CÂMARA MUNICIPAL DE INDAIATUBA

PALÁCIO VOTURA

Rua Humaitá n. º 1167 Centro – Fone/Fax: (19)3885-7700
CEP: 13.330-665 - Indaiatuba – SP

DESPACHADA
31ª Sessão Ordinária - 09/11/2026
Presidente: TÚLIO JOSÉ TOMASS DO COUTO

0042005
PROT- CMI 5520/2026
05/11/2026 14:35
IND 3054/2026

INDICAÇÃO

Indica ao Prefeito Municipal a realização de estudos técnicos visando à ampliação do período de integração temporal tarifária do transporte coletivo urbano de passageiros de Indaiatuba.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Apresento a V. Ex.ª, nos termos do artigo 163 do Regimento Interno desta egrégia Casa Legislativa, a presente indicação, sugerindo ao Ex.mo Senhor Prefeito a realização de estudos técnicos, por meio dos órgãos competentes, visando à ampliação do período de integração temporal tarifária do transporte coletivo urbano de passageiros de Indaiatuba, de modo a proporcionar aos usuários maior intervalo de tempo para a realização de conexões entre diferentes linhas municipais, sem a necessidade de pagamento de nova tarifa, observadas as condições operacionais, contratuais e econômico-financeiras do sistema. Solicito, após leitura em Plenário, que se oficie à autoridade competente.

Assunto: Acessibilidade/Mobilidade Urbana

JUSTIFICATIVA:

A presente indicação tem por finalidade sugerir ao Poder Executivo Municipal a reavaliação e consequente ampliação do período de integração tarifária do transporte coletivo urbano de passageiros, medida que busca proporcionar maior flexibilidade aos usuários na realização de seus deslocamentos cotidianos, especialmente àqueles que necessitam utilizar mais de uma linha de ônibus para alcançar seus respectivos destinos.

A iniciativa decorre, especialmente, de solicitação apresentada por munícipe residente do bairro Jardim Oliveira Camargo, em Indaiatuba, que relatou as dificuldades enfrentadas em seus deslocamentos em razão da inexistência de uma linha direta de transporte coletivo que conecte o referido bairro ao destino pretendido na região central do Município. Conforme relatado, para alcançar seu destino, a passageira precisa realizar o trajeto inicial até o Terminal Central de Indaiatuba e, posteriormente, utilizar uma segunda linha de ônibus para dar continuidade ao deslocamento ou até mesmo ir caminhando,

situação que evidencia a dependência de conexões entre diferentes itinerários e a importância de condições tarifárias adequadas a essa realidade.

A situação apresentada demonstra como a configuração da rede municipal de transporte coletivo pode impor aos usuários a necessidade de realizar transferências entre veículos para concluir um único deslocamento. Nesses casos, a limitação do período de integração pode representar um obstáculo adicional, uma vez que o passageiro fica sujeito à cobrança de uma nova tarifa caso o intervalo necessário para realizar a conexão ultrapasse o prazo estabelecido, ainda que esteja apenas dando continuidade ao percurso inicialmente iniciado.

Embora a demanda tenha sido apresentada por uma moradora do bairro Jardim Oliveira Camargo, a problemática não deve ser compreendida como uma questão isolada ou restrita àquela localidade. Trata-se de uma situação que pode atingir usuários de diferentes regiões do Município, especialmente aqueles que residem em bairros cuja oferta de linhas diretas é limitada e que, consequentemente, dependem de conexões para acessar a região central, os polos comerciais, seus respectivos locais de trabalho e demais localidades.

A integração temporal tarifária consiste em um mecanismo pelo qual o passageiro, mediante a utilização do sistema de bilhetagem eletrônica e observadas as regras estabelecidas para o serviço, pode realizar a transferência entre diferentes linhas de transporte coletivo dentro de determinado intervalo de tempo, sem que seja necessária a cobrança de uma nova tarifa. Trata-se de instrumento relevante para a organização da mobilidade urbana, uma vez que permite maior aproveitamento da rede de transporte disponível e reduz os custos suportados pelos cidadãos que dependem de conexões durante seus trajetos.

No Município de Indaiatuba, a integração tarifária já constitui uma realidade no sistema de transporte coletivo, tendo a Administração Municipal promovido, em ocasiões anteriores, a ampliação do intervalo de integração em determinadas linhas municipais, especialmente no contexto do processo de reorganização e seccionamento dos itinerários. Embora represente um avanço importante, entende-se pertinente avaliar os períodos atualmente aplicados às diferentes linhas e a possibilidade de sua ampliação, considerando a dinâmica dos deslocamentos urbanos e as necessidades dos passageiros.

Cumpre destacar que, conforme informações anteriormente divulgadas pela própria Administração Municipal, o período de integração adotado para determinadas linhas era contabilizado a partir do ingresso do passageiro no primeiro veículo. Dessa forma, o intervalo disponibilizado não correspondia exclusivamente ao tempo de espera para a segunda linha, pois também compreendia o próprio deslocamento inicial, durante o qual o usuário permanecia no primeiro ônibus até alcançar o local onde realizaria a transferência.

Essa característica merece especial atenção, uma vez que o tempo necessário para a conclusão de um deslocamento não se limita ao período de espera entre dois veículos. Em determinadas situações, o passageiro precisa percorrer trajetos extensos, aguardar a chegada do segundo ônibus, realizar o desembarque, deslocar-se até outro ponto de embarque ou aguardar a conexão no terminal, circunstâncias que podem consumir parcela significativa do intervalo disponibilizado para a integração.

A situação torna-se particularmente relevante quando considerados os bairros mais afastados da região central, como o Campo Bonito, cujos moradores podem depender de trajetos mais extensos para alcançar o Terminal Central e, posteriormente, realizar conexões com outras linhas municipais. Nesses casos, a duração do deslocamento inicial, somada aos intervalos entre viagens e às condições de circulação, pode comprometer parte considerável do período disponível para a integração tarifária.

A título meramente ilustrativo, considerando-se um período de integração de 80 minutos contado a partir do primeiro embarque, caso determinado passageiro permaneça aproximadamente 50 minutos no primeiro ônibus, restariam apenas 30 minutos para desembarcar, aguardar e realizar a validação da segunda passagem. Se houver atraso de 15 minutos no trajeto inicial, esse intervalo seria reduzido para apenas 15 minutos, ainda que o usuário não tenha realizado qualquer interrupção voluntária em seu deslocamento.

O exemplo apresentado possui caráter exclusivamente hipotético, não correspondendo à medição oficial de uma linha específica, mas demonstra a necessidade de considerar o tempo efetivamente consumido durante o primeiro deslocamento. Isso porque o passageiro pode utilizar parcela significativa do benefício tarifário enquanto ainda permanece dentro do primeiro veículo, ficando sujeito à perda da integração em razão de circunstâncias relacionadas à própria operação do sistema.

Além disso, eventuais congestionamentos, atrasos, alterações temporárias de itinerários, maior quantidade de paradas e intervalos prolongados entre as partidas podem influenciar diretamente a possibilidade de realização das conexões. Tais fatores nem sempre estão sob o controle do passageiro, razão pela qual se mostra pertinente avaliar mecanismos capazes de proporcionar maior previsibilidade e segurança na utilização do benefício tarifário.

Nesse contexto, a limitação do período de integração pode representar um obstáculo econômico adicional justamente para aqueles que mais dependem do transporte público. O cidadão que consegue realizar determinado percurso por meio de uma única linha suporta o pagamento de apenas uma tarifa, enquanto outro usuário, que precisa percorrer distância semelhante, mas depende de uma conexão em razão da organização da rede de transporte, pode acabar sujeito a um custo superior. Tal situação evidencia a importância de aprimorar os mecanismos de integração tarifária, de modo que a necessidade de realizar uma transferência entre veículos não represente, por si só, um encargo financeiro desproporcional ao passageiro.

A questão assume particular relevância quando considerados os trabalhadores que utilizam diariamente o transporte coletivo para chegar aos seus locais de trabalho e retornar às suas residências. Para esse público, eventuais cobranças adicionais decorrentes da insuficiência do período de integração podem representar um impacto significativo no orçamento mensal, sobretudo diante da frequência com que esses deslocamentos são realizados. A preocupação também alcança estudantes, pessoas em situação de vulnerabilidade socioeconômica e demais munícipes que dependem do sistema público de transporte para realizarem suas atividades cotidianas, observadas as gratuidades e condições tarifárias legalmente asseguradas às diferentes categorias de usuários.

Sob a perspectiva constitucional, a presente proposta encontra fundamento, inicialmente, no artigo 6º da Constituição Federal, que reconhece o transporte como direito social, conferindo-lhe especial relevância no conjunto de prestações necessárias à garantia de condições dignas de vida à população. O reconhecimento constitucional desse direito orienta o Poder Público ao desenvolvimento de políticas que favoreçam não apenas a existência formal dos serviços de transporte, mas também condições efetivas de acesso e utilização pela coletividade. Nesse sentido, a integração temporal tarifária representa importante instrumento de concretização desse direito, na medida em que permite ao cidadão usufruir da rede de transporte coletivo sem que a

necessidade de realizar conexões entre diferentes linhas resulte, desproporcionalmente, em aumento de seus custos de deslocamento.

A competência municipal para atuação nessa matéria decorre, ainda, do artigo 30, incisos I e V, da Constituição Federal, que atribui aos Municípios competência para legislar sobre assuntos de interesse local e organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo expressamente o transporte coletivo, considerado essencial. Tal disposição confere à Administração Municipal responsabilidade pela organização, planejamento, regulamentação e fiscalização do serviço, compreendendo a avaliação de mecanismos que aprimorem sua eficiência, acessibilidade e adequação às necessidades da população.

Acrescenta-se, igualmente, o artigo 37, caput, da Constituição Federal, que estabelece, entre os princípios da Administração Pública, a eficiência. A observância desse princípio compreende a busca pelo aprimoramento contínuo dos serviços públicos, mediante soluções que favoreçam a adequada utilização da infraestrutura existente, a racionalização dos deslocamentos e a melhoria das condições de atendimento à população, respeitados os limites técnicos, administrativos e financeiros envolvidos.

Destaca-se também o artigo 175 da Constituição Federal, que incumbe ao Poder Público a prestação dos serviços públicos, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, na forma da lei, cabendo-lhe assegurar a adequada prestação desses serviços. Desse modo, ainda que a execução operacional do transporte coletivo seja delegada a particular, permanece sob responsabilidade do Município o dever de acompanhar e aperfeiçoar a política pública correspondente, observando o interesse coletivo e as condições de qualidade e acessibilidade do serviço disponibilizado à população.

No mesmo sentido, a Lei Federal nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, estabelece, em seu artigo 6º, que toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários. O § 1º do referido dispositivo considera adequado o serviço que satisfaça condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas, princípios que devem orientar a avaliação dos mecanismos de integração do transporte coletivo.

O artigo 7º, incisos I e II, da mesma legislação assegura aos usuários o direito de receber serviço adequado e obter informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos, enquanto o artigo 29, inciso I, atribui ao poder concedente a competência para regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente sua prestação. Tais disposições reforçam a legitimidade da realização de estudos destinados à identificação de eventuais dificuldades enfrentadas pelos passageiros e ao aperfeiçoamento das condições de utilização do transporte público municipal.

Ainda no âmbito da Lei Federal nº 8.987/1995, o artigo 9º disciplina aspectos relacionados à tarifa e à preservação das condições econômico-financeiras da concessão, incluindo mecanismos de revisão e recomposição do equilíbrio contratual nas hipóteses legalmente previstas. Dessa forma, eventual ampliação do período de integração deverá observar as disposições contratuais aplicáveis, de modo que o aprimoramento das condições tarifárias oferecidas aos usuários seja compatibilizado com a sustentabilidade econômica e a continuidade da prestação do serviço.

No âmbito da política urbana, o artigo 182 da Constituição Federal estabelece que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Em complemento, a Lei Federal nº 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade, estabelece em seu artigo 2º, inciso I, a garantia do direito a cidades sustentáveis, compreendendo expressamente o direito ao transporte entre os elementos que integram esse conceito. O inciso V do mesmo dispositivo prevê a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais.

No plano infraconstitucional, a Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, apresenta fundamentação particularmente específica para a medida sugerida. Seu artigo 2º estabelece como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, mediante o planejamento e a gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. O artigo 5º, por sua vez, estabelece, entre os princípios da política nacional, a acessibilidade universal, a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos

serviços de transporte urbano e a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes da utilização dos diferentes modos de transporte.

O artigo 7º, incisos I, II e III, da referida legislação estabelece, entre os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social, o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais e a melhoria das condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade. Tais objetivos encontram relação direta com a presente proposta, uma vez que a insuficiência do período de integração pode representar dificuldade adicional de acesso ao transporte para usuários que dependem de conexões entre diferentes linhas municipais.

A relevância da integração tarifária é ainda mais evidente diante do artigo 6º, inciso III, da mesma legislação, que estabelece a integração entre os modos e serviços de transporte urbano como diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O inciso IV do mesmo artigo prevê a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades, enquanto o inciso VIII contempla a garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Merece especial atenção, ainda, o artigo 8º da Lei Federal nº 12.587/2012, que disciplina as diretrizes da política tarifária do transporte público coletivo, contemplando aspectos relacionados à equidade no acesso aos serviços, à eficiência da prestação, à modicidade tarifária e à integração das redes de transporte público. A reavaliação do período de integração temporal constitui medida compatível com essas diretrizes, especialmente quando orientada por estudos técnicos que considerem simultaneamente as necessidades dos usuários e as condições de sustentabilidade do sistema.

Sob o aspecto econômico-financeiro, o artigo 9º da mesma legislação disciplina o regime de remuneração dos serviços de transporte público coletivo, distinguindo a tarifa pública cobrada dos usuários da tarifa de remuneração da prestação do serviço. Assim, eventual ampliação do período de integração deverá considerar seus possíveis reflexos sobre a arrecadação, os custos operacionais e as condições de equilíbrio econômico-financeiro da concessão, de modo a compatibilizar a ampliação do acesso ao transporte com a continuidade e a sustentabilidade do serviço público.

O artigo 18, incisos I e II, da Lei Federal nº 12.587/2012 atribui expressamente aos Municípios a responsabilidade pelo planejamento, execução e avaliação da política de mobilidade urbana, bem como pela regulamentação e prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano. Nesse contexto, a realização de estudos técnicos destinados à revisão dos períodos de integração insere-se nas atribuições municipais de planejamento e aperfeiçoamento do sistema de transporte coletivo.

De maneira ainda mais específica, o artigo 21, incisos I e III, da referida legislação estabelece que o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade devem contemplar a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo, bem como mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes. A análise da suficiência dos períodos de integração tarifária constitui instrumento compatível com essas diretrizes, permitindo identificar dificuldades concretas e subsidiar decisões administrativas fundamentadas em informações técnicas.

O artigo 22, incisos II, III, IV e V, da mesma lei, por sua vez, estabelece entre as atribuições dos órgãos gestores dos sistemas de mobilidade urbana a avaliação e fiscalização dos serviços, o monitoramento de desempenho, a implantação da política tarifária, a definição de itinerários e frequências e o estímulo à eficácia e eficiência do transporte público coletivo. Esses dispositivos oferecem fundamento específico para a realização de levantamentos sobre os tempos de viagem, os intervalos entre partidas e as condições efetivas de integração entre as linhas municipais.

Ainda nesse contexto, o artigo 24 da Lei Federal nº 12.587/2012 estabelece o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, contemplando, entre outros aspectos, os serviços de transporte público coletivo, a integração entre os diferentes modos de transporte e os mecanismos de financiamento da mobilidade urbana. A proposta apresentada encontra compatibilidade com essa orientação, por buscar o aperfeiçoamento da utilização da rede existente e a melhoria das condições de deslocamento dos cidadãos.

No âmbito municipal, destaca-se a Lei nº 6.821, de 9 de novembro de 2017, que instituiu o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Indaiatuba, instrumento de planejamento destinado ao aprimoramento das condições de mobilidade e organização dos deslocamentos no território municipal. A reavaliação dos períodos de integração tarifária apresenta compatibilidade com as finalidades dessa política pública, especialmente por buscar o aperfeiçoamento de mecanismos já utilizados pelo Município, considerando as

características da rede de transporte coletivo e as necessidades de seus usuários.

Diante desse conjunto normativo, mostra-se pertinente que a Administração Municipal, por intermédio dos órgãos responsáveis pela gestão e fiscalização do transporte coletivo urbano, avalie a possibilidade de ampliar o intervalo atualmente disponibilizado para a integração temporal tarifária, considerando, entre outros aspectos, o tempo médio de deslocamento entre as diferentes regiões do Município, os intervalos entre as viagens, a frequência das linhas, os períodos de maior demanda e as dificuldades enfrentadas pelos usuários que dependem de conexões para completar seus trajetos.

Sugere-se, ainda, que os estudos contemplem o levantamento das linhas e regiões em que a necessidade de integração se mostra mais recorrente, especialmente aquelas que atendem bairros mais afastados da região central, bem como a análise dos registros de utilização do sistema de bilhetagem eletrônica e, quando disponíveis, dos dados operacionais de localização e circulação dos veículos, a fim de identificar eventuais situações em que o prazo atualmente estabelecido se revele insuficiente para a conclusão de deslocamentos contínuos.

Recomenda-se, igualmente, que os estudos considerem as regras de contagem do período de integração, especialmente o momento de início da contagem, as condições de utilização do benefício nas diferentes linhas e os possíveis impactos dos atrasos operacionais sobre a realização das conexões. A avaliação desses elementos poderá contribuir para identificar situações em que a insuficiência do prazo decorra não apenas da duração do trajeto, mas também dos intervalos entre as viagens e das características operacionais do próprio sistema.

Nesse sentido, entende-se pertinente avaliar a viabilidade de estabelecer períodos de integração que considerem, de maneira mais adequada, a duração efetiva dos trajetos e os intervalos entre linhas, evitando que o passageiro seja prejudicado por circunstâncias operacionais que não estejam sob seu controle. Poderão ser examinadas alternativas como a ampliação uniforme do prazo, a adoção de períodos diferenciados para determinadas conexões ou outros mecanismos tecnicamente viáveis, desde que observados critérios objetivos, impessoais e transparentes.

A análise poderá contemplar, ainda, a realização de simulações de deslocamentos entre bairros e destinos de maior demanda, considerando os horários efetivos de chegada ao ponto de transferência e de embarque na linha

subsequente. Essa metodologia permitiria verificar, com maior precisão, se o intervalo disponibilizado é suficiente para atender às necessidades dos usuários em condições habituais de circulação e também nos períodos de maior movimento.

Importante considerar, ainda, que o aperfeiçoamento da integração tarifária pode contribuir para a utilização mais eficiente da rede municipal de transporte, reduzindo dificuldades decorrentes da necessidade de transferência entre linhas e favorecendo o acesso da população às oportunidades de trabalho, educação, saúde, comércio e demais serviços essenciais. A medida poderá, portanto, produzir benefícios que ultrapassam a questão estritamente tarifária, alcançando aspectos relacionados à inclusão social, à mobilidade urbana e à qualidade de vida dos munícipes.

Naturalmente, a implementação de eventual ampliação deverá considerar os aspectos operacionais, contratuais e econômico-financeiros envolvidos, especialmente no que diz respeito à sustentabilidade do sistema de transporte coletivo e à preservação do equilíbrio econômico-financeiro da concessão. A realização de estudos prévios permitirá dimensionar os possíveis reflexos da medida, avaliar alternativas de execução e identificar soluções que conciliem a ampliação do benefício aos passageiros com a continuidade e a qualidade da prestação do serviço público.

Por fim, ressalta-se que a integração tarifária não deve ser compreendida apenas como uma facilidade operacional, mas também como um instrumento de inclusão social e de democratização do acesso à cidade. Ampliar o tempo disponível para que o passageiro realize suas conexões significa reconhecer as diferentes realidades de deslocamento existentes no território municipal e buscar condições de acesso da população aos serviços, às oportunidades de trabalho e aos demais espaços urbanos.

Diante do exposto, espera-se que o Poder Executivo Municipal considere a presente sugestão e promova os estudos necessários à ampliação do período de integração temporal tarifária, em benefício dos usuários do transporte coletivo e do aprimoramento da mobilidade urbana de Indaiatuba.

Sala das Sessões, em 5 de novembro de 2026.

Clélia Santos
Clélia Santos
Vereadora

Dados: 2026.11.05
11:08:51 -03'00'