Uma marca que move gerações

Há oito décadas, a **Caio** constrói não apenas carrocerias, mas **confiança.** De nossos primeiros modelos artesanais aos que hoje circulam **em todo o Brasil e em diversos países,** cada produto carrega a **tradição de quem entende a responsabilidade de transportar milhões de pessoas todos os dias.**



MKT CAIO | DEZ 25

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Desacelere.
Seu bem maior é a vida.

CAIO

Escaneie o QR Code e saiba mais sobre a história da Caio.

SIGA A CAIO NAS REDES SOCIAIS

www.caio.com.br | @caioinduscaroficial | company/caioinduscaroficial | @caioinduscaroficial | company/caioinduscaroficial



MOBILIDADE URBANA NO BRASIL EM 2026

— por **Francisco Christovam**

No congresso da ANTP (Arena ANTP 2025), realizado em outubro do ano passado, especialistas do setor como Ogeny Pedro Maia Neto, presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana; Pedro Henrique de Moraes Marques, chefe do Departamento de Mobilidade Urbana do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); e Jurandir Fernandes, professor da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e vice-presidente honorário da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), debateram as perspectivas e as tendências para o transporte público coletivo de passageiros para 2026.

Com o objetivo de se realizar uma análise conjuntural e não uma apreciação muito detalhada, por modos ou por projetos, os três painelistas destacaram que este ano de 2026 será estratégico para o desenvolvimento do setor, em razão de oportunidades para inovação, modernização e, também, de ambiente regulatório mais maduro, além de novo ciclo de investimentos. Entretanto, persistem desafios estruturais de financiamento e a necessidade urgente de adaptação às demandas sociais e ambientais, exigindo dos "stakeholders" análise preditiva e estratégica para navegar entre tecnologia, economia e política.

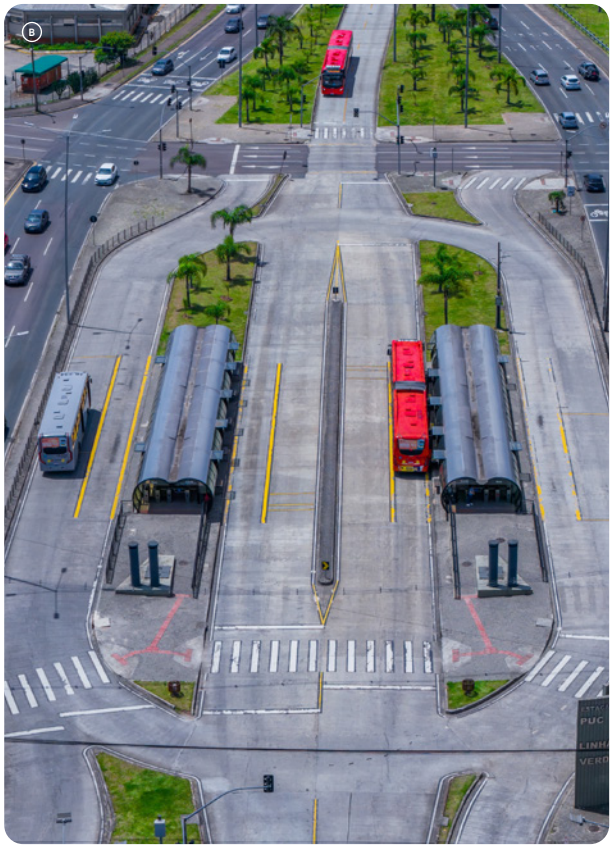
O transporte coletivo é reconhecido como serviço público essencial e fundamental para a organização urbana e para a qualidade de vida nas cidades. Contudo, a capacidade do setor de cumprir sua função está diretamente ligada ao preparo dos órgãos gestores e à existência de fontes de recursos, para investimentos e custeio, necessários à prestação dos serviços. O contexto eleitoral de 2026 torna ainda mais relevante a definição de estratégias para superar desafios e aproveitar oportunidades, influenciando o futuro da mobilidade urbana nas próximas décadas.

Os aspectos jurídico-legais devem ser transformados pelo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, em fase final de discussão no Congresso Nacional. Sua implementação, prevista para este ano, trará exigências operacionais mais rigorosas e um ambiente de fiscalização também mais fortalecido. Entre os avanços, destaca-se a diversificação dos modelos de contratação, como parcerias público-privadas (PPPs) e novos tipos de contratos de concessão, permitindo dissociar parte do risco tarifário do risco do investimento em infraestrutura e em material rodante.

(A) Rovena Rosa/Agência Brasil; (B) Pixel Polar/Shutterstock.com

O Marco Legal também impõe novos padrões de qualidade e acessibilidade, incentivando os operadores a renovar frotas e aprimorar a infraestrutura, com vistas a garantir conformidade regulatória. A nova base jurídica deverá estabelecer diretrizes para um transporte mais moderno, acessível e sustentável, alinhando o setor com as demandas sociais e ambientais emergentes. Ogeny Maia destacou que o Marco Legal deverá afiançar o transporte público como direito social e serviço essencial, promovendo maior segurança jurídica para os contratos, incentivando a sustentabilidade, criando regras claras de financiamento e melhorando a qualidade dos serviços prestados à população.

O aumento dos investimentos públicos e privados está sendo promovido por estratégia federal coordenada, com destaque para o papel do BNDES como indutor de investimentos. O Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), desenvolvido em parceria com o Ministério das Cidades, mapeou cerca de 200 projetos, de média e alta capacidades, em 21 regiões metropolitanas, totalizando quase R$ 450 bilhões de investimentos no setor e oferecendo previsibilidade ao mercado para novos tipos de contratação.



> “O TRANSPORTE COLETIVO É RECONHECIDO COMO SERVIÇO PÚBLICO ESSENCIAL E FUNDAMENTAL PARA A ORGANIZAÇÃO URBANA E PARA A QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES. CONTUDO, A CAPACIDADE DO SETOR DE CUMPRIR SUA FUNÇÃO ESTÁ DIRETAMENTE LIGADA AO PREPARO DOS ÓRGÃOS GESTORES E À EXISTÊNCIA DE FONTES DE RECURSOS, PARA INVESTIMENTOS E CUSTEIO, NECESSÁRIOS À PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS.”

A predominância de projetos em regiões metropolitanas reforça a necessidade de coordenação entre as diferentes esferas de governo. O investimento federal estimula estados e municípios a fortalecerem ou a criarem *Autoridades Metropolitanas*, essenciais para integração modal e tarifária módica e eficiente. Superar as dificuldades próprias da gestão metropolitana é condição fundamental para avançar na integração dos sistemas de transporte coletivo. Pedro Henrique ressaltou a importância de boa governança das empresas operadoras de transportes para a concessão de financiamentos, tanto para investimentos em infraestrutura, como para aquisição de frota.

O uso de novas tecnologias será o principal catalisador de eficiência, sustentabilidade e atratividade do transporte coletivo em 2026. A coleta massiva de dados possibilita a otimização de rotas e de horários, enquanto a manutenção preditiva, baseada em *Big Data*, pode reduzir custos e aumentar a confiabilidade operacional. Exemplos como o BRT de Goiânia e o BRT de Sorocaba ilustram o sucesso da aplicação de modernos *Intelligent Transport Systems (ITS)* na operação e na redução de custos operacionais.

A Inteligência Artificial (IA), incorporada não apenas à gestão de frotas, mas, também, para aprimorar a experiência do passageiro, deverá oferecer previsões mais precisas e integração entre os diferentes modais, incluindo micromobilidade (bicicletas e patinetes). O objetivo é criar uma experiência fluida de “mobilidade como serviço”, garantindo acesso facilitado e integrado a todas as formas de transporte urbano.

Na agenda ambiental, a eletrificação da frota é apontada como vetor de sustentabilidade; porém, em 2026, o principal desafio a enfrentar será a infraestrutura de recarga, mais do que a aquisição, propriamente dita, dos veículos elétricos. Atualmente menos de 1% da frota de transporte coletivo é movida a tração elétrica, e a expansão depende de investimentos robustos na adequação das redes de energia locais. A utilização de outras tecnologias, como o ônibus movido a biometano, amplia a capacidade de substituição da frota a diesel por veículos menos poluentes. O foco dessa substituição estará na estruturação de projetos de infraestrutura — viária e de abastecimento —, fundamentais para a transição energéticado setor.

O investimento em tecnologia é também uma aposta na sustentabilidade econômica do segmento, que enfrenta pressão para a redução de custos e para a concessão de subsídios aos transportes de passageiros. A eficiência sistêmica, promovida pela introdução de novas tecnologias — nas áreas da manutenção dos veículos, na programação da operação das linhas e na otimização de rotas —, é pré-requisito para legitimar o aumento da eficiência operacional e o redimensionamento de recursos para ampliar subsídios e garantir tarifas módicas.

O transporte coletivo vem operando com custos superiores à capacidade de pagamento dos usuários, enquanto limitações fiscais dos entes federativos dificultam a concessão de subsídios, resultando em reajustes tarifários ou cortes no atendimento. Isso prejudica o acesso universal da população aos serviços e compromete a função social do sistema.

A Tarifa Zero, implementada em mais de 170 municípios (a maioria de pequeno e médio portes), divide opiniões e será tema central das discussões em 2026. Estudos apontam para o aumento expressivo da demanda e de benefícios sociais, mas o custo operacional, em cidades de médio e grande portes, é o principal entrave. Nesse sentido, Jurandir Fernandes comentou que *"A Tarifa Zero deixou de ser uma mera ideia para se tornar um objeto de estudo que demanda rigor científico e pragmatismo. O desafio atual não é apenas celebrar suas conquistas nas pequenas cidades, mas garantir que as iniciativas já em curso se sustentem e que as futuras sejam implementadas com a devida base de evidências e planejamento, para não se tornarem um fardo para as cidades e seus cidadãos"*.

Em ano eleitoral, com eleições majoritárias (presidente, governadores e senadores) e proporcionais (deputados federais, estaduais e distritais), o financiamento do transporte coletivo certamente estará no centro das discussões. Políticas como a adoção de um Sistema Único de Mobilidade (SUM), inspirado no SUS e previsto na Proposta de Emenda à Constituição – PEC 25/2023, sugerem custeio compartilhado entre União, estados e municípios, oferecendo alternativa para o dilema das receitas extraordinárias nos orçamentos municipais. A viabilização da *Tarifa Zero* em grandes cidades depende da criação de novas fontes de receita ligadas à mobilidade urbana.

A gestão metropolitana fragilizada é outro obstáculo, e fortalecer autoridades metropolitanas — formais ou não — será essencial para integrar redes e tarifas. Promessas populares, como implementação imediata da Tarifa Zero, podem comprometer investimentos de longo prazo, se não vierem acompanhadas de planejamento e de fontes de custeio adequadas.

A análise desses cenários leva à conclusão de que o ano de 2026 trará oportunidades para inovação e modernização do setor, mas o progresso depende da convergência entre tecnologia, investimentos e ação política, transformando demandas sociais em compromissos duradouros. É fundamental que gestores públicos, operadores e investidores adotem uma visão estratégica e colaborativa para superar obstáculos e promover um transporte coletivo de qualidade, acessível e sustentável para todos.

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 membro do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia.



2026

2º PRÊMIO FETPESP DE COMUNICAÇÃO

Reconhecendo iniciativas que fortalecem a comunicação e impulsionam a mobilidade no setor de transportes.

Inscrições Abertas

Até 17 de abril de 2026

Inscreva seu projeto
premiofetpesp.org.br

Comunicação em Movimento,
Mobilidade em Evolução.

Patrocínio

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte