

Tarifa Zero no transporte coletivo de Santos (SP): almoço grátis?



Guilherme Moraes*

Resumo: Este artigo analisa a viabilidade da implantação da Tarifa Zero no transporte coletivo de Santos (SP), destacando os serviços gratuitos já oferecidos na mobilidade urbana e os investimentos públicos realizados. A proposta é contextualizada com base em dados oficiais e experiências de outras cidades, visando contribuir para o debate público sobre os impactos econômicos e sociais da medida.

A Câmara dos Vereadores de Santos realizou audiência pública em 3 de outubro de 2025 para discutir a viabilidade da implementação da Tarifa Zero no transporte coletivo. Este artigo propõe uma reflexão sobre os aspectos econômicos e sociais dessa política pública, considerando os serviços gratuitos já oferecidos na mobilidade urbana e os investimentos realizados nos últimos anos.

Cobertor curto e prioridades

Muito se fala sobre as limitações do custeio público de serviços públicos, principalmente repetindo-se o argumento de que não há “almoço grátis” e que, portanto, haveria aumento do gasto público e maior pressão na cobrança de tributos municipais (ou sacrifício de alguma outra política pública). Diz-se que as finanças municipais sofrem com um eterno cobertor orçamentário curto.

A realidade orçamentária revela que administrar o orçamento é uma questão de escolhas difíceis e que cada escolha representa um caminho em detrimento de outros. Sempre há alguma renúncia e

*TJSP.

DOI: <https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1433>

Palavras-chave: Tarifa Zero, mobilidade urbana, transporte público, Santos (SP), subsídio.

alguma prioridade. Cabe à população, aos legisladores e ao prefeito ter em mente a quem as escolhas e renúncias beneficiam.

Em matéria de mobilidade, podemos perceber diversos “almoços grátis” que já são praticados e não há registros de convulsões sociais ou reclamações da sociedade. Também não há registro de mobilizações sociais, audiências públicas ou debates institucionais para limitar o gasto público para prestação de serviços públicos gratuitos de mobilidade a toda a população.

Cardápio de serviços

Mas o que são esses serviços públicos de mobilidade que são prestados sem pagamento de tarifa?

Vou me limitar a cinco classes: (i) sinalização pública; (ii) engenharia de tráfego; (iii) fiscalização; (iv) educação; (v) valores públicos destinados pelo FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito).

Sobre a sinalização (i), nota-se que toda a cidade possui semáforos gratuitos, faixas de pedestres, sinalização horizontal (faixas nas vias) e sinalização vertical (placas) que são gratuitamente espalhadas pela cidade. Parece óbvio, mas é preciso que seja dito que este é um serviço prestado sem cobrança de tarifas.

Nem é preciso de muito esforço para identificarmos que o número de faixas de pedestres é menor do que o número de semáforos para carros e que é preciso de um grande planejamento para manutenção elétrica de todo o sistema dos semáforos distribuídos pela cidade.

A engenharia de tráfego (ii) também é um serviço prestado sem cobrança de tarifas. Inversão de mão de direção de algumas ruas, planejamento de manutenção do asfalto, monitoramento do fluxo do tráfego, planejamento de rotas alternativas... enfim, a administração do fluxo de veículos exige muito planejamento de engenharia que é feito de forma sem cobrança direta, inclusive em situações emergenciais com a implantação de planos de contingência com desvios urgentes previamente estudados.

Fiscalização (iii) também é uma atividade prestado sem cobrança de tarifas que exige (muito) planejamento e esforços operacionais para fazer as leis serem cumpridas. Para esta atividade é preciso que o poder público compre veículos de pequeno e médio porte (picapes), treine os agentes de trânsito, faça manutenção preventiva e corretiva nos veículos, crie e mantenha sistemas informatizados para processamento de autuações, organize os agentes de trânsito em turnos de 24/7 por toda cidade.... enfim, tudo isso é prestado sem cobrança de tarifas.

Campanhas de educação (iv) também são gratuitas. Não raro nos deparamos com ações planejadas para educar e organizar o trânsito perto das escolas, na tentativa de impedir estacionamento em fila

dupla. Também há afixação de faixas temporárias por toda cidade para que os motoristas se acostumem com novas regras de trânsito ou com o fluxo extraordinário em eventos episódicos (jogos de futebol, eventos esportivos, etc).

Dividindo a conta

Repito: parece óbvio, mas é necessário lembrar que todos esses serviços públicos são prestados sem cobrança de tarifas. Sempre foi assim e sempre aproveitamos deste “almoço grátis” fartamente servido para qualquer motorista ou pedestre que queria circular pela cidade.

Talvez alguns desavisados tentem argumentar que os tributos que incidem pela propriedade de veículos automotores fariam frente ao custeio de todo esse sistema de mobilidade municipal.

Para analisar este argumento, basta recordar que o IPVA é tributo de responsabilidade do governo do estado (não do município) e que apenas 50% do que for arrecadado é repassado à municipalidade, segundo o art. 158, III da Constituição Federal.

Neste sentido, dada a situação calamitosa e deficitária que essas gratuidades criaram aos cofres públicos, foi criado um fundo federal chamado FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito) (v) para dar apoio aos municípios.

O almoço grátis já existe. Quanto ele custa?

Vamos aos números retirados da prestação de contas oficial da CET/Santos.

Ano	Sinalização de Trânsito	Engenharia de Tráfego e Campo	Policiamento e Fiscalização	Educação	FUNSET	Total Despesas
2024	R\$ 777.699,49	R\$ 9.186.218,00	R\$ 28.180.237,77	R\$ 3.432.242,32	R\$ 2.062.361,17	R\$ 43.638.758,75
2023	R\$ 190.891,94	R\$ 8.365.553,23	R\$ 28.060.751,30	R\$ 3.121.389,65	R\$ 1.947.184,73	R\$ 41.685.770,85
2022	R\$ 622.188,30	R\$ 7.736.665,63	R\$ 37.566.061,37	R\$ 3.923.194,22	R\$ 2.598.223,20	R\$ 52.446.332,72
						R\$ 137.770.862,32

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da CET Santos (CET/Santos, 2025)

Esses dados apontam que há muito dinheiro público investido para as pessoas desfrutarem gratuitamente de serviços públicos de mobilidade pela cidade. Nos últimos três anos, foram gastos quase R\$ 138 milhões em um conjunto de medidas que atendem prioritariamente os motoristas que circulam pela cidade com seus carros e motos. Ficam para trás pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo, em um jogo de prioridades invertidas que mina o conceito de universalidade.

Cabe registrar o pífio investimento em criação, manutenção e fiscalização de faixas de pedestres, o que gera um constante sentimento de medo em todas as pessoas que caminham pela cidade e se atrevem a atravessar suas ruas e avenidas.

Sobremesa farta

Antes de se servir das gratuidades constitucionais, é preciso compreender o prato principal que sustenta o banquete do transporte coletivo urbano. Embora a tarifa paga pelo usuário figure como ingrediente visível, ela não é, por si só, suficiente para manter o funcionamento do sistema. A receita das concessionárias é composta por uma combinação de elementos, entre os quais se destacam os subsídios públicos — aportes financeiros oriundos do poder público municipal, estadual ou federal — que visam compensar os custos operacionais e garantir a continuidade do serviço. Essa composição revela uma cozinha complexa, onde os interesses da política pública se misturam aos interesses privados, muitas vezes em proporções que desafiam o paladar da equidade e atraem atenção para as planilhas de custos das concessionárias e para a forma como o poder público realiza suas generosas contribuições para a continuidade do transporte coletivo.

É importante frisar que os números acima indicados não levam em consideração os repasses realizados pela prefeitura para amortizar os custos das empresas que operam o sistema de transporte coletivo na cidade (subsídios). Isso porque esses dados misturam elementos que consideram os interesses da política pública municipal que opera (ou deveria operar) sob a ótica de melhorar a mobilidade das pessoas no território da cidade; com os interesses privados das empresas concessionárias que operam sob a ótica da redução de custos privados investidos e no aumento do repasse do subsídio público.

Essa confusão de interesses precisa ser elucidada com base na análise detalhada das planilhas de custos das empresas e nos critérios da prefeitura para realizar os repasses, circunstâncias que fogem à abrangência deste breve ensaio voltado a auxiliar nas reflexões decorrentes da audiência pública acima mencionada e da inserção da pauta da Tarifa Zero na Baixada Santista.

Em relação à Tarifa Zero já aplicada em 138 cidades de pequeno e médio porte, é possível identificar que a lógica da mobilidade contribui para o redesenho das dinâmicas sociais e para o incremento de políticas locais de circulação da economia. O que antes representava limitação de circulação por causa do custo da tarifa operada pelas concessionárias de transporte coletivo, pode se tornar no aumento do consumo de pequenos e médios comércios, o que representa uma nova formulação da economia local, gerando emprego e renda.

Evoluções em direitos sociais relacionados à mobilidade podem sofrer críticas, mas atualmente as resistências às gratuidades no transporte coletivo para idosos (art. 230 §2º da CF) e para estudantes da educação básica (art. 208, VII da CF) indicam que a ampliação do acesso à cidade não é um luxo e igualmente não representa ameaças à manutenção do sistema público de mobilidade. Pelo contrário, referidas gratuidades garantem acesso elementar a direitos sociais que tendem a ter reflexos na saúde e educação de cada público alvo.

Por fim, vale considerar que Santos (SP) é uma cidade com tradição econômica centrada em três eixos: porto, turismo e comércio. Esses pilares econômicos podem ser fortemente beneficiados pela implantação da Tarifa Zero para levar trabalhadores ao porto, distribuir o turismo em mais regiões da cidade (inclusive levando mais visitantes ao centro histórico da cidade) e gerando mais vendas ao comércio local que assumiria os valores que antes seriam destinados ao pagamento de uma tarifa que na prática representa a redução do potencial de consumo da população.

Conclusão

A partir da audiência pública, o texto busca refutar a lógica limitada de que não há “almoço grátis”, ideia que vem sendo repetida na cidade pelos opositores da medida.

Esse argumento maliciosamente ignora o fato de que já são prestados gratuitamente diversos serviços públicos de mobilidade voltados ao transporte individual representado nos motoristas de carros e motos. Esses valores consumiram mais de cento e trinta e sete milhões de reais nos últimos três anos e não houve audiências públicas ou argumentos retóricos da situação ou da oposição ao Prefeito para tensionar o gasto/investimento público realizado.

Reservar a burocracia para criar obstáculos à implantação da Tarifa Zero é uma forma de negacionismo econômico que revela que a circulação de pessoas e o aumento da renda do comércio local podem se tornar reféns de ideologias que se comprometem em manter os congestionamentos a níveis cada vez mais alarmantes ano após anos (e os congestionamentos tendem a piorar com a avassaladora evolução do mercado imobiliário).

Podemos buscar soluções economicamente possíveis, mas só conseguiremos fazer isso com base em dados e na honestidade intelectual necessária para orientar a política a encontrar bons rumos que coloquem Santos no caminho da modernidade econômica que sempre mereceu ter.

Referências

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Art. 158, III.

CET/Santos. Prestação de contas. Disponível em: <https://cetsantos.com.br/1408-2/>. Acesso em: 29 abr. 2025.

FUNSET. Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito. Disponível em: <https://www.gov.br/>. Acesso em: 30 abr. 2025.