

Tarifa zero e a redução da desigualdade: injeção de quase R\$ 46 bi na economia

PT

11/05/2026

Estudo aponta que medida pode ter impacto social semelhante ao Bolsa Família, aliviando orçamento das famílias



Foto: Wilson Dias/Agência Brasil

A implementação da [tarifa zero no transporte público](#) pode representar muito mais do que uma política de mobilidade urbana. Segundo o [professor Thiago Trindade](#), do Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília (UnB) e coordenador do Observatório das Metrôpoles em Brasília, a medida tem potencial de se tornar uma poderosa ferramenta de distribuição de renda no país.

“Nosso ponto foi pensar a tarifa zero como uma política que também é uma política de distribuição de renda, ou seja, uma distribuição de renda indireta”, explicou à **Rede PT de Comunicação**. Diferente de programas como o Bolsa Família, que transferem recursos diretamente à população em situação mais vulnerável, a proposta da tarifa zero aliviaria de forma significativa o orçamento das famílias.

Estudo recente coordenado por Trindade estima que, nas 27 capitais brasileiras e regiões metropolitanas, a adoção da tarifa zero poderia gerar uma injeção de cerca de R\$ 45,6 bilhões na economia. **O Partido dos Trabalhadores defende a implementação da tarifa zero no país como uma bandeira prioritária.** Essa medida consta, inclusive, no [Manifesto do PT para o futuro](#).

“Esse dinheiro deixaria de ser gasto pelas pessoas com transporte e seria direcionado principalmente ao consumo local”, afirmou.

Além do impacto econômico, o professor destaca o papel da medida no enfrentamento das desigualdades sociais e raciais. Para ele, zerar a tarifa significa ampliar o acesso a direitos básicos como trabalho, saúde, educação e lazer.

“Quando a gente vai olhar o perfil do usuário do transporte coletivo, vê que o ônibus é o modal utilizado majoritariamente pela população negra.”

Trindade também critica o atual modelo de funcionamento do transporte público, que, segundo ele, limita o direito à cidade. “Se você coloca que o transporte coletivo só funciona até determinado horário, você está dizendo para a população que depende dele que ela não pode se movimentar pela cidade fora daquele horário”, afirmou.

O professor defende que **a tarifa zero deve vir acompanhada de mudanças estruturais no sistema, incluindo revisão dos contratos com empresas.** “A tarifa zero é uma medida necessária, mas não suficiente. É preciso mudar o modelo para garantir qualidade e ampliar a oferta”, destacou.

Sobre o financiamento, ele argumenta que a população já arca com os custos do sistema. “O cidadão trabalhador já paga essa conta há muito tempo. Quem usa transporte público paga duas vezes: pelos impostos e pela tarifa”, disse. A proposta defendida em estudos anteriores inclui a criação de um fundo financiado por empresas, substituindo o atual modelo de vale-transporte.

Para Trindade, a política pode representar uma transformação estrutural no país. “A tarifa zero tem um potencial de combate às desigualdades tão importante quanto o Bolsa Família teve. Ela pode ser um novo pacto social”, afirmou.

Para o usuário do transporte público do Distrito Federal, Ivan Macedo, físico, 25 anos, a tarifa zero é importante pois é uma garantia no direito de ir e vir da população: “principalmente da população de baixa renda, que geralmente precisa se deslocar grandes distâncias para ter acesso a emprego, serviços e lazer, sendo, portanto, um facilitador para a obtenção de outros direitos que estão estabelecidos na constituição e para a garantia de uma vida digna”. “Na minha vida garantiria uma grana extra que poderia ser utilizada em outras áreas da vida”, complementa.

Atualmente, **a tarifa zero já é realidade em 145 municípios brasileiros, beneficiando mais de 8 milhões de pessoas.** O debate, segundo o pesquisador, precisa avançar com **participação popular e envolvimento do Congresso Nacional** para se consolidar como política pública em escala nacional.

Via pt.org.br

Compartilhe nas redes: