

Corte nos recursos federais pressiona mobilidade urbana e reacende debate sobre financiamento dos sistemas

Redução orçamentária em 2026 ocorre em meio à retomada dos investimentos do Novo PAC e amplia a discussão sobre novos mecanismos de financiamento

A proposta do Orçamento Federal para 2026 insere a mobilidade urbana em contexto político e fiscal particularmente sensível. Em ano marcado por eleições nacionais e por debate cada vez mais intenso sobre o financiamento do transporte público, o Ministério das Cidades terá redução de cerca de 27% em sua dotação para o ano. Isso afetará diretamente o Programa de Mobilidade Urbana (código orçamentário 2319) do MCidades, com a previsão orçamentária caindo para R$ 753 milhões no atual exercício, valor inferior ao autorizado em 2025, que foi de 986,3 milhões.

O cenário ocorre em momento de retomada do papel do Estado como indutor do desenvolvimento, após mais de uma década sem seleções relevantes de projetos estruturantes em mobilidade urbana. Para o secretário nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Denis Andia, a leitura do orçamento precisa considerar o estágio atual da carteira de investimentos do Novo PAC.

"Com o lançamento do Novo PAC, a orientação do governo foi estabelecer prioridades claras: concluir obras paralisadas e, apenas em um segundo momento, selecionar novos projetos, dando preferência àqueles com maior maturidade técnica", afirma. Segundo Andia, muitos dos novos empreendimentos, como projetos de BRT e sistemas sobre trilhos, ainda se encontram em etapas iniciais — como licenciamento ambiental, desapropriações e processos de licitação — e, por isso, demandam menos recursos neste momento. "Os recursos previstos para 2026 estão alinhados com as necessidades do cronograma das obras em andamento. O ritmo do repasse será ditado pelo ritmo da execução", diz.

Andia acrescenta que o governo federal mantém margem de flexibilidade para ajustar o orçamento conforme a evolução das obras. "Nenhuma obra prioritária, que esteja avançando e gerando emprego, ficará desassistida. Onde houver projeto avançando, haverá recurso garantido", reforça.

(A) Embarq Brasil; (B) GVBus; (C) Hellen Tôrres/NTU

Pressão fiscal e limites do modelo atual

O cenário de compressão das despesas discricionárias reforça os desafios estruturais do financiamento do transporte público. Para Francisco Christovam, diretor-presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), o orçamento de 2026 explicita os limites de um modelo excessivamente dependente de repasses anuais.

"O transporte público no Brasil opera muito próximo do seu limite financeiro. Quando há retração no investimento público, o sistema perde capacidade de expandir, de se modernizar e até de manter a qualidade do serviço", afirma Christovam. Segundo o executivo, a falta de previsibilidade orçamentária amplia o risco de postergação de projetos e de decisões emergenciais por parte dos gestores locais.

Renovação de frota e transição energética

Ao tratar desafios ligados à descarbonização da cadeia, o Ministério das Cidades ressalta que a renovação de frota não está condicionada à dotação do Programa 2319. "A renovação é apoiada principalmente por financiamento com recursos do FGTS, e não por repasses do Orçamento Geral da União", explica Andia.

De acordo com o secretário, o governo federal está promovendo o maior ciclo recente de renovação de frotas, com linhas de crédito acessíveis para veículos elétricos, a gás e com padrão Euro 6. Apenas em 2026, serão disponibilizados R$ 6,4 bilhões via FGTS para mobilidade urbana, com previsão de manutenção desse volume nos próximos quatro anos.



> "O TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL OPERA MUITO PRÓXIMO DO SEU LIMITE FINANCEIRO. QUANDO HÁ RETRAÇÃO NO INVESTIMENTO PÚBLICO, O SISTEMA PERDE CAPACIDADE DE EXPANDIR, DE SE MODERNIZAR E ATÉ DE MANTER A QUALIDADE DO SERVIÇO."
>
> **Francisco Christovam**
> diretor-presidente da NTU

Francisco Christovam avalia que o financiamento estruturado é essencial para viabilizar a transição tecnológica. "A renovação da frota melhora o serviço, reduz os custos operacionais e tem impacto ambiental relevante. Mas, para que isso se sustente, é fundamental que os instrumentos de financiamento tenham continuidade e previsibilidade", observa.

Emendas parlamentares e foco em projetos estruturantes

Outro ponto sensível é a aplicação das emendas parlamentares. Andia afirma que o Ministério das Cidades tem trabalhado para que esses recursos não sejam pulverizados em intervenções pontuais, mas direcionados a projetos estruturantes, com maior impacto. Ele destaca que o diálogo com deputados e senadores foi intensificado e que as recentes regras de transparência das emendas criaram ambiente mais favorável para alinhar os recursos do Congresso às prioridades do governo federal no setor.

Como suporte técnico, o Ministério das Cidades, em parceria com o BNDES, vem desenvolvendo o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, que mapeia projetos de média e alta capacidade nas 21 maiores regiões metropolitanas do país. "A ideia é oferecer ao Parlamento um portfólio de projetos maduros, capazes de transformar a mobilidade nas grandes cidades", explica.

Impactos sobre custos e tarifa

A redução do investimento em infraestrutura tende a pressionar os custos operacionais dos sistemas municipais. Christovam destaca que sistemas lentos e pouco eficientes acabam refletindo diretamente na planilha de custos. "Infraestrutura adequada é fator-chave para reduzir consumo de combustível, desgaste de veículos e necessidade de frota adicional", afirma.

O Ministério das Cidades sustenta que os investimentos do Novo PAC atuam como "subsídio estrutural", ao elevar a eficiência operacional. Segundo Andia, corredores exclusivos, BRTs e sistemas sobre trilhos aumentam a velocidade comercial, reduzem os custos e criam as condições para a modicidade tarifária. "Estamos trabalhando no Marco Legal para garantir que esses ganhos de produtividade sejam revertidos em qualidade do serviço e tarifas mais equilibradas para o usuário", conclui.

MARCO LEGAL
COMO RESPOSTA ESTRUTURAL



Em contexto de restrição fiscal e necessidade de previsibilidade, o Marco Legal do Transporte Público ganha centralidade neste debate. A proposta busca estabelecer maior segurança jurídica para gestores e operadores, fundamental para atrair investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana, além de estabelecer bases permanentes para o custeio do setor, com regras claras para a separação entre tarifa pública e tarifa de remuneração, além da definição transparente de subsídios.

Para o setor, o Marco Legal representa um avanço ao reduzir a dependência exclusiva de repasses orçamentários e permitir que políticas como tarifas reduzidas ou gratuidades sejam sustentadas por fontes perenes de recursos e planejamento de longo prazo. Em ambiente de compressão das despesas discricionárias, o instrumento se apresenta como peça-chave para garantir a continuidade dos investimentos, a eficiência dos sistemas e a sustentabilidade econômica do transporte público urbano no país.

Revista Ônibus, 25 anos entregando a melhor comunicação do setor

Vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo 2024 na categoria Comunicação Setorial



Motivos para anunciar na Revista Ônibus

- Uma revista premiada
- Abrangência nacional
- Mailing qualificado 10k
- 100% digital

Anuncie: comercial@revistaonibus.com.br

Revista Ônibus