920,68
28	Arthur Nogueira	SP	Sudeste	51.456	2021	3503802	R\$ 30.610,29
29	Lagoa da Prata	MG	Sudeste	51.412	2021	3137205	R\$ 37.310,73
30	Leopoldina	MG	Sudeste	51.145	2023	3138401	R\$ 21.124,06
31	Vargem Grande Paulista	SP	Sudeste	50.333	2019	3556453	R\$ 53.359,16
32	Jales	SP	Sudeste	48.776	2023	3524808	R\$ 40.212,72
33	Palmas	PR	Sul	48.247	2022	4117602	R\$ 30.790,74
34	Monte Carmelo	MG	Sudeste	47.689	1994	3143104	R\$ 32.440,12
35	Capão Bonito	SP	Sudeste	46.337	2023	3510203	R\$ 26.945,89

Fonte: Adaptado de Santini (2024) e IBGE (2024)

TABELA 1 - CIDADES COM TARIFA ZERO UNIVERSAL

#	Cidades com Tarifa Zero universal no Brasil	Estado	Região	População (Censo 2022)	Início	Código IBGE	PIB per capita 2021
36	Casimiro de Abreu	RJ	Sudeste	46.110	2023	3301306	R\$ 51.285,71
37	São Lourenço	MG	Sudeste	44.798	2022	3163706	R\$ 25.310,43
38	Cerquilha	SP	Sudeste	44.695	2020	3511508	R\$ 46.293,89
39	Itararé	SP	Sudeste	44.438	2021	3523206	R\$ 23.286,15
40	Mata de São João	BA	Nordeste	42.566	2023	2921005	R\$ 27.889,83
41	Arcos	MG	Sudeste	41.417	2022	3104205	R\$ 57.713,61
42	Paracambi	RJ	Sudeste	41.375	2023	3303609	R\$ 21.902,80
43	Matinhos	PR	Sul	39.259	2022	4115705	R\$ 24.992,19
44	São Fidélis	RJ	Sudeste	38.961	2024	3304805	R\$ 21.811,97
45	Brumadinho	MG	Sudeste	38.915	2023	3109006	R\$ 112.233,99
46	Caeté	MG	Sudeste	38.776	2021	3110004	R\$ 23.695,84
47	Ouro Branco	MG	Sudeste	38.724	2022	3145901	R\$ 12.820,35
48	Machado	MG	Sudeste	37.684	2024	3139003	R\$ 32.188,05
49	Agudos	SP	Sudeste	37.680	2002	3500709	R\$ 70.209,74
50	Tietê	SP	Sudeste	37.663	2023	3554508	R\$ 50.258,52
51	São João da Barra	RJ	Sudeste	36.573	2018	3305000	R\$ 269.169,78
52	Piumhi	MG	Sudeste	36.062	2023	3151503	R\$ 36.452,59
53	São Joaquim de Bicas	MG	Sudeste	34.348	2021	3162922	R\$ 33.134,13
54	Pitanga	PR	Sul	33.567	2012	4119608	R\$ 38.430,52
55	Ivaiporã	PR	Sul	32.720	2001	4111506	R\$ 29.727,09
56	Ibaté	SP	Sudeste	32.178	2023	3519303	R\$ 32.354,27
57	Forquilha	SC	Sul	31.431	2023	4205456	R\$ 44.327,22
58	Tanguá	RJ	Sudeste	31.086	2021	3305752	R\$ 19.902,27
59	Claudio	MG	Sudeste	30.159	2021	3116605	R\$ 38.451,85
60	Garopaba	SC	Sul	29.959	2023	4205704	R\$ 32.120,12
61	Ibaiti	PR	Sul	28.830	2017	4109708	R\$ 27.578,30
62	Balneário Piçarras	SC	Sul	27.127	2023	4212809	R\$ 62.076,50
63	Costa Rica	MS	Centro-Oeste	26.037	2021	5003256	R\$ 97.722,89
64	Ilha Solteira	SP	Sudeste	25.549	2010	3520442	R\$ 26.261,81
65	Bombinhas	SC	Sul	25.058	2022	4202453	R\$ 41.998,46
66	Santa Rita do Passa Quatro	SP	Sudeste	24.833	2017	3547502	R\$ 29.877,17
67	Taquarituba	SP	Sudeste	24.350	2022	3553807	R\$ 42.424,52
68	Quatro Barras	PR	Sul	24.191	2022	4120804	R\$ 80.039,23
69	Goiás	GO	Centro-Oeste	24.071	2021	5208905	R\$ 34.522,53
70	Carambei	PR	Sul	23.283	2023	4104659	R\$ 65.176,20

Fonte: Adaptado de Santini (2024) e IBGE (2024).

TABELA 1 - CIDADES COM TARIFA ZERO UNIVERSAL

#	Cidades com Tarifa Zero universal no Brasil	Estado	Região	População (Censo 2022)	Início	Código IBGE	PIB per capita 2021
71	Abaeté	MG	Sudeste	22.675	1997	3100203	R\$ 23.266,10
72	Muzambinho	MG	Sudeste	21.891	2011	3144102	R\$ 26.091,09
73	Araçariguama	SP	Sudeste	21.522	2021	3502754	R\$ 206.250,44
74	Tambaú	SP	Sudeste	21.435	2022	3553302	R\$ 30.119,07
75	Silva Jardim	RJ	Sudeste	21.352	2014	3305604	R\$ 27.675,96
76	Conceição de Macabu	RJ	Sudeste	21.104	2023	3301405	R\$ 18.426,37
77	Cantagalo	RJ	Sudeste	19.390	2024	3301108	R\$ 12.406,75
78	Wenceslau Braz	PR	Sul	19.188	2008	4128500	R\$ 36.742,11
79	Anicuns	GO	Centro-Oeste	18.503	2014	5201306	R\$ 23.178,92
80	Potirendaba	SP	Sudeste	18.496	1998	3540804	R\$ 35.101,25
81	Pirapora do Bom Jesus	SP	Sudeste	18.370	2020	3539103	R\$ 42.495,88
82	Morretes	PR	Sul	18.309	2024	4116208	R\$ 23.612,37
83	Nazaré Paulista	SP	Sudeste	18.217	2023	3532405	R\$ 24.667,18
84	Alumínio	SP	Sudeste	17.301	2019	3501152	R\$ 210.670,96
85	Carmo	RJ	Sudeste	17.198	2023	3301207	R\$ 29.286,22
86	Governador Celso Ramos	SC	Sul	16.915	2023	4206009	R\$ 30.505,62
87	Macatuba	SP	Sudeste	16.829	2004	3528007	R\$ 37.292,64
88	Faxinal	PR	Sul	16.389	2001	4107603	R\$ 28.779,40
89	São Lourenço da Serra	SP	Sudeste	15.984	2021	3549953	R\$ 17.697,76
90	Mário Campos	MG	Sudeste	15.861	2014	3140159	R\$ 12.520,55
91	Conchas	SP	Sudeste	15.232	1992	3512308	R\$ 23.872,16
92	Holambra	SP	Sudeste	15.119	2007	3519055	R\$ 93.777,73
93	Clevelândia	PR	Sul	15.070	2023	4105706	R\$ 51.273,61
94	Morungaba	SP	Sudeste	13.788	2019	3532009	R\$ 45.445,18
95	Presidente Kennedy	ES	Sudeste	13.696	2009	3204302	R\$ 580.174,17
96	Itatiaiuçu	MG	Sudeste	12.966	2015	3133709	R\$ 610.779,65
97	Arceburgo	MG	Sudeste	9.177	2019	3104106	R\$ 31.547,24
98	Comendador Levy Gasparian	RJ	Sudeste	8.741	2020	3300951	R\$ 70.311,39
99	Belo Vale	MG	Sudeste	8.627	2023	3106408	R\$ 36.243,16
100	Aruanã	GO	Centro-Oeste	8.300	2008	5202502	R\$ 28.236,14
101	Dourado	SP	Sudeste	8.096	2014	3514304	R\$ 90.318,49
102	São José da Barra	MG	Sudeste	7.793	2018	3162948	R\$ 118.358,54
103	São Sebastião do Alto	RJ	Sudeste	7.750	2023	3305307	R\$ 25.625,42
104	Pedro Osório	RS	Sul	7.484	2018	4314209	R\$ 35.227,12
105	Jeceaba	MG	Sudeste	6.197	2013	3135407	R\$ 407.353,20
106	Santana do Deserto	MG	Sudeste	3.747	2021	3158607	R\$ 11.889,16

Fonte: Adaptado de Santini (2024) e IBGE (2024).

APÊNDICE 2

METODOLOGIA

A partir da metodologia da revisão sistemática, foram conduzidas buscas de publicações técnicas e científicas tendo como estratégia de busca a combinação livre das palavras-chave: “tarifa zero”; “passe livre”; “gratuidade”; “transporte coletivo”; “transporte solidário”; “transporte público” e “Brasil”, resultando em 135 publicações. As bases de dados consultadas e os filtros aplicados estão detalhados no quadro abaixo:

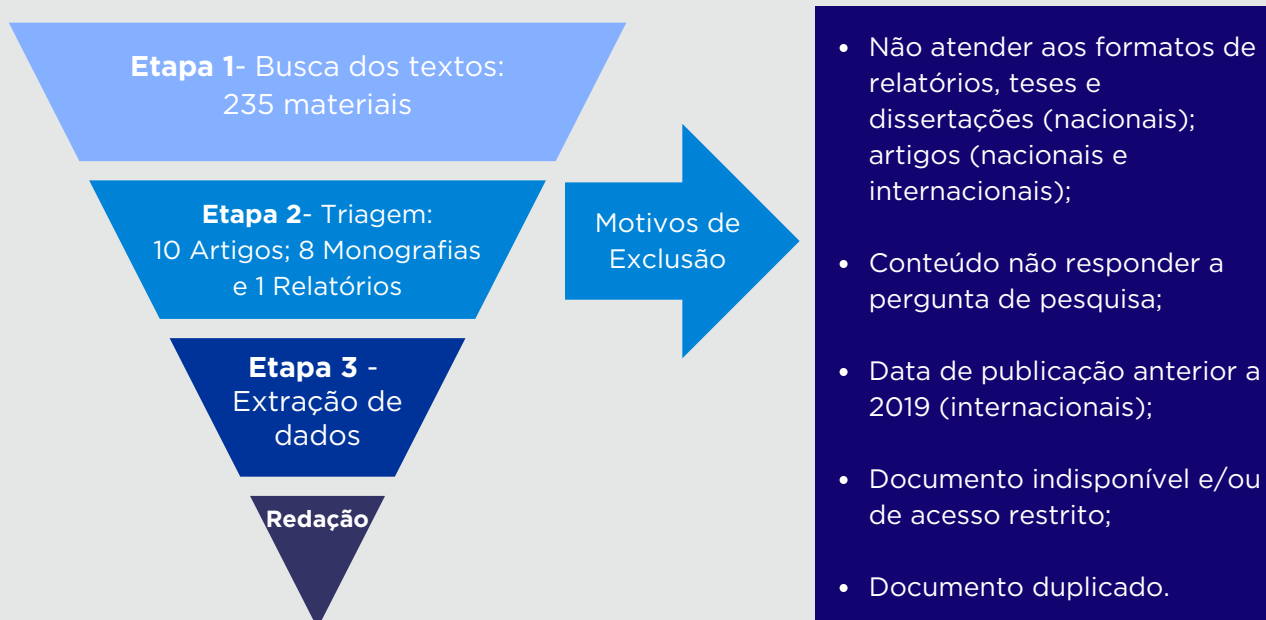
QUADRO 1 - BASES CONSULTADAS E RESULTADOS OBTIDOS		
Fonte	Filtro aplicado	N de resultados
Google Acadêmico (termos em português)	Até a página 5	50
Google Acadêmico (termos em inglês)	Até a página 10 Artigos de revisão - de 2019-2024	100
Scielo	-	4
Scopus	-	1
Portal de periódicos Capes	Acesso aberto; revisado por pares	4
Catálogo de teses e Dissertações Capes	Palavras constam no resumo	49
Biblioteca de Teses e Dissertações IBICT	Palavras constam no resumo	27
Total de resultados: 235 materiais		

Fonte: Autoria própria.

Depois, a mesma estratégia foi aplicada somente no Google Acadêmico, desta vez com os termos em inglês "*free public transport*"; "*fare-free public transit*"; "*zero-fare public transport*" e "*fare-free public transportation*", com foco em estudos internacionais que pudessem complementar os achados nacionais. Foram selecionadas as primeiras 10 páginas de resultado, ordenadas por maior relevância, resultando em 100 materiais.

Após a leitura do título e do resumo, orientada pela pergunta "Quais os impactos da adoção da tarifa zero no transporte público municipal?" e pelos critérios de exclusão, restaram 18 estudos que atendiam ao sistema estabelecido. Um artigo foi adicionado manualmente à seleção, mesmo com data de publicação anterior à estabelecida, pois tratava de uma experiência rara de avaliação com dados de antes e depois da implantação da tarifa zero, na cidade de Tallinn, Estônia. As informações sistematizadas no *policy brief* são baseadas na leitura integral destas 19 pesquisas selecionadas.

FIGURA 05 - SÍNTESE METODOLÓGICA





Instituto
Cíclica

www.institutociclica.org