

Indicação nº 151/2026

Senhor Presidente,
Senhores Vereadores,

O Vereador que abaixo subscreve, na forma regimental, submete à apreciação da Câmara Municipal de Colombo a seguinte proposição:

Destinatário: Prefeito Municipal

Assunto

Solicito realização de estudo técnico sobre a viabilidade de implantação do sistema de tarifa zero universal no transporte coletivo municipal.

Justificativa

A presente solicitação fundamenta-se na necessidade de avaliarmos alternativas inovadoras e estruturantes para a mobilidade urbana, considerando seus impactos econômicos, sociais, ambientais e urbanísticos. A experiência recente de diversos municípios brasileiros demonstra que a tarifa zero não é apenas uma política de gratuidade, mas um instrumento de promoção do desenvolvimento local, inclusão social e eficiência na aplicação dos recursos públicos.

O transporte coletivo é um serviço público essencial, e sua acessibilidade influencia diretamente a qualidade de vida, a equidade social e a dinâmica econômica das cidades. O modelo tradicional baseado na cobrança de tarifas vem enfrentando uma crise estrutural, agravada pela queda no número de passageiros após a pandemia, pela escalada dos custos operacionais e pela crescente pressão sobre o orçamento das famílias mais vulneráveis. Nesse contexto, a tarifa zero emerge como uma proposta capaz de transformar o transporte em um verdadeiro direito universal, com benefícios que transcendem a simples gratuidade.

Do ponto de vista econômico e social, a eliminação da tarifa injeta recursos diretamente na economia local. Em vez de gastar uma parcela significativa da renda com transporte – item que representa o segundo maior despesa das famílias brasileiras, consumindo em média 20,7% de seus rendimentos –, a população pode redirecionar esses valores para o comércio e os serviços da cidade. Um exemplo concreto vem do Município de Caucaia, no Ceará, onde a implantação da tarifa zero resultou em um aumento de 30% nas vendas do comércio local, registrado pela CDL, e em um crescimento de 8% na arrecadação municipal de ICMS no ano seguinte à implementação. Além disso, estudo da Fundação Getúlio Vargas envolvendo 57 cidades demonstrou que municípios com tarifa zero tiveram

um desempenho superior em geração de emprego e de empresas, registrando 3,2% mais postos de trabalho e 7,5% mais empresas formalizadas em comparação com cidades similares que mantiveram o sistema tarifado. Para as famílias mais pobres, o alívio orçamentário é imediato, aumentando a renda disponível e reduzindo desigualdades.

A tarifa zero também se mostra eficiente do ponto de vista da gestão pública. Em São Caetano do Sul, no estado de São Paulo, a adoção do sistema permitiu que o custo por passageiro para o município caísse de R\$ 5,00 para R\$ 2,10, enquanto a demanda mensal saltou de 460 mil para 1,75 milhão de usuários. Isso indica uma otimização da capacidade instalada e uma melhor relação custo-benefício para os cofres públicos, contrariando a noção preliminar de que a gratuidade total seria insustentável.

Nos aspectos urbanos e ambientais, os benefícios são igualmente expressivos. A mesma experiência de São Caetano do Sul registrou, em monitoramentos de tráfego, a retirada de aproximadamente 1.500 veículos das ruas a cada hora, com redução progressiva dos congestionamentos. A tarifa zero estimula a migração modal, diminuindo a dependência do transporte individual motorizado. Consequentemente, há uma queda nas emissões de poluentes e gases de efeito estufa. O estudo da FGV já citado apontou uma redução média de 4,1% nas emissões nas cidades que implementaram o sistema. Ademais, o aumento expressivo da demanda ocorre com um incremento moderado na frota, graças à melhor ocupação dos ônibus também nos horários fora do pico, o que demonstra uma utilização mais racional da infraestrutura existente.

Do ponto de vista político e de gestão, a medida possui alta aprovação popular e tem sido associada a resultados eleitorais positivos para aqueles que a implementam. Para além do capital político, a medida representa uma solução estrutural para a crise do setor, que não consegue mais se sustentar apenas com a receita tarifária. Subsidiar integralmente o sistema pode ser mais racional e transparente do que injetar vultosos subsídios para manter um modelo caro, ineficiente e com demanda em declínio.

Uma comparação específica com o Município de Caucaia, no Ceará, é bastante ilustrativa para Colombo. Caucaia possui uma população maior (378.406 habitantes contra 241.672 de Colombo), mas uma área urbana muito similar (75 km² contra 70 km² de Colombo). É um município integrante de uma região metropolitana, assim como Colombo, e possui um PIB per capita menor (R\$ 27.759,74 contra R\$ 32.853,49 de Colombo), ou seja, é economicamente mais modesto. Lá, a tarifa zero foi implementada com sucesso, com um custo médio mensal de R\$ 3,7 milhões para a prefeitura, o que representou cerca de 2,6% do orçamento municipal. Este exemplo concreto demonstra que a política é viável mesmo para municípios com características e desafios semelhantes aos nossos,

sendo factível dentro de um comprometimento orçamentário planejado.

Naturalmente, o maior obstáculo apontado é o modelo de financiamento, especialmente diante da legislação atual que vincula a contribuição das empresas (Vale-Transporte) ao valor da tarifa. Se a tarifa é zero, essa contribuição patronal desaparece, transferindo todo o ônus para o município. No entanto, já existem propostas inovadoras para superar este desafio. Em Belo Horizonte, Minas Gerais, há um projeto de lei que institui o “Busão 0800”, propondo uma contribuição municipal das empresas que substituiria o Vale-Transporte. Estudos preliminares indicam que esse modelo poderia arrecadar até 30% a mais do que o custo atual do sistema, revelando-se uma fonte de financiamento robusta e estável.

Portanto, a tarifa zero apresenta-se como uma política pública transformadora, capaz de articular justiça social, revitalização econômica, sustentabilidade ambiental e eficiência administrativa. Os dados empíricos de municípios pioneiros fornecem uma base concreta e positiva para sua avaliação. O desafio imediato, contudo, é adaptar esses modelos à realidade específica de Colombo, considerando suas particularidades orçamentárias, demográficas e de mobilidade.

Diante do exposto, solicito a Vossa Excelência a determinação da realização de um estudo de viabilidade técnico-econômica, envolvendo as secretarias municipais de Urbanismo, Fazenda e Trânsito e Ordem Pública, além de quaisquer outra que julgar necessária, em diálogo com a sociedade civil e especialistas. O estudo deve analisar minuciosamente os custos de implantação e operação, as fontes de financiamento alternativas (incluindo modelos como o de Belo Horizonte), os impactos esperados na arrecadação municipal, no tráfego, no meio ambiente e no desenvolvimento socioeconômico local, sempre tendo como referência as experiências exitosas já consolidadas no país.

Coloco-me à disposição para contribuir no que for necessário e aguardo as providências cabíveis.

Colombo, 17 de março de 2026.

Anderson Ferreira da Silva (Anderson Prego)
Vereador