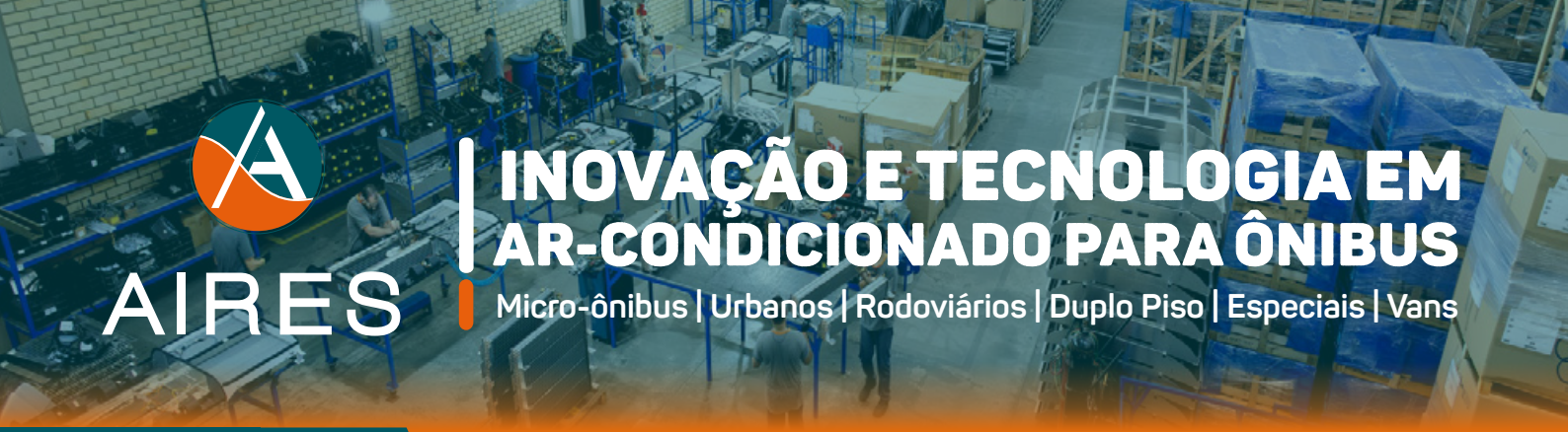


AIRES

INOVAÇÃO E TECNOLOGIA EM AR-CONDICIONADO PARA ÔNIBUS

Micro-ônibus | Urbanos | Rodoviários | Duplo Piso | Especiais | Vans

APLICAÇÃO:

ÔNIBUS URBANO E RODOVIÁRIO

RD 133/136



RD 146/148



APLICAÇÃO:

FRETAMENTO

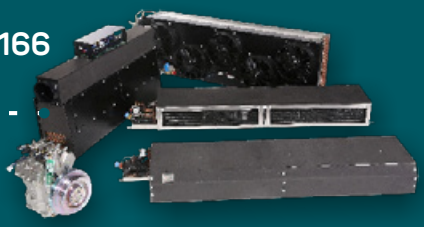


RD 123/126

APLICAÇÃO:

ÔNIBUS DUPLO PISO

DP 160/166



FAMÍLIA C





MCN 95

APLICAÇÃO:

MICRO-ÔNIBUS

APLICAÇÃO:

ÔNIBUS ELÉTRICO



Aires-E

ENTRE EM CONTATO

“TRANSPORTE PARA TODOS”: inclusivo, sustentável e com qualidade

— por **Francisco Christovam**

Com a aprovação definitiva do *Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano*, em 13 de junho de 2026, o país passa a contar com nova base jurídico-legal para reorganizar a relação entre os poderes concedentes e as empresas operadoras dos sistemas urbanos de transportes coletivos.

Apesar desse avanço, a nova Lei nº 15.432/2026, por si só, não é suficiente para assegurar à população um serviço de qualidade, com tarifa módica e padrão de serviço compatível com o observado em cidades de médio e grande portes, principalmente, em países desenvolvidos.

Para alcançar esse objetivo, será necessário, de maneira imprescindível, ampliar as fontes de financiamento destinadas tanto aos investimentos em material rodante e infraestrutura quanto, sobretudo, ao custeio cotidiano da operação dos serviços.

Como não há ambiente político favorável à criação de novos tributos — impostos, taxas, contribuições — e de novas fontes de recursos que onerem diretamente a população, a alternativa mais viável é ampliar a arrecadação a partir de políticas e instrumentos já existentes.

Nesse sentido, proposta em estudo pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), sob o título “Transporte para Todos”, aponta três fontes principais para o custeio da operação: modernização do Vale-Transporte; criação do Vale-Transporte Social, com uso de parte dos recursos já vinculados ao Programa Bolsa-Família; e possibilidade de atribuição de responsabilidades orçamentárias às gratuidades existentes, de modo que recursos da educação custeiem o deslocamento dos estudantes, recursos da saúde banquem o transporte de pessoas doentes e com deficiência física ou mental (PCDs) e recursos da assistência social garantam o transporte dos idosos, com o objetivo de flexibilizar a gestão orçamentária dos entes responsáveis pelos sistemas de transportes públicos.

O Vale-Transporte (VT), instituído pela Lei federal nº 7.418/1985 em caráter facultativo, tornou-se obrigatório em 1987 e é um dos benefícios mais tradicionais do mercado de trabalho brasileiro, exercendo papel essencial na mobilidade urbana ao viabilizar o deslocamento dos trabalhadores entre residência e local de trabalho. Criado para reduzir o impacto dos custos do transporte no orçamento dos empregados, o benefício consolidou-se, ao longo do tempo, como instrumento de acesso ao emprego e de sustentação dos sistemas de transporte coletivo.



(A) Kylian Santos/Shutterstock.com; **(B)** Roberto Resston Fo/Shutterstock.com; **(C)** Joa Souza/Shutterstock.com

Atualmente, o Vale-Transporte passa por uma fase de transição, influenciada por mudanças sociais, pela digitalização das relações trabalhistas, sem a devida regulamentação, e pelo avanço do trabalho remoto e híbrido após 2020. A redução dos trabalhos presenciais levou muitas empresas a suspenderem o benefício, nos dias sem comparecimento ao local de trabalho, além de adotarem o pagamento em dinheiro, ao arrepio da lei, diminuindo a receita dos sistemas de transporte público, ainda fortemente dependentes desse mecanismo de financiamento.

Diante da situação atual, torna-se fundamental promover revisão abrangente e ágil do Vale-Transporte (VT), resgatando seus princípios originais de garantir o acesso ao transporte coletivo. Ao modernizar o VT, cria-se ambiente propício para o aumento expressivo das viagens em transportes coletivos, reduzindo a dependência do transporte individual motorizado. Essa estratégia contribui diretamente para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes das cidades de médio e grande portes, promovendo inclusão social, sustentabilidade ambiental, eficiência urbana e fortalecimento dos sistemas públicos de mobilidade, ao mesmo tempo que favorece a adaptação às transformações do mercado de trabalho.



Atualmente, a NTU se dedica a rever o arcabouço jurídico-legal, econômico e operacional do Vale-Transporte, incorporando novos conceitos e práticas à legislação vigente (Lei federal nº 7.418/1985). Essa revisão implicará a modernização do benefício, com a criação do Vale-Transporte do Trabalhador (VTT).

O VTT será obrigatório para todos os empregados contratados sob o regime da CLT, incluindo trabalhadores domésticos, além de servidores públicos federais, estaduais, municipais e do Distrito Federal. Com a nova proposta, elimina-se a contribuição de 6% do salário-base que era exigida do trabalhador para custear esse benefício, tornando-o integralmente financiado pelo empregador. O VTT será pessoal e intransferível, sendo proibida sua substituição por antecipação em dinheiro, garantindo ao trabalhador acesso livre ao sistema de transporte público coletivo para o qual foi adquirido, com validade mensal.

Os empregadores — públicos e privados — terão que comprovar a aquisição do benefício por meio do eSocial. As empresas que optarem por serviços de fretamento deverão comprovar, também pelo eSocial, a oferta do serviço aos seus trabalhadores. É importante destacar que os gastos das empresas com o VTT poderão ser considerados como insumos para fins de apuração de créditos tributários.

> “O VTT SERÁ OBRIGATÓRIO PARA TODOS OS EMPREGADOS CONTRATADOS SOB O REGIME DA CLT, INCLUINDO TRABALHADORES DOMÉSTICOS, ALÉM DE SERVIDORES PÚBLICOS FEDERAIS, ESTADUAIS, MUNICIPAIS E DO DISTRITO FEDERAL. COM A NOVA PROPOSTA, ELIMINA-SE A CONTRIBUIÇÃO DE 6% DO SALÁRIO-BASE QUE ERA EXIGIDA DO TRABALHADOR PARA CUSTEAR ESSE BENEFÍCIO, TORNANDO-O INTEGRALMENTE FINANCIADO PELO EMPREGADOR.”

De acordo com levantamentos realizados pela NTU, cerca de 55 milhões de trabalhadores poderão ser abrangidos pela nova política. A capacidade de geração de recursos financeiros, a partir das mudanças propostas, pode chegar a quase R$ 60 bilhões por ano, que representa cerca de 55% do custo total da produção do serviço de transporte público coletivo em todo o país. Para arrecadar esse montante, os empregadores, públicos e privados, deverão se responsabilizar por uma contribuição individual de todos os trabalhadores brasileiros formalizados da ordem de R$ 90,00 por mês. Esta deverá ser considerada a principal fonte de recursos para bancar os custos operacionais dos serviços de transportes coletivos urbanos.

No que se refere às gratuidades existentes — idosos, estudantes, pessoas com deficiência, pessoas em tratamento de saúde e outros grupos definidos por legislações específicas —, que representam cerca de 25% do total de passageiros transportados, é indispensável reconhecer que tais benefícios constituem políticas públicas legítimas, de elevado alcance social, mas não podem continuar sendo financiados de forma difusa e indireta pelos demais usuários pagantes do sistema.

Na prática, o custo das gratuidades acaba incorporado à planilha tarifária e repartido entre os passageiros pagantes. Esse mecanismo gera distorção econômica e social, ou seja, quanto maior o número de beneficiários transportados gratuitamente, maior tende a ser a pressão sobre a tarifa pública, cobrada justamente de usuários que, em muitos casos, também pertencem às camadas de menor renda.

Por essa razão, a discussão sobre gratuidades deve ser deslocada do campo meramente tarifário para o campo das políticas públicas setoriais. A gratuidade concedida ao estudante não é apenas questão de transporte, mas instrumento de permanência escolar e de acesso à educação. A gratuidade destinada à pessoa idosa está associada à proteção social, à autonomia e à participação comunitária. Já o transporte gratuito ou subsidiado para pessoas com deficiência ou em tratamento de saúde está diretamente vinculado ao direito à saúde, à acessibilidade e à inclusão.

Assim, a manutenção desses direitos deve vir acompanhada da correspondente responsabilidade orçamentária. A separação entre a decisão política de conceder o benefício e a obrigação financeira de custeá-lo é um dos principais fatores de desequilíbrio dos sistemas de transporte coletivo urbano. Quando o benefício é criado sem previsão de recursos, o operador presta o serviço, o usuário pagante assume parte do custo, e o poder público posterga a solução estrutural do problema.





O equacionamento da questão das gratuidades, na forma apresentada, poderá garantir recursos anuais, provenientes de fontes orçamentárias existentes, da ordem de R$ 25 bilhões, com significativa redução do valor da tarifa pública.

O Vale-Transporte Social (VTS), por sua vez, deverá assegurar transporte público coletivo urbano gratuito para pessoas pertencentes a famílias atendidas pelo Programa Bolsa-Família, que não se enquadrem nas demais categorias de beneficiários — trabalhadores formais, crianças, idosos, estudantes e pessoas com deficiência (PCDs). A União priorizará o atendimento dos inscritos no programa do VTS, conforme a disponibilidade do orçamento anual.

O benefício do VTS terá validade mensal e poderá ser utilizado, exclusivamente, nos sistemas de transporte público coletivo operados no município de residência do beneficiário, sendo facultado ao próprio beneficiário escolher o sistema quando houver mais de uma opção disponível na cidade.

Para garantir o acesso ao VTS, a União poderá efetuar repasses de recursos financeiros aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal, destinados à aquisição do benefício com o órgão responsável pela bilhetagem eletrônica do sistema de transporte público local. Esse órgão será responsável por emitir o VTS, seguindo identidade visual padronizada e estabelecida pela União.

O valor do VTS será fixo em âmbito nacional, correspondendo a 42 viagens mensais multiplicadas pela tarifa pública média nacional, que será calculada e regulamentada pela União. Essa tarifa pública média nacional deverá ser atualizada anualmente.

Esse benefício poderá permitir arrecadação anual significativa, dependendo do percentual retirado do montante destinado ao Programa Bolsa-Família, que atualmente consome cerca de R$ 160 bilhões do orçamento anual da União. Pessoas de baixíssima renda já inscritas no Cadastro Único (CadÚnico) poderão ser contempladas pelo novo benefício, ampliando suas condições de deslocamento para buscar oportunidades de trabalho, acessar serviços essenciais e desenvolver atividades econômicas, sem o pagamento de passagem. Em fase inicial, estima-se que a União possa aportar, anualmente, entre R$ 5 bilhões e R$ 15 bilhões ao VTS, valor que poderá crescer à medida que o benefício se consolide.

A soma dos valores das gratuidades — bancadas pelas três esferas de governo conforme suas respectivas responsabilidades —, do financiamento federal para custear o VTS e dos recursos provenientes dos novos conceitos do VTT poderá responder por cerca de 85% do custo da produção dos serviços de transportes coletivos urbanos de passageiros. Essa engenharia financeira será capaz de propiciar tarifa pública mais módica para pequena parcela da população não beneficiada pelo programa "Transporte Para Todos", e até viabilizar a adoção da tarifa zero universal, dependendo do volume de recursos obtido com as novas políticas.

FRANCISCO CHRISTOVAM
é diretor-presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), bem como membro do Conselho Diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia.

