



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**  
**Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana**  
**Superintendência da Secretaria de Mobilidade Urbana**  
**Diretoria de Transporte Coletivo e Concessões**  
Av. Colombo, 3114, - Bairro Zona 07, Maringá/PR  
CEP 87030-120, Telefone: (44) 3221-8505 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**Ofício nº 1/2023/SECSEMOB**

Maringá, 06 de fevereiro de 2023.

Ref: 91.603/2022 – Ver. Ana Lucia Rodrigues

A implementação da total gratuidade no transporte coletivo deve ser avaliada com cautela, visto que “traz implicações a serem discutidas por toda a sociedade.” Uma questão a pontuar é quanto a “migração natural de usuários de automóveis para o sistema coletivo, o que contribuiria para a redução de carros em circulação e da emissão de poluentes, além de melhorar a segurança viária.” Porém, esta medida implantada isoladamente “não apresenta solução para os problemas estruturais enfrentados pelos sistemas de transporte coletivo, como a inexistência de infraestrutura exclusiva para circulação, a irregular frequência da operação, a dificuldade de acesso a informações como horários, itinerários e linhas, o excesso de passageiros nas horas de pico, o controle social e a ausência de uma gestão pública eficiente.” Além disso, “o custo financeiro de um sistema de transporte público precisa ser dimensionado não dentro das atuais condições, mas já devidamente incorporado com os valores adicionais introduzidos com o aumento de frota para atender à expectativa de acréscimo da demanda.”

Destaca-se que numa eventual implantação de gratuidade total do sistema é necessário contemplar, entre outros: “Recursos orçamentários de três níveis de governo – União, Estados e Municípios para não sobrecarregar os orçamentos das cidades; Recursos adicionais oriundos de todo os beneficiários de um sistema de transporte público de qualidade e eficiente; Infraestrutura adequada para os sistemas de transporte na via pública – ônibus, BRTs e VLTs, com prioridade em relação à circulação de automóveis; Política de restrição ao uso do transporte individual para viagens cotidianas.”

Sendo assim, a gratuidade total seria mais compreendida se não tratada como um destino, “mas um processo progressivo com ampliação gradativa de beneficiários, sem ônus novos para os passageiros pagantes, com adequação progressiva da oferta à demanda que amplie o conforto e a qualidade, e com a introdução da ideia do subsídio e receitas extras tarifárias como fato concreto e não de contribuições eventuais e espasmódicas.” A implantação de Políticas Públicas que contemple a chamada Tarifa Zero requer mais ações que qualifiquem de fato os sistemas de transporte público, como: “a realização do investimento em infraestrutura exclusiva para a circulação mais rápida dos ônibus e a consequente redução de custos operacionais; a necessidade óbvia da implementação de políticas de desestímulo ao uso do transporte individual motorizado; a promoção de diálogo com a sociedade visando à viabilização de fontes complementares para o financiamento dos sistemas; o investimento na rede de circulação a pé para facilitar o acesso aos sistemas,” entre outros.

Por fim, a SEMOB não se opõe à implementação destas ações, porém é fundamental que seja explanada todas as implicações das medidas à sociedade. Sabedores que o orçamento municipal é finito, que não se pretende aumentar a carga tributária e que os maiores investimentos se dão na área da saúde e da educação, ficando outras áreas com pequenos orçamentos, são de se discutir com a comunidade de onde será remanejada a verba para a gratuidade universal no transporte coletivo. Seria extremamente polêmico diminuir orçamentos da saúde e educação, da mesma forma que diminuir o orçamento de áreas que já contam com orçamentos sofríveis. A ideia de que o custo do transporte não pode ser rateado apenas pela parcela de passageiros pagantes, mas que deve possuir contribuições de toda sociedade e poder público ainda é muito rejeitada. Incluir este entendimento e aceitação política vai muito mais além do que uma determinação sem planejamento prévio.

Atenciosamente.

**\*Fonte: 1. NESPOLI, Luiz Carlos. Tarifa zero é política de inclusão social no transporte público, mas sua implantação recomenda cuidados. <http://www.antp.org.br>, 2022.**

**2. NOGUEIRA, Wesley Ferro. Por que a Tarifa Zero não resolve todos os problemas? <http://www.antp.org.br>, 2021.**

**OBS: Enviamos a seguir um texto de Rodrigo Tortoriello (SEMOVE) a fim de ampliar o debate:**

## **O transporte público para além da tarifa zero**

A tarifa zero no transporte público ganhou um significativo espaço nos meios de comunicação nos últimos meses de 2022, mas a discussão sobre formas de financiamento e custeio não é recente no Brasil. Lá se vão 30 anos quando a então prefeita de São Paulo, Luiza Erundina, trouxe o tema para o debate, retomado agora em diferentes esferas. Durante esse período, o assunto não amadureceu tão rapidamente quanto nos dois últimos anos e, talvez, a pandemia da covid-19 tenha deixado como legado o reconhecimento da essencialidade dos transportes públicos no

nosso cotidiano.

Entretanto, mais importante que definir a ausência de cobrança da tarifa é debater o conceito e os motivos pelos quais se pensa em adotar tal política pública. É importante abordar a questão de uma forma mais ampla, analisando o tema sem tratar apenas do valor cobrado pelo transporte. A urbanização e a atração que a vida nas cidades exerceu sobre o homem do campo fizeram com que mais e mais pessoas migrassem para as áreas urbanas. A falta de planejamento e até mesmo os programas de moradia para a população de rendas mais baixas privilegiaram a ocupação em áreas mais distantes dos centros de ofertas de empregos e serviços públicos.

O transporte público é uma atividade meio, ninguém consome transporte por consumir. As pessoas se deslocam para chegar a um posto de saúde, a uma escola, ao trabalho e – por que não? – às atividades de lazer. Assim, é de fundamental importância que o transporte esteja acessível tanto do ponto de vista de preços como de disponibilidade dos serviços. Um transporte caro e pouco acessível à população cria uma cidade desigual. Quem mora longe fica menos competitivo no que se refere às oportunidades de emprego e tem menos acesso aos serviços de saúde e educação oferecidos pelo governo, construídos também com os impostos pagos por aqueles que moram mais distante. Tornar o transporte mais acessível a todos é, portanto, um processo de real democratização do acesso à cidade.

Para além dos benefícios diretos, a maior utilização dos serviços de transporte público e uma redução nas viagens por transporte individual trazem outros resultados de enorme impacto positivo para a sociedade, em um ciclo virtuoso. Um exemplo claro: a redução dos veículos em circulação melhora os índices de poluição e, com isso, há redução das doenças respiratórias na população – e o resultado alivia as despesas com o sistema público de saúde. O mesmo raciocínio pode ser adotado com relação aos acidentes de trânsito, que tendem a diminuir com o menor uso do transporte individual.

Há ainda outros custos associados que podem ser reduzidos, como as ampliações do sistema viário, concebidas quase que exclusivamente para atender ao transporte individual. Uma outra forma de financiar o sistema são as receitas não tarifárias advindas dos meios de transporte individuais motorizados, medida que por si só poderia arcar com o custeio do transporte coletivo em diversas cidades de médio e grande portes no Brasil.

É correto dizer que a economia gerada com o incremento da utilização dos transportes públicos já justificaria o debate sobre o custeio das tarifas. Cabe acrescentar a injustiça do modelo tarifário praticado, em que o custo recai somente sobre os pagantes. Na época dos reajustes tarifários, os aumentos de preço dos insumos de transporte pesam somente na conta do passageiro, sem que se discuta como esse serviço público de caráter essencial para a população pode e deve ser financiado pelo poder concedente, que precisa ser enxergado como principal responsável (gestor, financiador e fiscalizador) do transporte público, assegurando ao cidadão um de seus direitos fundamentais.

A discussão exige, também, que se leve em conta o momento do setor. O transporte público no Brasil passa pela maior crise de sua história. No caso específico do Rio de Janeiro, o quadro é ainda mais grave. A crise atingiu todos os modais de maneira muito severa, e o cidadão sente no dia a dia a degradação dos serviços de ônibus e BRT. O elevado preço pago no metrô afugenta a demanda, a Supervia está em recuperação judicial – e a degradação do serviço é visível – e o operador das barcas esteve prestes a devolver a concessão ao Estado. É mais do que necessário que operadores e poder concedente façam um pacto pela sobrevivência do sistema de mobilidade urbana do Estado do Rio de Janeiro.

E é justamente nesse momento, em que a crise abre uma janela de oportunidades para a retomada do sistema público de transportes, que a Semove – entidade que reúne as empresas de mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (ex-Fetranspor) – assume o desafio de contribuir com o debate público sobre a mobilidade da população fluminense, atuando como aliada em busca de uma solução com base em critérios técnicos, de transparência e de governança que o mundo de hoje exige.

**\*Rodrigo Tortoriello** é vice-presidente de Relações Institucionais da Semove



Documento assinado eletronicamente por **Jose Gilberto Purpur, Secretário de Mobilidade Urbana**, em 07/02/2023, às 16:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1302125** e o código CRC **060CD790**.

---

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 01.02.00091603/2022.97

SEI nº 1302125



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ**

**Chefia de Gabinete do Prefeito**

**Chefia de Gabinete**

**Gerência de Controle de Atos Legislativos**

Av. XV de Novembro, 701, Anexo do Paço Municipal - Bairro Centro, Maringá/PR  
CEP 87013-230, Telefone: (44) 3221-1506 - [www2.maringa.pr.gov.br](http://www2.maringa.pr.gov.br)

**Ofício n.º 98/2023 - GAPRE**

Maringá, 08 de fevereiro de 2023.

A Sua Excelência o Senhor  
**MARIO MASSAO HOSSOKAWA**  
Presidente da Câmara Municipal de Maringá  
Nesta

Senhor Presidente,

Em atenção ao Requerimento n.º 1677/2022 (SEI nº 1113769), apresentado pela Vereadora **Ana Lúcia Rodrigues**, que solicita para fins de esclarecimento público, se há possibilidade de implementar a gratuidade no transporte público coletivo em Maringá, conforme explanado pelo Prefeito Municipal durante debate com o tema "O futuro do transporte coletivo", realizado em 4 de abril de 2022, na Câmara Municipal de Maringá, anexamos o Ofício 1 (SEI nº 1302125) da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana - Semob.

Respeitosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Domingos Trevizan Filho, Chefe de Gabinete**, em 08/02/2023, às 16:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1319344** e o código CRC **CD0D47AA**.