

## **CATEGORIA 1**

### **SISTEMA DE TRANSPORTE GRATUITO DE VARGEM GRANDE PAULISTA**

#### **INTRODUÇÃO**

O transporte público por ônibus no Brasil vem perdendo demanda da década de 90 aos dias atuais. Desde 1994, há perda de passageiros do sistema nas cidades brasileiras, em especial entre 2013 e 2017, em que se observa uma redução de 25,9% de passageiros (NTU, 2017). Na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), as viagens produzidas por ônibus entre 2007 e 2017 tiveram uma queda de 4% em relação ao total (Metrô, 2017). Em Vargem Grande Paulista, a queda observada em dez anos foi de 5% em relação ao total de viagens produzidas, uma queda semelhante ao notado para a RMSP como um todo e que possui um percentual de perda parecido com outros municípios da RMSP de pequeno porte e que fazem parte da sub-região sudoeste<sup>1</sup> como, por exemplo, Embu das Artes, Itapeperica da Serra e São Lourenço da Serra.

---

<sup>1</sup> A Região metropolitana de São Paulo conta com 6 sub-regiões geográficas distintas. A sub região sudoeste é delimitada por 08 municípios: Vargem Grande Paulista, Cotia, Embu das Artes, Taboão da Serra, Itapeperica da Serra, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu, e Juquitiba (PDUI-RMSP).

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



**Tabela 1 - Percentual de viagens produzidas por ônibus em relação ao total de viagens produzidas em municípios da sub região sudoeste da RMSP.**

Municípios da sub região sudoeste	Percentual de viagens produzidas por ônibus em relação ao total de viagens produzidas a partir de dados pesquisa Origem Destino 2007 e 2017		
	% em 2007	% em 2017	Diferença
Taboão da Serra	32%	25%	-8%
Embu das Artes	25%	21%	-5%
Itapeverica da Serra	22%	19%	-3%
São Lourenço da Serra	13%	8%	-5%
Embu-Guaçu	17%	17%	+1%
Juquitiba	15%	11%	-4%
Cotia	41%	22%	-20%
Vargem Grande Paulista	18%	13%	-5%
<b>Total RMSP</b>	<b>24%</b>	<b>20%</b>	<b>-4%</b>

**Fonte: Pesquisa Origem Destino 2007 e Pesquisa Origem Destino 2017, Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô-SP (2017, 2007)**

Se, por um lado, a perda de passageiros nos sistemas de ônibus têm relação com as políticas federais de incentivo à compra e uso de automóveis e motocicletas, especialmente da década de 90 aos dias atuais, por outro lado, existe uma percepção dos gestores públicos de que o aumento do uso de aplicativos de transporte acentuou a transferência de passageiros dos modos coletivos aos individuais e de que os sistemas tradicionais de transporte público precisam ser readequados para responder aos desafios de perda de demanda. Fortalecer os sistemas municipais, tanto do ponto de

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



vista operacional, quanto de sua estrutura de financiamento, é fundamental para a promoção da eficácia e da eficiência dos serviços, a sustentabilidade econômica dos sistemas, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço (Brasil, 2018; 2012).

Tendo em vista as dificuldades na prestação de serviços de transporte em municípios brasileiros, agravados pela queda de arrecadação tarifária em consequência da queda de demanda, o artigo tem por objetivo central contribuir para a discussão sobre modelos de prestação de serviços de transporte público coletivo e formas de seu financiamento em municípios de pequeno porte, a partir do estudo de caso em Vargem Grande Paulista, cidade da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). A experiência em Vargem Grande Paulista é um caso empírico onde a sustentabilidade financeira do sistema de transporte público e a implementação de gratuidade universal aos usuários do sistema foi possível combinando estratégias de novos modelos de prestação de serviços de transporte e financiamento.

Para conseguir alcançar o objetivo principal - garantir sustentabilidade financeira e gratuidade universal - dois objetivos secundários tiveram muita importância e serão explorados neste artigo: i. repensar o modelo de contratação tradicional, com o estudo de estratégias competitivas e inovadoras, e; ii. mudar a forma de financiamento do sistema, de forma a garantir um sistema gratuito sustentável.

O artigo revelará aspectos presentes no projeto básico de sistema de transporte elaborado, as regulações públicas resultantes do projeto, e os impactos imediatos e a longo prazo da implementação do sistema de transporte público gratuito. O estudo de

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



caso poderá ser importante para tomadas de decisões em outros municípios da RMSP ou municípios de pequeno e médio porte no Brasil, que também estejam vivendo o colapso iminente de seu sistema de transporte público coletivo. A importância do tema se dá pela necessidade urgente de medida de preservação da sustentabilidade econômica dos sistemas de transporte público em cidades de pequeno e médio porte a fim de permitir a sua continuidade e a universalidade, aspectos pertinentes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2018; 2012).

O modelo proposto e aplicado em Vargem Grande Paulista foi capaz de incrementar expressivamente a demanda do sistema local em um curtíssimo espaço de tempo. Elaborado entre fevereiro e junho de 2019, a efetiva implementação do projeto ocorreu dia cinco de novembro de 2019, quando sistema foi inaugurado e sem cobrança de tarifa para o usuário. Em pouco mais de três meses de implantação, a quantidade de usuários aumentou em mais de 240%, saltando dos então 36 mil passageiros transportados no mês novembro de 2019, para 123 mil passageiros em janeiro de 2020.

O projeto de reestruturação do sistema de transporte municipal de Vargem Grande Paulista teve como objetivos particulares a melhoria das condições de mobilidade da população, em consonância com a diretriz de construção de uma cidade mais democrática e sustentável. Tratou-se de uma política pública que, por um lado, teve objetivos de melhoria do acesso à cidade por todas as pessoas, independentemente da idade, ocupação e classe social, e, por outro lado, visou incentivar e estimular o crescimento econômico local.

## DIAGNÓSTICO

O município de Vargem Grande Paulista localiza-se na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), na sub região ou microrregião sudoeste<sup>2</sup>. Sua população é de 42.997 (IBGE, 2010), com uma estimativa de 52.597 habitantes<sup>3</sup>, sendo a segunda cidade menos populosa de sua microrregião. O município, entretanto, é o terceiro na microrregião para o indicador PIB per capita, em R\$ 35.857 mil/ano por habitante<sup>4</sup> viabilizado pela forte presença industrial. Apesar da força da economia local e o salário médio mensal dos trabalhadores em 3 salários mínimos<sup>5</sup>, a distribuição da renda no território se mostra desigual, com porções do território em que os empregados formais recebem em média até 1 salário mínimo, e porções com média de 4 a 5 salários mínimos, o que indica que a cidade apresenta localidades de baixa renda e de alta renda predominantes (IBGE, 2010).

---

<sup>2</sup> A Região metropolitana de São Paulo conta com 6 sub-regiões geográficas distintas. A sub região sudoeste é delimitada por 08 municípios: Vargem Grande Paulista, Cotia, Embu das Artes, Taboão da Serra, Itapeverica da Serra, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu, e Juquitiba (PDUI-RMSP).

<sup>3</sup> **População estimada:** IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1o de julho de 2019. Disp em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/vargem-grande-paulista/panorama>>

<sup>4</sup> **PIB per capita:** IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA. Disp em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/vargem-grande-paulista/panorama>>

<sup>5</sup> **Salário médio mensal dos trabalhadores formais:** IBGE, Cadastro Central de Empresas 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020

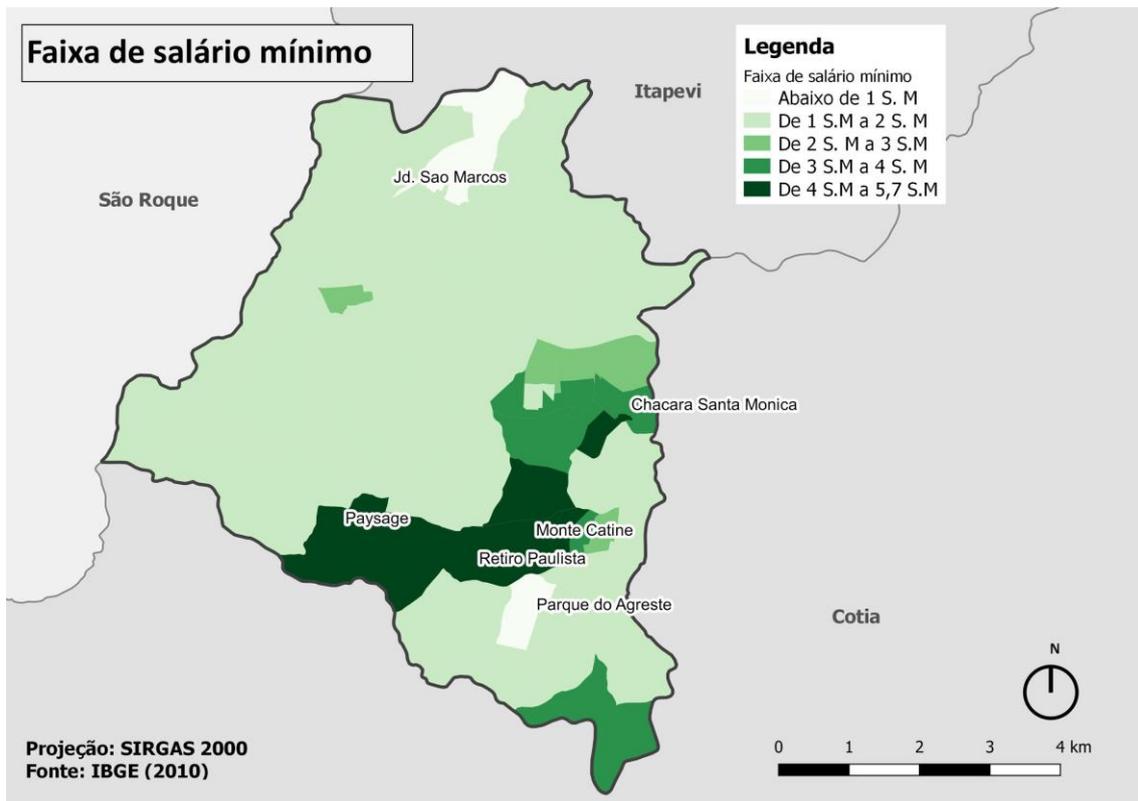


Figura 1 – Distribuição da população em Vargem Grande Paulista de acordo com a renda dos empregados formais em faixas de salários mínimos. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010)

De acordo com os dados da pesquisa domiciliar Origem-Destino 2017 (Metrô, 2017), Vargem Grande Paulista produz 96,2 mil viagens diariamente, das quais 23% são feitas por modos coletivos de transporte, sendo 7% por ônibus<sup>6</sup> (*Ibid.*). Do total de viagens, independente do modo de transporte utilizado, 28% do total são viagens intermunicipais com origem ou destino em Vargem Grande Paulista, e 72% são viagens municipais (*Ibid.*)

<sup>6</sup> Considerou-se para fins de estimativa as viagens realizadas por “ônibus, micro-ônibus, perua do Município de São Paulo”, “ônibus, micro-ônibus, perua de outros municípios”, “ônibus, micro-ônibus, perua de outros metropolitano” (Metrô, 2017).

## 26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



Desde 2016, a qualidade do serviço de transporte público municipal tem sido gravemente afetada em Vargem Grande Paulista a partir das incompatibilidades notadas na prestação de serviços. A concessão de transportes públicos realizada em 2016 resultou na prestação de serviços por um período de um ano e seis meses aproximadamente, em que notou-se uma série de problemas desde questões contratuais a déficits na prestação de serviços aos usuários<sup>7</sup>. Durante esse período, o sistema de transporte público coletivo de Vargem Grande Paulista chegou a atingir o seu menor patamar de uso com cerca de 1,0 mil passageiros diários<sup>8</sup>.

Em agosto de 2018 a administração pública decretou estado de emergência no transporte público da cidade, assumindo integralmente o sistema de transporte, gratuitamente à população<sup>9</sup>. A oferta de transporte gratuito foi realizada com recursos orçamentários municipais, e se, por um lado, teve uma duração curta (de dias) pelo seu caráter emergencial, por outro lado, demonstrou aos gestores públicos que a gratuidade permitia um aumento da demanda por ônibus e uma percepção de aumento das vendas no comércio municipal.

O novo projeto básico do sistema de transporte público coletivo, contratado em 2019, visava superar o último contrato realizado pela prefeitura em 2016 e propor um novo

---

<sup>7</sup> **Empresa de ônibus alega falta de condições de trabalho e para de operar em Vargem Grande Paulista.** Portal O Fique por dentro, Vargem Grande Paulista, 01 de agosto de 2018. Disp em: <<http://www.ofiquepor dentro.com.br/empresa-de-onibus-alega-falta-de-condicoes-de-trabalho-e-para-de-operar-em-vargem-grande-paulista/>>

<sup>8</sup> De acordo com dados de bilhetagem aferidos junto à Secretaria de Planejamento Urbano e Obras Municipais de Vargem Grande Paulista (2019).

<sup>9</sup> **Ônibus gratuito faz o transporte em Vargem Grande Paulista.** Portal Primeiro Notícias, Vargem Grande Paulista, 01 de agosto de 2018. Disp em: <https://primeironoticias.com.br/onibus-gratuito-faz-o-transporte-em-vargem-grande-paulista/>

## 26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



sistema de transporte público coletivo<sup>10</sup>. O novo sistema visava superar as causas e consequências do desequilíbrio financeiro que foram evidenciadas para a operação dos serviços em 2016, de forma a construir novos modelos que pudessem atender às principais demandas dos usuários, nomeadamente a insuficiência e a ineficácia dos itinerários, a inconstância da frequência dos serviços, baixa qualidade dos veículos, e tarifas elevadas, fatores relevantes também para a perda constante de passageiros dos sistemas públicos para os sistemas individuais em diversas cidades e em Vargem Grande Paulista até então.

O projeto também buscava responder aos aspectos econômicos locais afetados pelo uso do transporte. Os passageiros gradualmente deixaram de utilizar o sistema de transporte público do município, e passaram a utilizar sistemas de ônibus intermunicipais, passando, inclusive, a consumir em municípios vizinhos como, por exemplo, os deslocamentos observados entre Vargem Grande Paulista e o centro do município de Cotia. A percepção de perda de receita para municípios vizinhos e o risco de desequilíbrio na economia e no trabalho municipal foi também um importante impulsionador para a elaboração de um novo sistema de transporte público coletivo, capaz de contribuir para o fortalecimento da economia local.

### A CONSTRUÇÃO DO SISTEMA E DO MODELO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

---

<sup>10</sup> Pelegi, A (2019). **Vargem Grande Paulista contrata empresa para elaborar projeto de transporte público**. Diário do Transporte, 23 de janeiro de 2019. Disp em: <<https://diariodotransporte.com.br/2019/01/23/vargem-grande-paulista-contrata-empresa-para-elaborar-projeto-de-transporte-publico/>>

## **26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**

### **7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



O sistema vigente de transporte público coletivo anterior à operação emergencial pela prefeitura em 2018-2019 contava com quatro linhas regulares e uma linha de apoio. Destas, quatro linhas contavam com uma frota de miniônibus e uma linha contava com o modelo convencional de ônibus, compondo uma frota total de 08 veículos no sistema. O sistema, caracterizado por linhas diretas, possuía itinerários extensos, com origem e destino em bairros periféricos, e traçado atendendo à região central da cidade. A tarifa estabelecida para o sistema até então era de R\$ 3,70.

O sistema proposto em projeto básico contou com sete itinerários radiais, com a previsão de um itinerário circular na região central, permitindo a integração dos itinerários em diversos pontos no centro da cidade e eliminando itinerários extensos com origens e destinos em periferias. Para possibilitar a integração operacional dos itinerários e permitir também a integração de usuários de transporte intermunicipal (EMTU), também propôs-se a implantação de um terminal de integração com os transportes metropolitanos. Para permitir um melhor equilíbrio de oferta de transporte municipal em áreas distantes, optou-se por criar itinerários que reforçassem a oferta de serviços de transporte em dois bairros com maior população e menor oferta de transportes: Capela São Pedro e Parque Agreste. Por fim, através de simulação de tempos de viagem e tempo de ciclo para cada itinerário da rede projetada, adotou-se uma frota mínima para a operação dos serviços, considerando a melhoria da frequência dos serviços nas horas pico. O equilíbrio desses fatores determinou, para o sistema de transporte público em Vargem Grande Paulista, uma operação concomitante por 11 veículos, com 2 reserva (reserva operacional), totalizando 13 veículos.

## 26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS

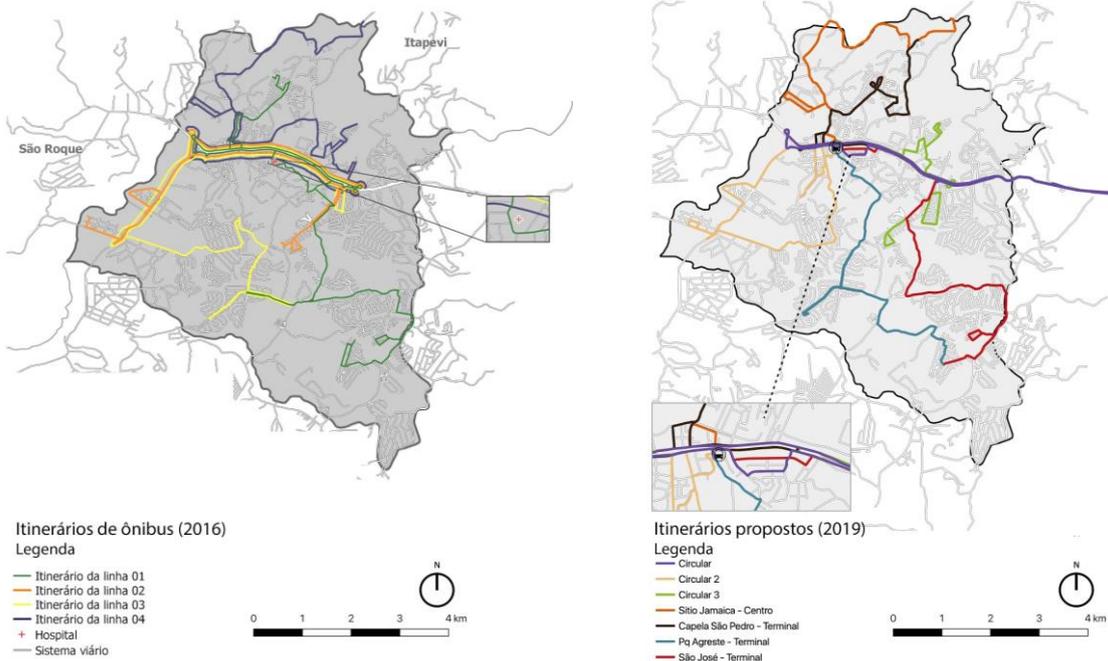


A cobertura do sistema foi aprimorada em relação ao contrato estabelecido em 2016, refletindo uma demanda importante de atendimento a bairros periféricos da cidade. A partir de análises territoriais relacionadas à proporção da população próxima às vias em que circulam linhas de ônibus convencionais nos dias úteis<sup>11</sup>, o sistema proposto permitiu o aumento da parcela da população coberta pelos itinerários de ônibus municipais propostos para 74,36% da população do município, em contraposição a 69,72% de cobertura da população do município observada para a licitação em 2016. Também, o novo projeto ampliou o atendimento para 17h de operação (das 05 horas até às 22 horas da noite) para todos os itinerários, e buscou garantir também a oferta de todos os itinerários em finais de semana, aspectos pouco aprofundados na concessão realizada em 2016. Como resultado, chegou-se a um sistema de transporte coletivo municipal com maior abrangência territorial e maior oferta aos usuários.

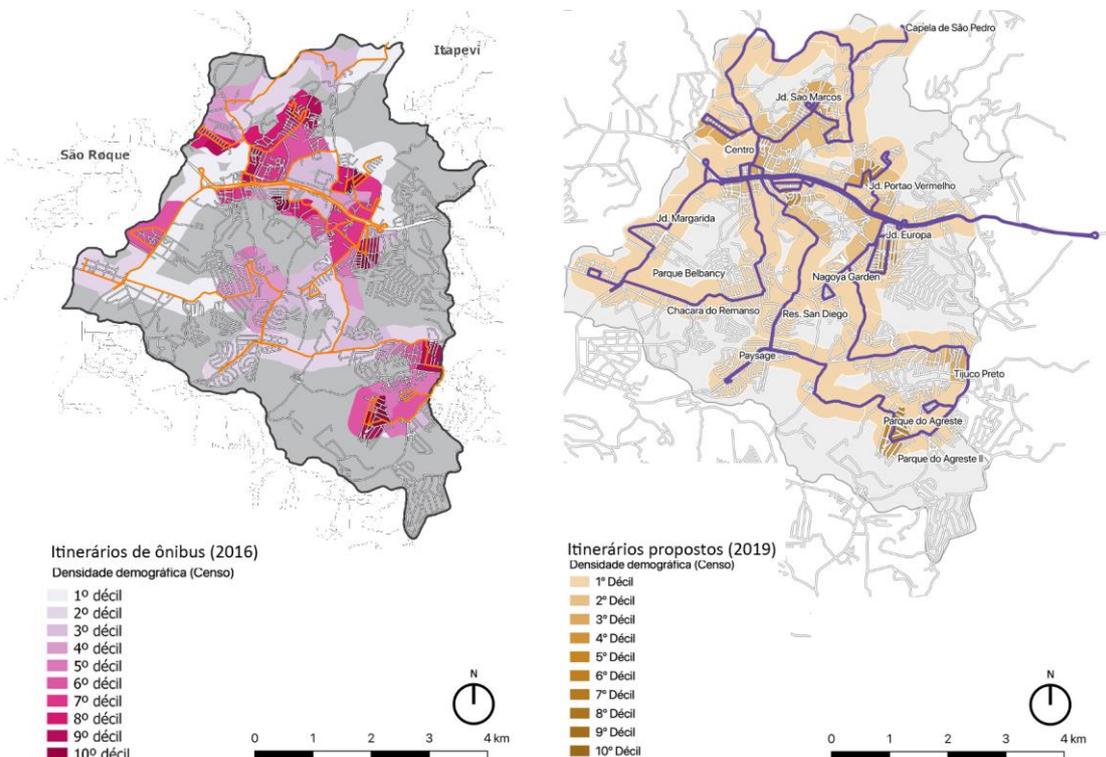
---

<sup>11</sup> O ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) adota o indicador *people near transit*: avalia a proximidade da população aos sistemas de transporte de média e alta capacidade (BRT, VLT, metrô, trem) de uma cidade ou região metropolitana (adotando-se um *buffer* de 1,000 metros em torno dos eixos de transporte). Utilizou-se o mesmo indicador para avaliar a proximidade da população aos sistemas de transporte de baixa capacidade (adotando-se um *buffer* de 300 metros em torno dos itinerários).

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



**Figura 2 e 3 – Itinerários de ônibus em Vargem Grande Paulista. À esquerda, figura 1, itinerários de ônibus definidos em contrato de 2016; à direita, figura 2, itinerários de ônibus definidos em projeto básico (2019). Fonte: Prefeitura Municipal de Vargem Grande Paulista.**



**Figura 4 e 5 – Itinerários de ônibus em Vargem Grande Paulista. À esquerda, figura 1, itinerários de ônibus definidos em contrato de 2016 e indicador de proximidade da população ao sistema de ônibus; à direita, figura 2, itinerários de ônibus definidos em**

## 26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



**projeto básico (2019) e indicador de proximidade da população ao sistema de ônibus.  
Fonte: Prefeitura Municipal de Vargem Grande Paulista.**

A partir do redesenho dos itinerários no projeto básico de sistema de transporte público, buscou-se avaliar os custos associados à prestação de serviços a partir de diferentes modelos de prestação de serviços, os custos associados, e a tarifação ao usuário. Inicialmente, estimou-se o potencial universo de passageiros atendidos pelo novo sistema em 53.900 passageiros mensais, equivalente a uma média de 2.185 passageiros por dia útil, a partir da cobertura do sistema e de parâmetros de utilização pela população. Considerando o modelo tradicional de prestação de serviços de transporte<sup>12</sup>, obteve-se um custo total estimado para o sistema de R\$677,8 mil reais por mês. A partir dos primeiros resultados, notou-se a priori duas barreiras: a necessidade de subsídios ao novo sistema, a fim de atenuar a tarifa repassada ao usuário; e, a partir do estudo dos subsídios possíveis, a avaliação de possibilidades de um modelo de prestação de serviços inovador e gratuito aos usuários.

Para avaliar a necessidade de subsídios em modelos de prestação de serviços sem tarifa ao usuário final, realizou-se estudos de custos associados a modelos de prestação de serviços não tarifados, e em regime de contratação por locação de ônibus com motoristas<sup>13</sup>, foi estimado um custo total de R\$ 456,7 mil mensais. Este custo total se

---

<sup>12</sup> A planilha tarifária de custos padrão foi obtida junto à Associação Nacional de Transporte Público – ANTP, que orienta parâmetros indispensáveis ao compôr uma licitação de transporte. O método de cálculo utilizado é amplamente adotado em cidades de diversos portes em cidades brasileiras, especialmente as de grande porte. Este modelo é voltado à concessão de empresas de propósitos específicos (SPE).

<sup>13</sup> Em cidades de pequeno porte, a concessão para empresas que não sejam de propósito específico se mostra adequada, considerando a baixa complexidade do sistema de transporte.

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



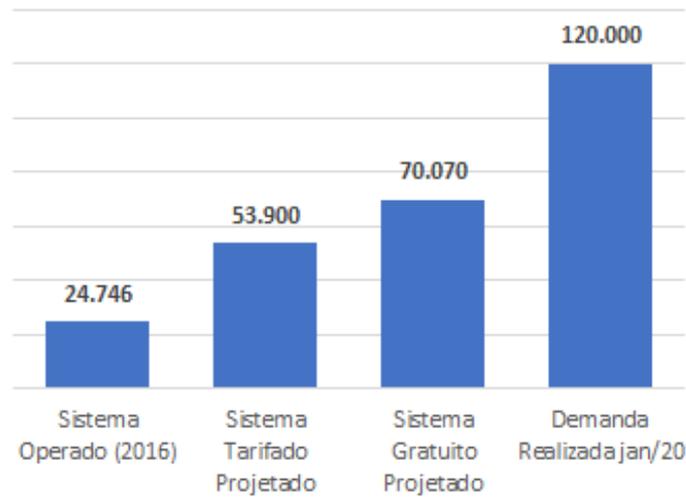
mostrou atrativo para o Poder Público, por reduzir em até 33% os custos totais para o primeiro modelo utilizado, modelo de concessão comum tarifada (em R\$ 677,8 mil mensais).

**Tabela 2 - Comparação de resultados de modelagem de demanda, receita, custos, remuneração e subsídios para o sistema de transporte público em 2016 e para o sistema projetado em 2019.**

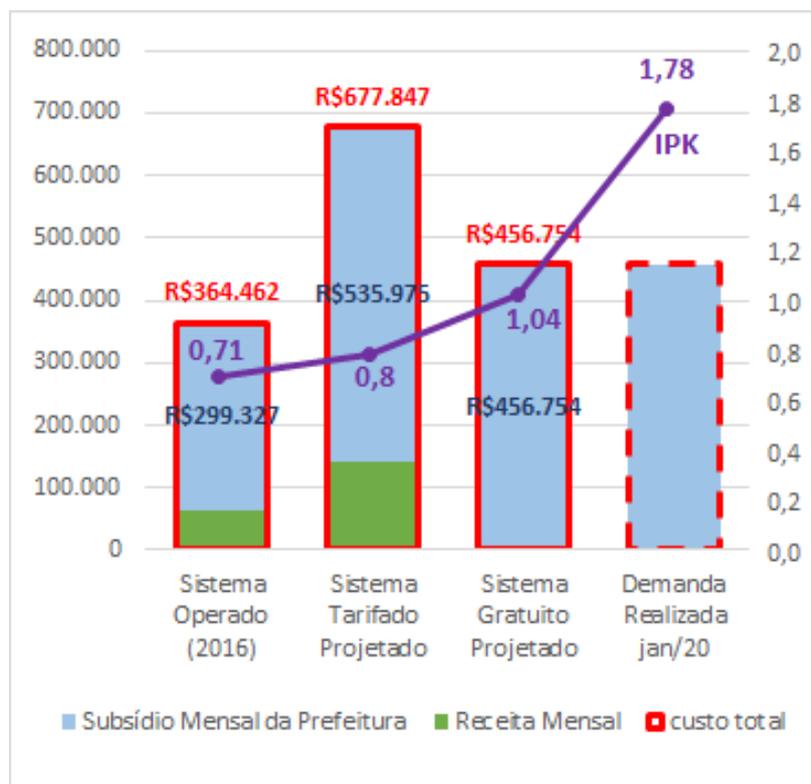
	<b>Sistema operado na cidade (2016)</b>	<b>Sistema Tarifado Projetado</b>	<b>Sistema Gratuito Projetado</b>
<b>Demanda Dia Útil</b>	1.003 passageiros	2.185 passageiros	2.841 passageiros
<b>Demanda Mês</b>	24.746 passageiros	53.900 passageiros	70.070 passageiros
<b>Receita Mensal</b>	R\$ 65.135	R\$141.872	R\$ -
<b>Receita/pax</b>	R\$ 2,63	R\$2,63	R\$ -
<b>Veic*km Mensal</b>	34.633	67.363	67.363
<b>IPK</b>	0,71	0,8	1,04
<b>custo total</b>	R\$ 364.462	R\$677.847	R\$456.754
<b>custo variável</b>	R\$ 58.525	R\$118.758	R\$118.758
<b>custo fixo</b>	R\$ 274.316	R\$500.280	R\$298.369
<b>remuneração</b>	R\$ 24.331	R\$45.252	R\$30.492
<b>Custo/pax</b>	R\$ 14,73	R\$12,58	R\$6,52
<b>Subsídio Mensal da Prefeitura</b>	R\$ 299.327	R\$535.975	R\$456.754

**Fonte: Prefeitura Municipal de Vargem Grande Paulista, com base em metodologia de cálculo da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (2017)**

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



**Figura 6 – Demanda aferida para o sistema de transporte público municipal em 2016, demanda projetada para o sistema público gratuito e demanda aferida em 2020 do sistema de transporte público gratuito em operação. Fonte: Prefeitura Municipal de Vargem Grande Paulista**



**Figura 7 - Índice de Passageiros por Quilômetro aferidos para todo o sistema de transporte em 2016, para o sistema projetado em 2019, e para o sistema em operação em 2020. Fonte: Prefeitura Municipal de Vargem Grande Paulista**

## **26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**

### **7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



O regime de concessão tradicional, demasiadamente complexo e oneroso para o sistema de transporte em Vargem Grande Paulista, foi descartado em prol da utilização de um tipo de contratação comumente utilizado por prefeituras para o transporte escolar – locação de veículos com motorista. De um lado, esse contrato de serviço permite maior simplicidade de gestão, por responder a parâmetros de desempenho, ser flexível a situações atípicas e responder às variações de demanda e, por outro, estimula a concorrência, na medida em que reduz as barreiras de entrada.

Os sistemas de transporte público em contratos tradicionais, por outro lado, pressupõem a implantação de sistemas de tarifação com redes de venda e cobrança, fiscalização embarcada, dentre outros parâmetros, onerando especialmente os sistemas de transporte em municípios de pequeno porte. A eliminação dos cobradores pelo advento da bilhetagem eletrônica já está usualmente discutida na literatura, mas a gratuidade permite a eliminação total dos sistemas, como representantes de venda, meios de pagamento, catracas, bilhetes e todos os processos de checagem e controle.

### **MODELO DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE**

Apesar do modelo proposto apresentar custos reduzidos, ainda torna-se necessária a adoção de estratégias de financiamento para a garantia de sua sustentação financeira, reduzindo a necessidade de subsídios diretos por parte do Poder Público. Os custos do sistema de transporte público gratuito, considerando o gasto mensal de R\$456,7 mil para a operação do sistema, superaria R\$ 5,0 milhões anuais.

## **26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**

### **7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



Para o financiamento de um sistema que não conta com cobrança final ao usuário, verificou-se a possibilidade de uma contribuição específica para o transporte público municipal, como ocorre com iluminação pública ou resíduos sólidos em alguns municípios. As taxas decorrentes da prestação de serviços públicos específicos já estavam previstas no inciso II do Art.3º da Lei Complementar (LC) Nº1, de 1993, que institui o código tributário do Município. Definiu-se, nesse contexto, que a incidência da taxa ocorreria sobre as empresas instaladas no município, e paga por número de funcionários vinculados a ela. Todo o regramento foi tratado por lei específica, apresentada resumidamente mais à frente.

Propôs-se então que a contribuição das empresas, paga através da Taxa de Transporte Público de Passageiros, ao denominado Fundo Municipal de Transporte e Trânsito Urbano (FMTU), permitiria que o empregador deixasse de conceder vale transporte ao funcionário que more no município, passando a pagar um valor mensal ao Fundo. A efetividade da ação depende, portanto, da sensação de vantagem do empregador ao aderir ao programa.

Considerou-se então três hipóteses para o custeio da operação de ônibus municipal: (i) paga integralmente pela totalidade das empresas ativas registradas no município e com RAIS não negativa, em função do número de vínculos registrados; (ii) paga integralmente pela totalidade das empresas ativas registradas no município e com RAIS não negativa, com 10 ou mais vínculos registrados (empresas de maior porte), e; (iii) paga parcialmente por recursos oriundos da Prefeitura e, parcialmente, pela totalidade das

## **26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**

### **7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



empresas ativas registradas no município e com RAIS não negativa, em função do número de vínculos registrados.

Para se chegar ao valor definido para a contribuição do empregador, recorreu-se a dados de número de empresas registradas no município e a quantidade de vínculos (estatutários e CLT)<sup>14</sup>. Em 2017, foram elencados 887 estabelecimentos ativos e com RAIS não-negativa no município de Vargem Grande Paulista, com um total de 10.605 vínculos. Do total de empresas, 23% (212 empresas municipais) possuem 10 ou mais funcionários registrados, sendo que estas empregam 87% do total de todos os vínculos registrados no município (9.230 funcionários).

Portanto, na hipótese da operação de ônibus municipal ser custeada integralmente pela totalidade das empresas ativas registradas no município e com RAIS não negativa, em função do número de vínculos registrados, independente se estatutários ou CLT, teria-se um custo de R\$54,28/empregado. Caso fosse custeado apenas entre as empresas com 10 ou mais funcionários, teria-se um custo estimado em R\$ 62,36 / empregado.

Finalmente, avalia-se a solução de coparticipação do Fundo Municipal do Transporte Trânsito Urbano – FMTU, alimentado, tanto pelas contribuições das empresas através da Taxa de Transporte Público de Passageiros, quanto pela Prefeitura, através de: recursos orçamentários, multas de trânsito, publicidade em pontos de ônibus etc. Neste caso, escolhido pela Prefeitura de Vargem Grande, as contribuições das empresas estariam limitadas a R\$ 39,20 por funcionário (Vargem Grande Paulista, 2019a; 2019c).

---

<sup>14</sup> Ministério do Trabalho e Emprego - MTE (2017). Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) - Ano-Base 2017.

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



Na hipótese da totalidade das empresas ativas no município aderissem ao Fundo, estas seriam responsáveis por uma contribuição mensal agregada de R\$ 415.716, sendo necessário um complemento por parte da Prefeitura de apenas R\$ 41.038 mensais (9,0% dos custos estimados). Caso apenas as empresas com 10 funcionários ou mais contribuam, o agregado ficaria em R\$ 361.816, enquanto o aporte por parte da prefeitura seria de R\$ 94.938 (20,8% dos custos estimados). Neste modelo de coparticipação do Fundo, a prefeitura também seria responsável por absorver eventuais sobrecustos do sistema de transporte, uma vez que a contribuição paga pelas empresas é pré-fixada.

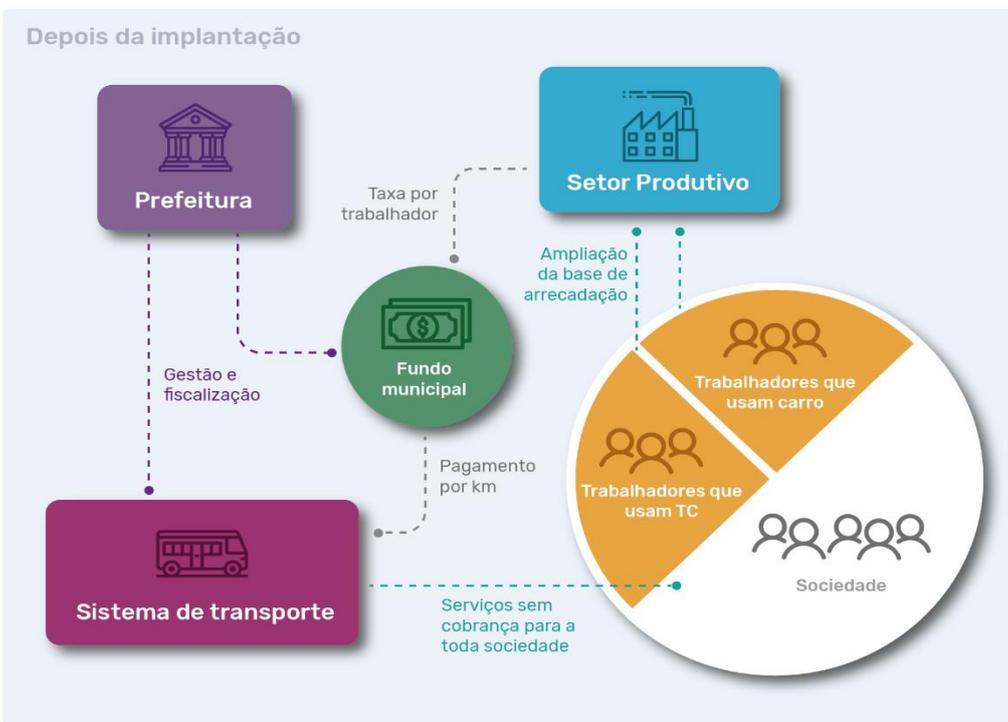
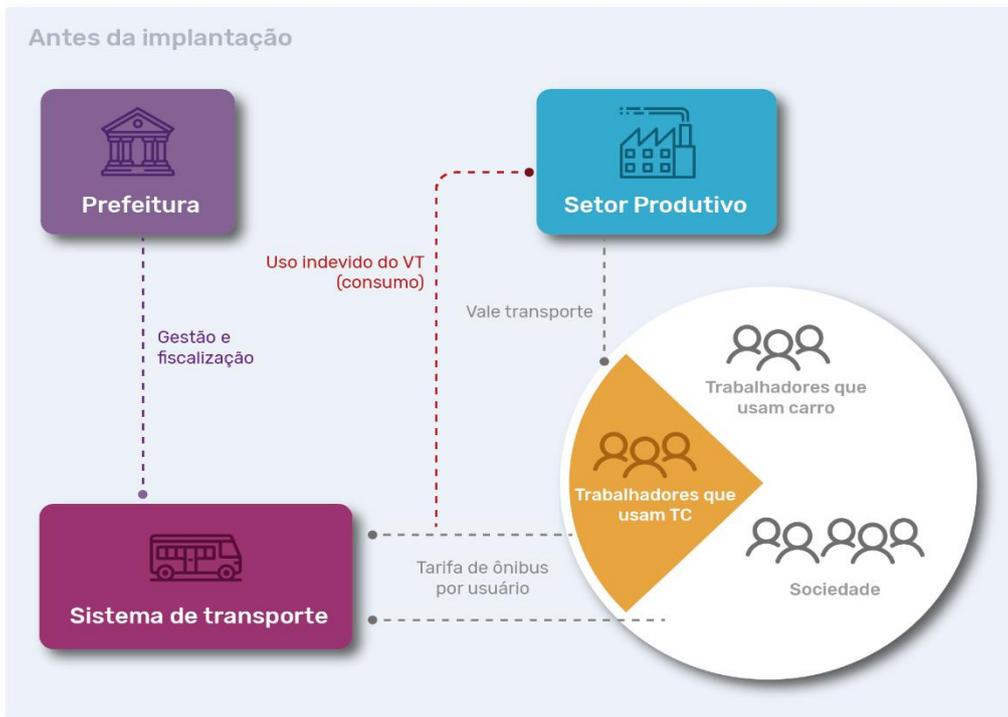


Figura 8 e 9 - Financiamento tradicional de sistemas de transporte público (figura 9, acima) e funcionamento do FMTU (figura 9, abaixo). Fonte: elaboração dos autores

## ESTRUTURA JURÍDICA

## 26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



O código tributário do Município de Vargem Grande Paulista (Vargem Grande Paulista, 1993) define quais as Taxas que compõem os Sistema Tributário do Município. Elas estão divididas entre as taxas decorrentes do poder de fiscalização da Prefeitura, e aquelas derivadas da prestação de serviços específicos por parte de órgãos municipais. O Capítulo III da referida Lei retomada e detalha as tratativas referentes às taxas municipais decorrentes da prestação de serviços específicos (*Ibid.*).

O primeiro passo, portanto, foi dado através de lei complementar (Vargem Grande Paulista, 2019b), que alterou o código tributário municipal para que o seu Art.167 passasse a prever a cobrança de uma taxa relativa à prestação do serviço público de transporte de passageiros<sup>15</sup>. O passo seguinte foi criar um fundo responsável por financiar o planejamento, a implantação e custeio do transporte público, realizado por legislação municipal, através do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito Urbano - FMTU (Vargem Grande Paulista, 2019a). A Lei também institui que constituem receitas dos FMTU:

*“I - dotações orçamentárias; II - Multas de Trânsito; III - Taxa de Transporte Público de Passageiros; IV - receitas provenientes do sistema de estacionamento rotativo; V - receitas originadas em convênios, termos de cooperação ou contratos associados à gestão do transporte público e do*

---

<sup>15</sup> Não foi alterado, contudo, o Art. 3º da mesma Lei, que define quais as taxas previstas, ficando, portanto, a lei contraditória em si mesma. De acordo com o Art.3º as taxas previstas pela prestação de serviço público municipal são: 01) Taxa de Limpeza e Conservação de Vias e Logradouros Públicos; 02) Taxa de Remoção e Coleta de Lixo, e; 03) Taxa de Iluminação Pública (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 5/2001). O art. 2º da LC Nº 89 altera do Art. 167 da LC Nº1 para que as taxas de serviços públicos sejam devidas para: I - Limpeza pública; II - conservação de vias e logradouros públicos; III - Transporte Público de passageiros, destinados ao custeio do serviço de transporte coletivo municipal.

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



*trânsito no Município, bem como pelo desenvolvimento de projetos específicos de sua abrangência; VI - contribuições, transferências de recursos, subvenções, auxílios ou doações, do poder público ou do setor privado; VII - créditos suplementares especiais; VIII - recursos repassados pela União ou por Governos Estaduais; IX - rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras”.*

Sendo que os valores da taxa de transporte público de passageiros serão estabelecidos por ato do Poder Executivo, nos parâmetros fixados no art. 168 do Código Tributário Municipal, que estabelece como base de cálculo da taxa o custo do serviço. Os recursos do FMTU, por sua vez, poderão ser aplicados em (*Ibid.*):

*I - desenvolvimento das atividades previstas no art. 320, do Código de Trânsito Brasileiro; II - financiamento de programas e campanhas de educação para o trânsito; III - aquisição de material permanente ou de consumo e outros insumos, ou contratação de serviços e locação de bens necessários para planejamento, projeto, implantação, manutenção, operação e fiscalização do transporte público e do trânsito no Município; IV - contratação de estudos, projetos, planos ou implantações específicas para transporte público e trânsito; V - implementação de programas visando a melhoria da qualidade dos sistemas de transporte público e trânsito; VI - desenvolvimento, capacitação e aprimoramento de recursos humanos envolvidos na gestão e na prestação dos serviços de transporte público e trânsito; VII - investimentos em infraestrutura urbana de suporte aos*

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



*sistemas de circulação, transporte público e trânsito no Município; VIII - investimentos em equipamentos e capacitação tecnológica para gestão da circulação e dos serviços de transporte público e de trânsito no Município; IX - desenvolvimento de ações e serviços de apoio aos usuários e de garantia de segurança aos pedestres na circulação, e; X - custeio e investimento em outras atividades associadas à circulação, ao transporte público e ao trânsito.*

As ações e as fontes de recursos do FMTU são bastante amplas e abrangentes, o que deixa um espaço discricionário bastante amplo para seu Conselho Diretor<sup>16</sup> atuar conforme a necessidade e juízo. Também, todavia, abre espaço para o que recursos arrecadados através da taxa de contribuição para o serviço de transporte público de passageiros não seja direcionado, necessariamente, para este fim, uma vez que os recursos do FMTU também podem ser aplicados em projetos voltados a trânsito e campanhas educacionais.

A Taxa de Transporte Público de Passageiros, referida no inciso III do Art. 2º da mesma lei municipal (Vargem Grande Paulista, 2019a), por sua vez, foi regulada através de lei específica, definindo a hipótese de incidência, base de cálculo e alíquota (Vargem Grande Paulista, 2019d). No Art.1º desta lei, estabelece que o transporte público de passageiros do município será custeado pelas receitas oriundas do FMTU e, prioritariamente, pela taxa de transporte público de passageiros. No Art. 2º desta lei,

---

<sup>16</sup> Conselho Diretor, composto por: I - um representante da Secretaria de Planejamento Urbano e Obras Municipais, que o preside; II - um representante da Secretaria de Gabinete; III - um representante da Secretaria de Gestão Administrativa e Financeira, e; IV - um representante da Procuradoria Geral do Município; indicados por ato do Executivo Municipal.

## 26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



estabelece a incidência mensal sobre toda pessoa jurídica instalada no município, da alíquota de R\$ 39,20 por funcionário<sup>17</sup>, isentando MEIs, partidos políticos, igrejas e instituições de ensino. As empresas passam a dever declarar, até o dia 20 de cada mês a quantidade de funcionários com quem mantém vínculo de emprego, através de formulário específico (Vargem Grande Paulista, 2019d).

Em paralelo, a criação do programa “Transporte para Todos” no município de Vargem Grande Paulista foi realizada por lei municipal em 2019, esclarecendo os objetivos universalizar a oferta de transporte público coletivo na cidade, através da prestação do serviço de transporte público coletivo urbano, por gestão direta (Vargem Grande Paulista, 2019c). O Art. 4º Lei estabelece que o programa seja custeado integralmente pelo Fundo Municipal de Transporte (FMTU) e veda a cobrança de tarifa ao usuário do serviço. O programa é acessível a todos os munícipes e àqueles que exerçam suas atividades laborativas no município, mediante cadastro prévio<sup>18</sup>.

O fluxograma apresentado na Figura a seguir apresenta a estrutura de leis criadas para fundamentar a política de transportes elaborada pela Prefeitura de Vargem Grande Paulista.

---

<sup>17</sup> Outra opção ser que a Lei se limitasse a estabelecer a incidência, sendo alíquota apresentada em anexo e definida anualmente por decreto. Tal opção reduziria a morosidade de alterações da lei.

<sup>18</sup> Não é feita menção aos usuários esporádicos e turistas, tampouco se haverá cobrança do serviço na hipótese de não cadastro prévio, o que contraria o Art.4º da referida Lei, que veda a cobrança ao usuário.

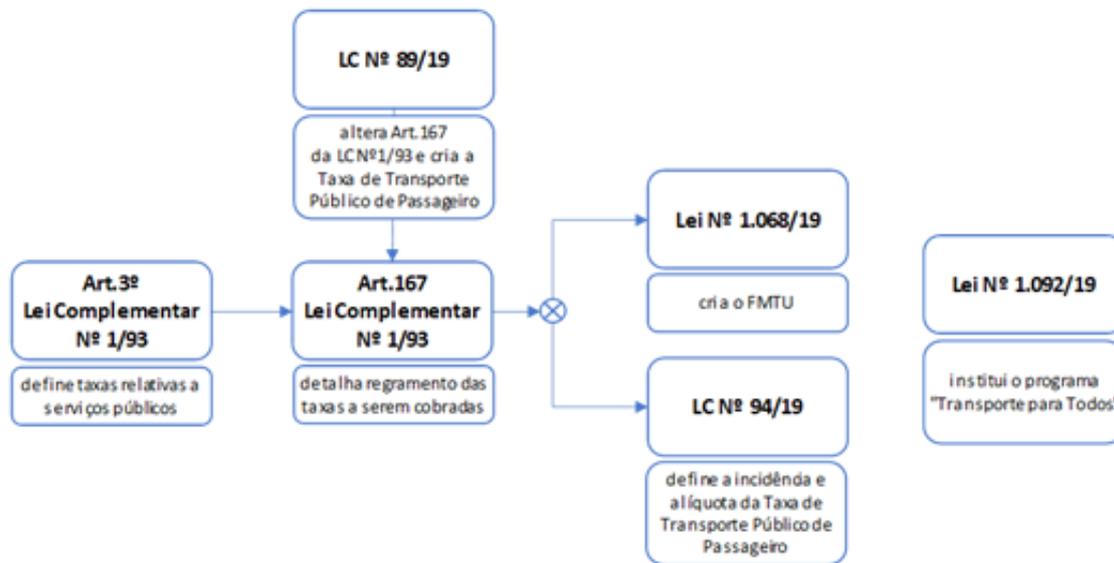


Figura 10 – Fluxo esquemático da legislação criada. Fonte: elaboração dos autores

## DISCUSSÃO

De uma forma geral, o novo sistema de transporte público alçava melhorar os aspectos de atratividade ao usuário, em um modelo de prestação de serviços que buscasse a preservação da sustentabilidade financeira do transporte público coletivo e um sistema gratuito ao usuário.

Dos aspectos relacionados à atratividade, buscou-se ampliar o sistema de forma a permitir que a demanda estimada em 53.900 passageiros mensais pudesse sofrer um aumento expressivo em função da gratuidade universal, em 40% a 50% do total, baseado em revisão de literatura de aumento de demanda por transportes após implementação de gratuidades. No início da operação do novo sistema gratuito, obteve-se uma demanda de 36 mil passageiros transportados no início da operação (2019), valor superior à demanda inicialmente projetada. Entretanto, em pouco mais de três

## 26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA 7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS



meses de implantação, a quantidade de usuários aumentou em mais de 240%, saltando para 123 mil passageiros por mês, o que tem demandado ajustes imediatos na operação dos serviços.

Os impactos da implementação do transporte coletivo gratuito na cidade, contudo, poderão ser avaliados em diversas áreas, a saber: a promoção ao crescimento econômico local, redução da desigualdade social, redução de acidentes e melhoria do meio ambiente. Tendo em vista o pouco tempo de execução do projeto, ainda não é possível medir os impactos socioeconômicos da implantação do sistema de transporte público gratuito em Vargem Grande Paulista. Contudo, baseado em outras pesquisas na área, como os estudos realizados pela *American Public Transportation Association (APTA)*, são esperados resultados positivos. De acordo com esta instituição, “cada dólar investido em transporte público gera US\$ 4,00 em retornos econômicos”<sup>19</sup>. Apenas do ponto de vista do consumo, levando em consideração que as despesas com transporte representam 17,8% dos gastos das famílias no Estado de São Paulo<sup>20</sup>, ficando apenas atrás de habitação, desonerar as famílias deste dispêndio liberaria um importante orçamento para outros tipos de gastos, como alimentação, vestuários e serviços. Assim, no caso de Vargem Grande Paulista, com rendimento médio domiciliar de R\$ 2.918,94 (IBGE, 2010) e 12.541 domicílios (*Ibid.*), tal medida representaria uma injeção potencial da ordem de R\$ 78,2 milhões por ano na economia local, cerca de 4% do PIB Municipal, representando um forte estímulo em especial em comércios e serviços. Concretamente,

---

<sup>19</sup> American Public Transportation Association (2019). **Public Transportation Facts**. Disp em: <<https://www.apta.com/news-publications/public-transportation-facts/>>

<sup>20</sup> Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Pesquisa Orçamentária Familiar – POF 2017-2018.

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



a implantação do sistema de transporte público gratuito obteve impactos positivos para o aumento de usuários e movimentação de pessoas no centro comercial da cidade, ao mesmo tempo em que estes usuários experimentam a diminuição de seus gastos com transporte. No Brasil, onde há grande desigualdade social, as estratégias apresentadas são altamente benéficas dos ponto de vista de inclusão social.

Os resultados relacionados à preservação da sustentabilidade financeira do transporte público coletivo em um sistema gratuito ao usuário ainda devem ser melhor explorados, por conta do cenário de pandemia no Brasil que postergou a implementação do fundo já prevista em lei municipal. Entretanto, espera-se que a adesão de empresas para o pagamento da taxa municipal de transporte seja positiva, especialmente pela eliminação da necessidade de pagamento de Vale Transporte (VT), e que inclusive cria um incentivo a contratação de moradores locais ao invés de pessoas de outras cidades, aumentando a taxa de emprego da população local.

Adicionalmente, a migração de usuários de veículos individuais motorizados para o transporte público coletivo gera outros impactos positivos na medida em que reduz o tempo de viagem ao diminuir o trânsito; em que reduz o custo de manutenção da infraestrutura viária e da gestão do trânsito; em que reduz a emissão de gases poluentes, como CO<sup>2</sup>, e; em que reduz o número de acidentes – benefícios estes tradicionalmente medidos na avaliação de impacto socioeconômico de projetos de transportes.

Qualitativamente, ainda é possível apontar a contribuição do sistema para uma maior inclusão social, uma vez que o transporte gratuito para toda a população local permite

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



que todos os moradores, independentemente de sua idade, ocupação e classe social, tenham acesso a direitos básicos e a serviços, como educação, saúde, cultura, trabalho e lazer, fortalecendo seu papel de cidadã/cidadão no sistema democrático.

## **CONCLUSÕES**

As dificuldades enfrentadas por gestores públicos para garantir a sustentabilidade financeira na prestação de serviços de transporte em municípios brasileiros, especialmente em cidades de pequeno porte brasileiras, tem sido gravemente agravadas pela queda de demanda e de arrecadação tarifária, em consonância com a perda de passageiros para os serviços privados, como, por exemplo, os aplicativos de transporte.

O sistema de transporte público gratuito de Vargem Grande Paulista foi estruturado de forma a permitir a sustentabilidade financeira dos serviços por meio de subsídios cruzados, sem oneração aos usuários por meio de taxas ou tarifas, permitindo um sistema de transporte público gratuito. As estratégias adotadas de regulação pública podem ser exploradas em municípios de pequeno porte que possuem problemas na prestação de sistemas de ônibus ou não ainda possuem sistemas de transporte público.

**Tabela 3 - Quantidade e percentual de municípios com 50 mil habitantes ou menos que possuem e que não possuem sistema de ônibus municipal.**

Total de municípios brasileiros (2019)	5570	
Municípios com 50.000 habitantes ou menos (2019)	4964	89% do total de municípios
Existência de sistema de ônibus	1584	68% dos municípios de

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



municipal (2012) em municípios com 50.000 habitantes ou menos		pequeno porte <b>não</b> possuem sistema de ônibus municipal
---	--	--

**Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2019, 2012)**

Em cidades de pequeno porte, a administração pública poderá realizar uma concessão para empresas que não sejam de propósito específico, considerando a baixa complexidade dos sistemas frotas reduzidas. Desta forma, empresas que realizam outras atividades como, por exemplo, de transporte complementar de passageiros, fretamentos, e turismo, poderão operar sistemas de transporte público, a custos mais baixos, aumentando a competitividade no setor. Em decorrência disso, as estratégias apresentadas deverão envolver ações por parte da prefeitura de forma a assegurar que, na licitação, a empresa ganhadora tenha suficiente estabilidade econômica para cumprir a prestação de serviço com padrão de qualidade ao longo dos anos.

*A equipe se orgulha de participar de um projeto tão inovador e com potencial de influenciar direta e indiretamente a forma como o transporte público é tratado em cidades pequenas e médias, e de melhorar a qualidade de vida de muitas pessoas.*

## Referências

ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos (2017). **Planilha Tarifária: custos dos serviços de ônibus**. São Paulo.

<<http://www.antp.org.br/planilha-tarifaria-custos-do-servico-onibus/apresentacao.html>>

\_\_\_\_ (2019). **Estudo do Impacto Potencial do Transporte por Aplicativo no Transporte Público por Ônibus**. Estudos de Caso: São Paulo e Belo Horizonte. São Paulo.

Brasil (2012) **Lei no 12.587, de 3 de janeiro de 2012**.

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>

\_\_\_\_ (2015) **O desafio da mobilidade urbana**. Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, Brasília.

\_\_\_\_ (2016) **Lei no 13.406, de 26 de dezembro de 2016**.

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2016/lei/L13406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/L13406.htm)>

\_\_\_\_ (2018) **Medida Provisória nº 818, de 2018**.

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/Mpv/mpv818.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Mpv/mpv818.htm)>

**Empresa de ônibus alega falta de condições de trabalho e para de operar em Vargem Grande Paulista**. Portal O Fique por dentro, Vargem Grande Paulista, 01 de agosto de 2018.

<<http://www.ofiquepordentro.com.br/empresa-de-onibus-alega-falta-de->

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



condicoes-de-trabalho-epara-de-operar-em-vargem-grande-paulista/>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010). **Censo demográfico brasileiro**. Brasília.

\_\_\_\_\_(2012). **MUNIC IBGE: Pesquisa de Informações Básicas Municipais**. Brasília

Metrô, Companhia do Metropolitano de São Paulo (2007). **Pesquisa Origem Destino 2007**. São Paulo.

\_\_\_\_\_(2017). **Pesquisa Origem Destino 2017**. São Paulo.

Ministério do Trabalho e Emprego - MTE (2017). **Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) - Ano-Base 2017**. Brasília.

NTU, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (2018). **Relatório anual 2017-18**. Brasília.

\_\_\_\_\_(2019). **Relatório anual 2018-19**. Brasília.

**Ônibus gratuito faz o transporte em Vargem Grande Paulista**. Portal Primeiro Notícias, Vargem Grande Paulista, 01 de agosto de 2018.

<<https://primeironoticias.com.br/onibus-gratuito-faz-o-transporte-em-vargem-grande-paulista/>>

Pelegi, A (2019). **Vargem Grande Paulista contrata empresa para elaborar projeto de transporte público**. Diário do Transporte, 23 de janeiro de 2019.

<<https://diariodotransporte.com.br/2019/01/23/vargem-grande-paulista-contrata-empresa-para-elaborar-projeto-de-transporte-publico/>>

Santini, D (2018). **Passe Livre: As possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização**. Fundação Rosa Luxemburgo.

Vargem Grande Paulista (2019a) **Lei no 1.068, de 25 de fevereiro de 2019**.

<<https://leismunicipais.com.br/a/sp/v/vargem-grande-paulista/lei-ordinaria/2019/106/1068/lei-ordinaria-n-1068-2019-cria-o-fundo-municipal-de->

**26ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA**  
**7º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS**



transporte-e-transito-urbano-fmtu-e-da-outras-providencias>

\_\_\_\_\_ (2019b) **Lei complementar no 89, de 25 de fevereiro de 2019.**

<<https://leismunicipais.com.br/a/sp/v/vargem-grande-paulista/lei-complementar/2019/8/89/lei-complementar-n-89-2019-dispoe-sobre-alteracao-da-lei-complementar-n-001-de-28-de-dezembro-de-1993-do-codigo-tributario-do-municipio-de-vargem-grande-paulista-e-da-outras-providencias>>

\_\_\_\_\_ (2019c) **Lei no 1092, de 15 de outubro de 2019.**

<<https://leismunicipais.com.br/a/sp/v/vargem-grande-paulista/lei-ordinaria/2019/109/1092/lei-ordinaria-n-1092-2019-dispoe-sobre-a-criacao-do-programa-transporte-para-todos-no-municipio-de-vargem-grande-paulista-e-da-outras-providencias>>

\_\_\_\_\_ (2019d) **Lei no 94, de 11 de dezembro de 2019.**

<<https://leismunicipais.com.br/a/sp/v/vargem-grande-paulista/lei-complementar/2019/9/94/lei-complementar-n-94-2019-define-a-hipotese-de-incidencia-a-base-de-calculo-e-aliquota-da-taxa-de-transporte-publico-de-passageiros-que-trata-os-artigos-166-e-167-iii-da-lei-complementar-n-001-de-28-de-dezembro-de-1993-alterada-pela-lei-complementar-n-089-de-25-de-fevereiro-de-2019-bem-como-o-art-2-iii-da-lei-n-1068-de-25-de-fevereiro-de-2019-e-da-outras-providencias>>