



## Tarifa zero em ônibus de São Caetano do Sul deixará de ser para todos e será restrito a apenas moradores da cidade, de acordo com projeto de prefeito



*Segundo Tite Campanella, serviços pioraram e oneraram município. Valor da tarifa deve ficar em torno de R\$ 4*

ADAMO BAZANI

Um dos símbolos das campanhas em prol da “Tarifa Zero” nos transportes coletivos, a cidade de São Caetano do Sul, no ABC Paulista, deve restringir a gratuidade hoje aplicada para qualquer pessoa que embarcar em um dos ônibus da concessionária municipal Vipe (Viação Padre Eustáquio) em qualquer dia da semana e horário, desde 1º de novembro de 2023.

A intenção é reduzir a abrangência da gratuidade apenas para quem mora na cidade de cerca de 200 mil habitantes na região metropolitana de São Paulo.

O prefeito Tite Campanella vai encaminhar ainda no início de 2026, à Câmara Municipal, um projeto de lei com a restrição.

Os moradores devem ter de se cadastrar previamente e obter um bilhete eletrônico.

A revelação foi feita em entrevista ao jornal local, Diário do Grande ABC, e a informação foi confirmada pelo Diário do Transporte nesta terça-feira, 23 de dezembro de 2025.

Segundo o prefeito, na entrevista, os serviços de transportes pioraram, com superlotação e demora, e oneraram município. O valor da tarifa para quem não mora na cidade ainda ser definido, mas deve ficar em torno de R\$ 4. A cobrança deve começar em março de 2026.

“Vamos mudar o Tarifa Zero. A partir de agora, vai ser gratuito para os moradores de São Caetano. Vamos bancar as passagens só dos moradores”, disse na entrevista.

Por ano, a tarifa zero custa aos cofres municipais de São Caetano do Sul cerca de R\$ 50 milhões.

A frota aumentou, mas não dá conta da demanda, sendo necessária ampliação, o que elevaria os custos mais ainda.

Se ter o projeto aprovado, o exemplo de São Caetano do Sul, pode ser uma “água no chopp” de quem defende a gratuidade nas catracas. Ao lado de Maricá (RJ), a cidade é usada sempre nos discursos em prol da cobrança de passagem que ganhou contornos nacionais quando o presidente Luís Inácio Lula da Silva pediu para a equipe do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, calcular os custos de uma tarifa zero nacional.

## **QUANTO CUSTARIA?**

Tarifa-zero em todo o Brasil é possível? Gratuidade custaria R\$ 78 bilhões por ano e empresas com mais de nove funcionários bancariam para todos os passageiros, aponta estudo inédito

Trabalho foi conduzido por especialistas da USP, UnB e UFMG e divulgado pela frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero, considerando aumento de demanda. Segundo os trabalhos, em média, cada empresa com 10 ou mais funcionários desembolsaria em média R\$ 255 por funcionário a cada mês. Como transporte coletivo prevê a divisão de custos pela demanda, os cálculos mostraram que pela

quantidade de passageiros, anualmente cada usuário no modelo de tarifa zero por meio do CadUnico “seria mais caro” que cada passageiro em todo sistema, sem distinção

ADAMO BAZANI

Para bancar tarifa zero nos ônibus que atendem ao menos 706 cidades com 50 mil habitantes ou mais no Brasil, seriam necessários ao menos R\$ 78 bilhões por ano, levando em conta aumento da demanda de passageiros e a aplicação de um novo modelo de financiamento: a cobrança de uma taxa fixa por empregado de empresas públicas e privadas com 10 funcionários ou mais. Esta taxa deveria substituir o vale-transporte e do universo de todas as empresas registradas no Brasil, seriam isentas desta cobrança, 81,5% das companhias, uma vez que a grande maioria das empresas no País é de pequeno porte. A medida poderia alcançar em torno de 124 milhões de pessoas nestes 706 municípios. O estudo não leva em conta metrô e trem que possuem custo estimado em R\$ 15 bilhões por ano para operação.

Atualmente, em média, somando estas 706 cidades, os transportes públicos por ano custam para ser operados em torno de R\$ 65 bilhões. Mas com a tarifa-zero e o aumento do número de passageiros, seria necessário ampliar também o número de ônibus, estruturas e funcionários dos transportes. Esse aumento de demanda e de frota custaria, portanto, R\$ 13 bilhões por ano a mais em comparação com os valores atuais. Já considerando ônibus e sistema de trilhos, o custo total do transporte público passa de R\$ 65 bilhões para R\$ 80 bilhões atualmente e, na mesma proporção do aumento da demanda, com a tarifa zero, poderia ser de R\$ 96 bilhões por ano.

A conclusão é de um estudo conduzido pelos pesquisadores Letícia Birchal Domingues (UnB – Universidade de Brasília), Thiago Trindade (UnB – Universidade de Brasília), André Veloso (ALMG – Assembleia Legislativa de Minas Gerais), Roberto Andrés (UFMG) – Universidade Federal de Minas Gerais) e Daniel Santini (USP – Universidade de São Paulo) e foi financiado pela Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero, divulgado nesta última quarta-feira, 26 de novembro de 2025.

Segundo os trabalhos, em média, cada empresa com 10 ou mais funcionários desembolsaria R\$ 255 por funcionário a cada mês.

O modelo de financiamento é inspirado num sistema adotado na França desde 1971 que permite com que gratuidades e benefícios tarifários não entrem para o Orçamento Geral Público da arrecadação de impostos e nem gerou a necessidade

de criação de novos tributos, chamado de Versement transport (Versement mobilité).

Trata-se de uma contribuição regional urbana hipotecária sobre a folha de pagamento, cobrada sobre o total dos salários brutos de todos os funcionários de empresas com mais de 11 funcionários.

Segundo os pesquisadores, o modelo seria mais vantajoso não apenas para os passageiros que deixariam de desembolsar a tarifa, mas também para as empresas que pagariam esta taxa, que, sendo de R\$ 255 por mês, ficaria abaixo do que muitas delas pagam pelo atual vale-transporte dos trabalhadores, que deixaria de existir com a nova contribuição.

Outra alternativa é destinar a tarifa-zero apenas para pessoas inscritas no CadÚnico (Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal). Neste caso, em vez de 124 milhões de pessoas, o benefício atingiria 24 milhões de passageiros e, em vez de R\$ 78 bilhões por ano, seria de R\$ 58 bilhões.

Mas, bancar a Tarifa Zero somente para beneficiários do CadÚnico teria alguns problemas, de acordo com o estudo, entre os quais:

- Não haveria clareza sobre quem precisaria mesmo ou não de preferência em ser beneficiado pelas gratuidades;
- Como transporte coletivo prevê a divisão de custos pela demanda, os cálculos mostraram que pela quantidade de passageiros, anualmente cada usuário no modelo de tarifa zero por meio do CadÚnico “seria mais caro” que cada passageiro em todo sistema, sem distinção. Pelo modelo destinado somente a usuários inscritos no CadÚnico, cada passageiro custaria R\$ 1,2 mil e, no caso da Tarifa Zero para todos, este valor seria de R\$ 827. Por isso a diferença grande entre passageiros beneficiados (124 milhões no universal e 24 milhões no CadÚnico) e proporcionalmente menor de custos (R\$ 78 bilhões no universal e R\$ 58 bilhões no CadÚnico).
- A remuneração das empresas de ônibus seria por passageiro transportado no caso da tarifa zero só para CadÚnico, o que poderia resultar em coletivos mais lotados e aumento de frota inferior ao necessário, além de problemas de falta de transparência e operacionalidade na Bilhetagem Eletrônica. No Tarifa Zero para todos, as viagens seriam pagas pelos serviços prestados e não pela demanda de passageiros. Ou seja, quanto mais ônibus colocam nas ruas, mais elas recebem. A quantidade de ônibus seria definida pelas prefeituras.

– Entre os benefícios da tarifa zero universal, de acordo com os estudos, estão que mais pessoas deixariam carros e motos em casa e passariam a usar mais os ônibus, impactando positivamente na redução do trânsito e da poluição, e haveria maior circulação das pessoas em comércios e estabelecimentos de cultura e lazer, com reflexos de ganho na economia. Somente com tarifa zero pelo CadUnico, não haveria atração ao transporte público, porque pela renda das pessoas, elas em geral já usam os ônibus. Mas com a tarifa zero universal, quem gasta dinheiro no carro e moto, seria induzido a economizar este recurso.

O Brasil tem hoje 137 cidades com tarifa zero, entre total ou parcial (para alguns grupos de passageiros ou em dias específicos para todos, sem contar com as gratuidades previstas e lei federal), sendo o país com mais municípios do mundo com gratuidades nos ônibus, ainda de acordo com o levantamento.

Como tem mostrado o Diário do Transporte, após ser incentivado por Tatto, que já foi secretário municipal de transportes da capital paulista, mas nunca implantou a gratuidade nos ônibus do sistema SPTrans (São Paulo Transporte), o presidente da República Luís Inácio Lula da Silva determinou que a equipe do ministro da Fazenda, Fernando Haddad (que foi prefeito e teve Tatto como secretário), estude a viabilidade de uma tarifa zero em todo o Brasil, inicialmente aos domingos e feriados nacionais.

Apesar do entusiasmo de Lula, nem mesmo dentro do Governo Federal a forma como tem sido apresentado o tema está agradando.

Atuando diretamente com a realidade dos municípios, tanto o ministro das Cidades, Renan Filho, como o secretário Nacional de Mobilidade da mesma pasta, Denis Andia, dizem quem antes de se pensar em gratuidade, é necessário atrair demanda com a melhoria dos serviços, capitalizar os sistemas de transportes e, posteriormente, em vez de gratuidades, se buscar “modicidade tarifária”, ou seja, redução dos valores pagos pelos passageiros.

<https://diariodotransporte.com.br/2025/12/23/tarifa-zero-em-onibus-de-sao-caetano-do-sul-deixara-de-ser-para-todos-e-sera-restrito-a-apenas-moradores-da-cidade-de-acordo-com-projeto-de-prefeito/>

**Veículo:** Online -> Site -> Site Diário do Transporte

**Seção:** São Caetano