

CA

ELEIÇÕES
2026



PA

O COLETIVO NAS ELEIÇÕES

Propostas dos candidatos à Presidência e agenda do setor colocam em discussão financiamento, investimentos e sustentabilidade de um serviço essencial para as cidades



A Constituição reconhece o transporte público coletivo como direito social, e o setor chega às eleições de 2026 como protagonista de um debate que ultrapassa a agenda setorial. Garantir a mobilidade e o dinamismo das cidades deixou de ser apenas desafio logístico: tornou-se teste decisivo para a economia, a sustentabilidade ambiental e a qualidade de vida no país. A escalada dos custos operacionais, a perda contínua de passageiros e a pressão sobre as tarifas, porém, sufocam os sistemas urbanos e os colocam diante de um impasse estrutural.

“O transporte público está presente na vida das pessoas todos os dias. Mesmo quem não utiliza o ônibus é diretamente impactado por ele, porque depende da fluidez do trânsito, de um ambiente menos poluído e de uma cidade que funcione melhor. Seus benefícios e impactos são transversais e influenciam a qualidade de vida de toda a população. Por isso esse tema não pode fugir das agendas dos candidatos”, diz o diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho dos Santos.

Apesar dessa relevância, Bicalho observa que o transporte público ainda ocupa pouco espaço nos debates eleitorais e nos programas de governo. “Essa é uma tendência que vem se repetindo nos últimos pleitos. O tema acaba ficando para trás, e sua participação no debate precisa ser ampliada. Isso depende também de o setor trabalhar para conscientizar a classe política sobre a importância do transporte público”, observa.

Nesta edição, a **Revista NTUrbano** analisou os programas de governo que Luiz Inácio Lula da Silva (PT), Flávio Bolsonaro (PL), Ronaldo Caiado (PSD), Renan Santos (Missão), Augusto Cury (DC) e Romeu Zema (Novo) registraram no Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

Os principais candidatos à Presidência apresentam propostas distintas para modernizar os sistemas e ampliar a infraestrutura, com estratégias igualmente distintas para financiar os investimentos e a própria operação. Convergem, no entanto, em três pontos: a transição para uma frota mais limpa, com veículos elétricos e bio-combustíveis; a priorização de sistemas de alta capacidade, como BRTs e modais sobre trilhos; e a aceitação, em graus variados, de Parcerias Público-Privadas. Dois candidatos, no entanto, não tratam da gestão cotidiana do transporte coletivo por ônibus em suas propostas.

O transporte coletivo urbano no Brasil realiza mais de 1,1 bilhão de viagens por mês, e os ônibus respondem por cerca de 90% desses deslocamentos. A Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana (2024), que contou com o apoio da NTU, mostra que o serviço também tem forte dimensão social: passageiros das classes C e D/E realizam quase 80% dos deslocamentos por ônibus.

Ainda assim, o ônibus perde espaço nas grandes cidades brasileiras. Em sete anos, a participação do modal nos deslocamentos urbanos diários caiu de 45,2%, em 2017, para 30,9%, em 2024, enquanto a fatia do transporte individual motorizado subiu de 27,4% para 46,4% no mesmo período.

A redução na demanda acompanha essa perda de participação. Conforme o Anuário NTU 2025–2026, o setor registra atualmente quase 100 milhões de viagens mensais a menos que no período pré-pandemia, em 2019 — uma retração de 22,5%, que pressiona as receitas dos sistemas. Os custos operacionais, por sua vez, permanecem elevados e ampliam o desafio de manter tarifas acessíveis e garantir a sustentabilidade do serviço.

Para Bicalho, o financiamento é um dos principais pontos a serem enfrentados. “O transporte público está perdendo relevância em velocidade muito grande. Para estancar esse processo e evitar as consequências do desmonte dos sistemas que atendem às cidades brasileiras, é fundamental equacionar a questão do financiamento”, afirma.

As equações para a sustentabilidade

Ronaldo Caiado apresenta a abordagem mais direta sobre a estrutura de financiamento do setor. Em seu programa de governo, ele propõe uma Política Nacional de Financiamento sem a criação de novos impostos, a partir da reorganização de fontes já existentes — fundos climáticos, outorgas, taxas de estacionamento e mecanismos de recuperação de mais-valias urbanas.

A proposta separa também a tarifa paga pelo passageiro do custo efetivo do serviço, por meio de reestruturação regulatória e financeira, de forma que o valor da passagem deixe de ser o único parâmetro de sustentabilidade do sistema e os subsídios sejam explicitados. O programa prevê ainda identificar fontes de financiamento para as gratuidades já previstas em lei e atualizar o vale-transporte diante das mudanças nas relações de trabalho e no uso de diferentes modos de deslocamento. Entre os programas analisados pela Revista NTUrbano, Caiado foi o único presidenciável que formulou uma cesta orçamentária dedicada a bancar subsídios e gratuidades com receitas extratarifárias.

Lula, por sua vez, concentrou seu plano de governo na expansão e modernização de infraestrutura e frota, com aporte direto do orçamento federal via Novo PAC. O programa prevê R\$ 118 bilhões em investimentos de infraestrutura urbana, a aquisição imediata de 3.942 ônibus com tecnologia Euro 6 e 203 ônibus elétricos, e a implantação de 296 quilômetros de corredores exclusivos de BRT. O plano também usa o poder de compra do governo federal como instrumento de estímulo à indústria nacional de equipamentos de transporte.

Flávio Bolsonaro defende ampliar a participação de bancos públicos federais no financiamento da compra de ônibus elétricos e movidos a biocombustíveis. Seu programa aborda ainda investimentos em metrô e trens urbanos via crédito subsidiado, em vez de aporte orçamentário direto, e associa a política de mobilidade à redução do tempo de deslocamento. O candidato defende também a integração entre projetos de habitação e infraestrutura de transporte, com o objetivo de aproximar moradia e emprego.

Apesar das diferenças na origem do financiamento, os três candidatos convergem na agenda tecnológica para o setor: Caiado menciona eletrificação, biometano e biocombustíveis; Lula prevê ônibus Euro 6, elétricos e uso de biometano; Flávio Bolsonaro defende veículos elétricos e movidos a biocombustíveis. Os programas que tratam do tema convergem ainda na valorização de sistemas estruturantes de transporte, sobretudo em regiões metropolitanas.

Romeu Zema (Novo) propõe combinação de participação federal e privada para o transporte público. O candidato defende o cofinanciamento de “sistemas estruturantes de transporte coletivo de alta capacidade” e, ao detalhar os modais prioritários, cita a expansão de redes de metrô, trens urbanos e VLTs. Para ampliar os investimentos privados, propõe o uso de Parcerias Público-Privadas (PPPs) e concessões na expansão da infraestrutura. O programa, contudo, não faz menção direta ao transporte coletivo por ônibus ou aos sistemas BRT.

Renan Santos concentra as propostas de mobilidade e infraestrutura no programa Missão Rondon, com foco na macroinfraestrutura nacional e na logística de longa distância. Entre as prioridades estão a expansão da malha ferroviária, das rodovias federais, dos portos e dos aeroportos. O resumo executivo do programa não apresenta menções diretas ao transporte coletivo urbano por ônibus ou aos sistemas BRT.

Augusto Cury também não apresenta propostas específicas para o transporte público coletivo urbano. Sua abordagem para a mobilidade relaciona-se à integração socioespacial de comunidades periféricas, em proposta inspirada em experiências como a de Medellín (Colômbia). O programa prevê ampliar a conexão dessas comunidades com o restante da malha urbana por meio de infraestrutura, acessibilidade e integração territorial, mas não detalha medidas relacionadas a ônibus, tarifas ou financiamento da operação do transporte coletivo.

O QUE OS PRESIDENCIÁVEIS PROMETEM PARA A MOBILIDADE URBANA

Compare as propostas dos candidatos à Presidência da República



LULA

Vincula a mobilidade ao Direito à Cidade e à reforma urbana, para combater desigualdades de acesso



Foco: modais metropolitanos de média e alta capacidade (metrô, trens e VLT) e transporte ferroviário de cargas e passageiros



Ônibus urbano: meta de 296 km de corredores exclusivos padrão BRT em médias e grandes cidades, com aquisição imediata de 3.942 ônibus Euro 6 e 203 elétricos rumo à eletrificação progressiva da frota nacional. Renova a frota em 144 municípios para modernização tecnológica e acessibilidade.



Financiamento: investimentos públicos e privados sob coordenação do Novo PAC



FLÁVIO BOLSONARO

Propõe planejamento urbano para reduzir grandes deslocamentos, integrando habitação e transporte



Foco: linhas de metrô, transporte sobre trilhos e ônibus



Ônibus urbano: diagnostica o tempo perdido em ônibus lotados como “tempo roubado” e defende o transporte coletivo como base da mobilidade. Fomenta a substituição de frotas por ônibus movidos a eletricidade e biocombustíveis, para reduzir a lotação extrema e o tempo de viagem dos trabalhadores.



Financiamento: PPPs e financiamento prioritário via bancos públicos federais



RONALDO CAIADO

Trata o transporte coletivo como direito social, com governança integrada de redes metropolitanas



Foco: ônibus (corredores e faixas exclusivas), metrô, trens metropolitanos, VLT, BRT e mobilidade ativa (calçadas e ciclovias conectadas)



Ônibus urbano: programa nacional de modernização obrigatória da frota, substituindo veículos antigos por ônibus climatizados, acessíveis e silenciosos, com transição flexível e regionalizada de propulsão (elétrica, biometano, biocombustíveis) para proteger o sistema da volatilidade do diesel. Prioriza corredores e faixas exclusivas, prioridade semafórica e terminais integrados, e defende corredores de BRT avaliados por custo-benefício.



Financiamento: Política Nacional de Financiamento; separação entre tarifa pública e custo real; fontes explícitas para gratuidades



ROMEU ZEMA

Propõe reunificar o Ministério da Infraestrutura para centralizar o planejamento de todos os modais



Foco: projetos integrados de infraestrutura de transportes (modais diversos)



Ônibus urbano: propõe cofinanciamento federal e apoio técnico a estados e municípios para sistemas estruturantes de alta capacidade (VLTs, trens urbanos e metrô), sem detalhar o modal ônibus isoladamente. O documento não apresenta propostas específicas de eletrificação ou biocombustíveis exclusivos para frotas de ônibus.



Financiamento: atração de capital privado via modernização das leis de Concessões e PPPs



AUGUSTO CURY

Propõe integração socioespacial, conectando favelas e periferias à malha urbana



Foco: conexões de transporte local e acessibilidade territorial, inspirando-se no modelo de Medellín (Colômbia)



Ônibus urbano: o documento não apresenta propostas específicas para frotas de ônibus. O plano foca em urbanização de favelas, com investimentos gerais em mobilidade e acessibilidade local, e na transição de profissionais para a nova economia.



Financiamento: investimento público em urbanização e REURB (regularização fundiária urbana) acelerada (R\$ 100 bilhões a R\$ 200 bilhões em 10 anos)



RENAN SANTOS

Propõe a integração do território nacional para superar o "Custo Brasil"



Foco: modal ferroviário e hidroviário/portuário; meta de ao menos 40 mil km de malha ferroviária



Ônibus urbano: o documento não apresenta propostas para ônibus urbanos. A "Missão Rondon" volta-se a rodovias federais e à expansão de ferrovias nacionais de passageiros e cargas.



Financiamento: investimento em infraestrutura equivalente a 4% do PIB via concessões, PPPs e ajuste fiscal prévio



As defesas do setor

Garantir o transporte público como direito fundamental exige modelo sustentável, com financiamento compartilhado, investimentos de longo prazo e segurança jurídica. Esses são alguns dos principais pontos defendidos pelo setor em documentos como a *Carta Brasil em Movimento*, da NTU; *O Transporte Move o Brasil - Propostas da CNT ao País*, do Sistema Transporte; e o *Plano CNT de Transporte e Logística 2026*.

As propostas abrangem financiamento, infraestrutura e ambiente regulatório. Convergem na ampliação do acesso ao transporte coletivo, garantia da modicidade tarifária e criação de condições para a continuidade dos investimentos.

Entre as medidas estão a diversificação das fontes de recursos, a criação de linhas específicas para projetos de mobilidade urbana e mecanismos para reduzir a pressão sobre as tarifas. Também são defendidas a participação da União no financiamento das gratuidades, a manutenção da desoneração da folha de pagamento e a revisão periódica das tarifas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Como pagar a conta?

Um dos principais desafios do transporte público brasileiro é reduzir a dependência da tarifa paga pelo passageiro. Por meio do Programa *Transporte para Todos*, que fundamenta a *Carta Brasil em Movimento*, a NTU propõe nova estrutura de custeio, com a participação dos diferentes beneficiários do serviço.

Uma das medidas é reformular o vale-transporte, eliminando o desconto de até 6% do salário do trabalhador e ampliando o acesso ao benefício por meio de contribuição mensal fixa dos empregadores. A proposta busca garantir o acesso à rede de transporte durante todo o mês a todos os trabalhadores. Outra frente é transferir para os orçamentos das políticas públicas que as originam o custo das gratuidades, evitando que essa despesa seja rateada entre os demais passageiros.

A terceira medida é a criação do Vale-Transporte Social, destinado a famílias de baixa renda inscritas no CadÚnico e no Bolsa-Família.

Investir para além dos ciclos de governo

O setor também defende que projetos estruturantes de transporte sejam tratados como políticas de Estado, com planejamento de longo prazo e continuidade dos investimentos, independentemente das mudanças de governo.

O *Plano CNT de Transporte e Logística 2026* reúne 2.837 projetos prioritários em todo o país e estima em R\$ 2 trilhões a necessidade de investimentos. Desse total, 328 projetos são de mobilidade urbana, com investimentos estimados em R\$ 518,4 bilhões.

A carteira inclui intervenções em diferentes modos de transporte, como metrô, trens e infraestrutura para o transporte coletivo por ônibus, incluindo faixas exclusivas e corredores de BRT. Para ampliar a capacidade de investimento e viabilizar projetos de maior porte, as propostas incluem ainda a modernização dos modelos de concessão e o fortalecimento das Parcerias Público-Privadas (PPPs).

Regras para garantir previsibilidade

Segurança jurídica e estabilidade regulatória também são apontadas como condições para a sustentabilidade do transporte urbano. Em *O Transporte Move o Brasil*, a CNT defende regras que ofereçam maior previsibilidade aos contratos e segurança para os investimentos.

Entre as propostas estão a negociação coletiva para definir jornadas e escalas de trabalho, considerando as características de um serviço de operação contínua; maior isonomia concorrencial entre o transporte regular e as plataformas digitais; e medidas de segurança para combater vandalismo, incêndios de veículos e transporte irregular de passageiros.

TRANSPORTE GRATUITO NO DIA DA VOTAÇÃO



O transporte público, essencial para o acesso ao trabalho, à educação, à saúde e a outros serviços, também é condição para o exercício do direito ao voto. Por isso, a Resolução TSE nº 23.751/2026 determina a gratuidade do transporte coletivo urbano municipal e intermunicipal, inclusive metropolitano, nos dias de votação, com oferta compatível com a dos dias úteis.

A regra começou a ser ampliada em 2022, quando o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) determinou que a oferta de transporte público não poderia ser reduzida no dia da eleição. Em 2024, a gratuidade passou a constar expressamente das normas eleitorais e foi mantida para as eleições de 2026.

A operação será definida pelos governos locais. Cabe ao poder público informar à Justiça Eleitoral os itinerários, horários, modalidades disponíveis e eventuais serviços especiais.

No Rio de Janeiro, a gratuidade alcançará diferentes modalidades de transporte na capital, incluindo ônibus convencionais, corredores de BRT, VLT e transporte complementar, como vans locais e comunitárias. Decreto da prefeitura determina que as empresas mantenham 100% da frota de um dia útil, sem redução de horários. A exceção são os ônibus executivos, conhecidos como “frescos”, que continuarão cobrando tarifa.

Em Pernambuco, o Governo do Estado garantiu tarifa zero nos ônibus metropolitanos do Recife e da Região Metropolitana nos dois turnos de votação. O Estado também adotou medidas de fiscalização. O Tribunal Regional Eleitoral de Pernambuco (TRE-PE) notificou municípios do interior, entre eles Caruaru e Petrolina, para verificar a previsão orçamentária dos recursos necessários à gratuidade.

No Piauí, além da gratuidade, a logística prevê transporte especial mediante solicitação para eleitores que vivem em áreas rurais e comunidades tradicionais. A iniciativa busca ampliar o acesso aos locais de votação em regiões distantes dos centros urbanos.

Transporte especial para pessoas com mobilidade reduzida

Uma das novidades das eleições de 2026 é o Programa Seu Voto Importa, instituído pela Resolução TSE nº 23.753/2026. A iniciativa prevê transporte especial gratuito para eleitoras e eleitores com deficiência ou mobilidade reduzida e também contempla pessoas que vivem em territórios indígenas, comunidades quilombolas e outras comunidades tradicionais.

Em São Paulo, maior colégio eleitoral do país, 510.998 eleitoras e eleitores declararam ter algum tipo de deficiência ou dificuldade que pode impactar o exercício do voto, segundo dados do Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo (TRE-SP). Desse total, 158.316 (30,98%) informaram deficiência relacionada à locomoção.

