

Transporte público: eixo estruturante para cidades mais eficientes, inclusivas e sustentáveis

Em momento decisivo para o futuro do transporte público coletivo no Brasil, a mobilidade urbana volta ao centro da agenda pública com debates estruturantes sobre financiamento, governança, sustentabilidade e qualidade dos serviços. A tramitação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, o avanço das discussões sobre modicidade tarifária, os investimentos em renovação de frotas e o planejamento de longo prazo para sistemas de média e alta capacidade compõem cenário relevante para o setor, com amplo intercâmbio de ideias e informações que fortalecem a pluralidade de ideias.

À frente da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Denis Andia compartilha com exclusividade à NTUrbano sua visão sobre os rumos da política nacional de transporte público. Na entrevista, o secretário analisa os desafios e responsabilidades envolvidos no debate sobre Tarifa Zero, apresenta os fundamentos do Plano Nacional de Mobilidade Urbana e discute o papel estratégico do transporte coletivo na agenda climática e nas contribuições que o Brasil proporcionou em debates sobre o tema durante a COP 30.

Com trajetória que inclui a experiência como prefeito de Santa Bárbara d'Oeste (SP), onde implantou a Tarifa Zero aos sábados, Andia traz uma perspectiva que combina visão técnica, gestão pública e conhecimento prático da realidade dos municípios. Uma conversa que revela como o transporte público se consolida como eixo estruturante para cidades mais eficientes, inclusivas e sustentáveis.

— com **Denis Eduardo Andia**

(A) Roberto Resston Fo/Shutterstock.comn; **(B, D)** Prefeitura de Sta. Bárbara d'Oeste (SP); **(C)** Divulgação/Ministério das Cidades; **(E)** Arquivo NTU; **(F)** Divulgação/NTU

O Marco Legal do Transporte Público Coletivo tem avançado em um modelo de construção participativa, envolvendo governos, operadores, especialistas e sociedade civil. Quais são os principais pontos de consenso já consolidados nesta tramitação e quais os desafios restantes até sua aprovação?

Eu considero que o próprio documento do Marco Legal já representa um consenso amplo e qualificado, pois foi construído ao longo de um processo extenso e participativo, coordenado pelo Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, que recebeu mais de 800 contribuições externas. O grande trabalho foi justamente lapidar esse conteúdo, identificar ideias convergentes, organizar propostas semelhantes e estruturar um texto tecnicamente consistente.

Após essa etapa, foi realizado o enxugamento necessário para adequar o conteúdo ao formato legislativo, sem retirar elementos essenciais, apenas reorganizando o que deveria constar como lei e o que poderia ser regulamentado posteriormente. Esse texto foi validado, apresentado ao ministro e encaminhado ao Congresso como substitutivo ao projeto já existente no Senado, de autoria do ex-senador Antonio Anastasia.

A tramitação no Senado foi célere, sob relatoria do senador Veneziano Vital do Rêgo, e o texto foi aprovado. Hoje ele se encontra na Câmara dos Deputados, e nosso esforço é demonstrar que a redação atual já é suficiente para aprovação sem alterações, o que permitiria ao projeto seguir diretamente para sanção presidencial, sem necessidade de retorno ao Senado.

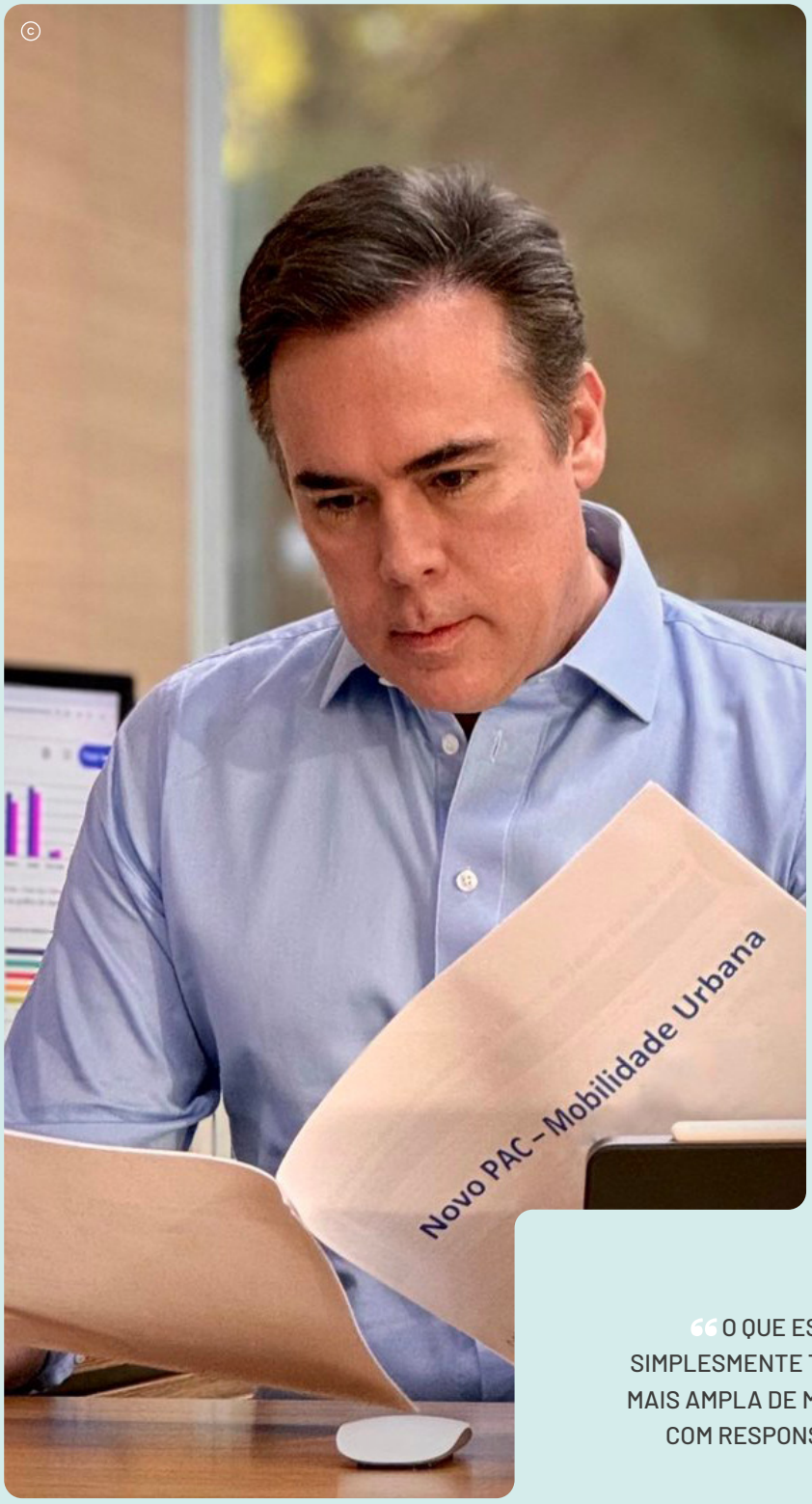
Vejo o Marco Legal como um instrumento estruturante que reorganiza o setor de transporte público coletivo no Brasil. Vale destacar que o Marco Legal não atua isoladamente, mas se articula com outras frentes fundamentais que já estão em andamento, como a renovação de frotas e os investimentos em infraestrutura de média e alta capacidade. Ele cria segurança jurídica, fortalece a governança e estabelece condições para que as políticas de apoio federal às operações sejam sustentáveis, transparentes e eficientes ao longo do tempo.

Como o Ministério das Cidades projeta que o Marco Legal poderá reorganizar o setor de transporte público nos próximos anos, especialmente em termos de sustentabilidade econômica e qualidade dos serviços?

O Marco Legal cria as bases institucionais e jurídicas necessárias para que possamos implementar políticas públicas de forma segura, planejada e permanente. Ele prevê mecanismos fundamentais, como o Fundo Nacional de Transporte Público e os fundos estaduais e municipais, que passam a organizar o fluxo dos recursos e a dar previsibilidade às operações. Isso é essencial para que o repasse de recursos federais para as operações ocorra com segurança e transparência, evitando desorganização e dificuldades de prestação de contas.

Importante ressaltar que não é possível sustentar uma política de modicidade tarifária ou de apoio federal às operações sem que o sistema esteja devidamente organizado, com regras claras, governança definida e qualidade mínima assegurada. O Marco Legal também contribui para elevar o padrão dos serviços ao estabelecer ambiente mais seguro para investimentos públicos e privados, permitindo que as concessões, parcerias público-privadas e contratos sejam estruturados com maior estabilidade. Isso cria condições para que o transporte público seja mais eficiente, mais confiável e mais atrativo para o usuário.

> “O MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO CRIA AS BASES PARA REORGANIZAR O SETOR, GARANTIR PREVISIBILIDADE DE RECURSOS E ELEVAR A QUALIDADE DOS SERVIÇOS, ASSEGURANDO SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA E SEGURANÇA JURÍDICA PARA INVESTIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS.”



O presidente Lula solicitou um estudo sobre a viabilidade da Tarifa Zero no país. Em que etapa esse estudo se encontra e como o governo federal enxerga seu possível papel – técnico, regulatório ou financeiro – em uma política dessa magnitude?

Eu sempre faço questão de destacar que o que estamos discutindo não é simplesmente tarifa zero, mas uma política mais ampla de modicidade tarifária, tratada com responsabilidade e prudência. Nosso trabalho técnico já estava sendo desenvolvido antes mesmo da solicitação presidencial e hoje está bem delineado e preparado para avançar.

No entanto, a definição concreta da política depende da indicação, por parte do Ministério da Fazenda, do volume de recursos disponíveis e da fonte desses recursos. É preciso saber quanto será investido e de onde virá esse recurso para que possamos definir como ele será aplicado — se em gratuidades específicas, redução geral da tarifa, subsídio a determinados públicos ou outras modalidades. Da nossa parte, o trabalho foi acelerado para estar pronto quando formos acionados.

> “O QUE ESTAMOS DISCUTINDO NÃO É SIMPLESMENTE TARIFA ZERO, MAS UMA POLÍTICA MAIS AMPLA DE MODICIDADE TARIFÁRIA, TRATADA COM RESPONSABILIDADE E PRUDÊNCIA.”

Na visão do Ministério, quais são as condições estruturais, fiscais e institucionais necessárias para que modelos de Tarifa Zero possam ser implementados de forma sustentável pelos municípios?

Eu reforço que não adianta falar em tarifa zero sem falar em qualidade do serviço. A sustentabilidade dessa política está diretamente ligada à experiência que o usuário tem no transporte público. Não faz sentido oferecer gratuidade se o ônibus não é pontual, se não é confortável, se não é seguro ou se não oferece previsibilidade.

É fundamental considerar a realidade de cada município: sua capacidade financeira, a existência de subsídios prévios, a qualidade da frota, a infraestrutura disponível e a capacidade de gestão. Cada cidade possui dinâmica própria, e a política precisa ser planejada de forma responsável para que possa ser permanente e não apenas uma ação pontual.

Santa Bárbara d'Oeste implantou Tarifa Zero aos sábados durante sua gestão como prefeito. Quais foram os principais resultados observados e que lições essa experiência prática oferece para o debate nacional sobre o tema?

Implantei a tarifa zero aos sábados em Santa Bárbara d'Oeste, em 2013, como instrumento estratégico para fortalecer o comércio local e estimular a circulação interna da população. A cidade sofria com a evasão de consumidores para o comércio vizinho, e essa política permitiu que os moradores passassem a circular mais em seu próprio município.

O resultado foi o fortalecimento significativo do comércio local e o aumento da arrecadação municipal, que passou a cobrir os custos da operação da gratuidade. Além disso, a política ampliou o acesso da população a lazer, áreas de convivência, serviços de saúde e encontros familiares, criando uma dinâmica urbana mais integrada e inclusiva. A principal lição dessa experiência é que a tarifa zero só é eficaz quando está acompanhada de qualidade do serviço. Antes de implementá-la, renovei 100% da frota, garantindo uma experiência mais moderna, confortável e segura para os usuários.





Cada cidade possui sua realidade específica, e não existe modelo único. É necessário considerar a capacidade financeira, a estrutura do sistema e a experiência do usuário. A política deve ser planejada com responsabilidade, pois sem qualidade ela não se sustenta.

Considerando o mosaico de iniciativas de Tarifa Zero pelo país, como o Ministério avalia os diferentes modelos já testados e quais parâmetros considera essenciais para orientar boas práticas?

Reitero que não existe um modelo único de Tarifa Zero que possa ser aplicado de forma generalizada em todos os municípios, porque cada cidade possui realidade econômica, social e estrutural distinta. O que eu tenho defendido é que precisamos tratar esse tema com muita responsabilidade, evitando simplificações e entendendo que a Tarifa Zero deve ser vista dentro de um conceito mais amplo de modicidade tarifária.

A experiência mostra que a Tarifa Zero pode funcionar em determinados contextos e situações específicas, como foi o caso de Santa Bárbara d'Oeste.

O que considero essencial como parâmetro para boas práticas é a qualidade do serviço. A gratuidade perde sentido se o transporte não é confiável e não convida o cidadão a utilizá-lo. Também são fundamentais a capacidade financeira do município, a existência de subsídios estruturados, a organização administrativa e a transparência na gestão dos recursos. Cada cidade precisa avaliar sua própria condição fiscal, sua estrutura de frota, sua malha de transporte e o impacto que essa política terá na operação ao longo do tempo.

Além disso, é importante entender que a Tarifa Zero não pode ser uma política isolada ou apenas pontual. Ela precisa estar inserida em uma estratégia mais ampla de mobilidade urbana, que inclua investimentos em infraestrutura, modernização da frota, planejamento urbano e integração com outras políticas públicas.

Portanto, a avaliação que fazemos é que os modelos já testados no país devem ser analisados respeitando suas especificidades locais, e que as boas práticas devem se orientar por qualidade do serviço, sustentabilidade financeira, planejamento técnico e responsabilidade na gestão pública.

O Plano Nacional de Mobilidade Urbana, anunciado na abertura do Arena ANTP, traz diretrizes que pretendem orientar a política nacional pelos próximos anos. Quais são os eixos estruturantes desse plano e como ele dialoga com os desafios atuais das cidades?

O Plano Nacional de Mobilidade Urbana está estruturado em quatro grandes eixos: transporte público coletivo, mobilidade ativa, micromobilidade e desenvolvimento institucional, além de eixos transversais como sustentabilidade e segurança viária. Mas é importante destacar que ele também se insere em uma visão mais ampla de longo prazo, a exemplo do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, desenvolvido pela parceria entre o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que visitou 21 regiões metropolitanas com mais de 1 milhão de habitantes em todo o país.

Esse estudo identificou toda a rede de média e alta capacidade existente, mapeou projetos em discussão e em debate, coletou dados de origem e destino e projetou uma rede futura para os próximos 30 anos. Foram identificados 187 projetos estruturantes de transporte público, que comporão uma carteira estratégica de investimentos. Essa iniciativa representa, pela primeira vez, um olhar de longo prazo sobre os grandes investimentos necessários em transporte público no Brasil, com visão integrada entre recursos federais, estaduais, municipais e a modelagem de parcerias público-privadas e concessões públicas.

Quais são as etapas previstas para a implementação do Plano Nacional de Mobilidade Urbana em 2025 e 2026, e como o Ministério pretende apoiar estados e municípios na execução das diretrizes?

Já realizamos etapas fundamentais, como levantamento de dados, organização metodológica e estruturação técnica do plano. A previsão é realizar duas audiências públicas em 2026, uma em março e outra em novembro, para ampliar o debate e incorporar contribuições da sociedade e do setor.

Ao final desse processo, o plano deverá estar consolidado para início de sua implementação em 2027. Essa visão de longo prazo, somada ao Marco Legal, permitirá catalisar investimentos públicos e privados e dar segurança jurídica para a execução das políticas de mobilidade urbana no país.

Como a política de mobilidade urbana está integrada ao Plano Clima e qual é o papel do transporte público no cumprimento das metas de mitigação e adaptação climática?

Eu entendo o transporte público como uma ferramenta natural e estratégica de mitigação das emissões. O Plano Nacional de Mobilidade Urbana dialoga diretamente com o Plano Clima ao reconhecer que quanto mais transporte público eficiente, menos veículos individuais nas ruas, menos poluição e menos emissão de gases do efeito estufa.

Esse conjunto de políticas reforça o transporte público como instrumento central, tanto na mitigação, quanto na adaptação às mudanças climáticas. A renovação de frotas, incluindo tecnologias Euro 6 e veículos elétricos, não só melhora a qualidade do serviço, mas reduz significativamente as emissões, contribuindo de forma objetiva para a sustentabilidade ambiental

> “ENTENDO O TRANSPORTE PÚBLICO COMO FERRAMENTA ESTRATÉGICA DE MITIGAÇÃO DAS EMISSÕES. QUANTO MAIS TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE, MENOR O USO DE VEÍCULOS INDIVIDUAIS E MENOR A EMISSÃO DE POLUENTES.”

A COP 30 foi uma vitrine importante para o Brasil. Quais contribuições o Ministério das Cidades levou ao debate internacional e como o transporte público pode ser apresentado como vetor estratégico para cidades mais sustentáveis?

Na COP 30, apresentamos de forma clara como as cidades podem contribuir de maneira concreta para a redução das emissões a partir da incorporação de soluções locais que priorizem o transporte público de qualidade e limpo, além da valorização da mobilidade ativa, como o deslocamento a pé, por bicicleta e a micromobilidade.

Mostramos que o Brasil conta com um programa federal voltado à renovação da frota de ônibus urbanos com veículos de zero e baixa emissão, alinhado a uma política permanente de assistência técnica aos entes públicos e ao fortalecimento da atuação da indústria nacional. Também evidenciamos que o governo federal retomou os investimentos em corredores de transporte e avançou para além disso, estruturando uma carteira de longo prazo de projetos de média e alta capacidade em transporte público.

Importante reforçar que esse planejamento inclui a construção de soluções e modelagens que buscam atrair investimentos internacionais e novos fundos de investimento, reforçando o papel do transporte público como eixo estratégico da transição energética urbana. Nesse contexto, destacamos também o potencial de ampliação dos mecanismos de financiamento verde para os operadores privados, com o objetivo de criar um ambiente mais favorável para investimentos sustentáveis, especialmente considerando o avanço do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, que se encontra pronto para aprovação.

Além disso, assinamos uma declaração conjunta com outros países, reforçando o compromisso de reduzir as emissões no setor de transporte a partir da incorporação de soluções e tecnologias baseadas no uso de energias renováveis, consolidando o transporte público brasileiro como parte ativa da agenda climática global.



DENIS ANDIA
é secretário Nacional de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades. Formado em Publicidade e Propaganda pela PUC Campinas. Conselheiro Administrativo da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Conselheiro titular do Contran (Conselho Nacional de Trânsito). Prefeito reeleito de Santa Bárbara d'Oeste/SP (2013-2016 e 2017-2020).