O FUTURO DA MOBILIDADE JÁ ESTÁ NAS RUAS

Fazemos parte do dia a dia de milhões de brasileiros há 80 anos.
Entre idas e vindas, cada passageiro chega ao seu destino com a Caio.



CAIO 80 anos

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

No trânsito,
enxergar o outro
é salvar vidas

Consulte um representante
de sua região para saber
mais sobre os modelos.

SIGA CAIO NAS REDES SOCIAIS

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



AS DUAS DIMENSÕES DO FINANCIAMENTO PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

— por **Francisco Christovam***

Os debates realizados durante o seminário promovido pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), em meados de agosto, evidenciaram que a aprovação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, em 13 de junho de 2026, representa avanço importante, mas ainda insuficiente para garantir a sustentabilidade do setor.

Para assegurar um serviço com tarifas acessíveis e padrão de qualidade compatível com o observado em cidades de médio e grande portes, especialmente em países desenvolvidos, é necessário adotar medidas complementares de financiamento, gestão e organização da operação.

Para que esse objetivo se concretize, é indispensável ampliar as fontes de financiamento voltadas tanto para investimentos em frota e infraestrutura quanto para o custeio diário da operação. Diante da baixa viabilidade política para a criação de novos tributos, a alternativa mais consistente e factível para gerar recursos para a operação do transporte é reorganizar e potencializar instrumentos já existentes.

Nesse contexto, o programa "Transporte para Todos", desenvolvido pela NTU e amplamente discutido no Seminário Nacional, apoia-se em três pilares: modernização do Vale-Transporte; criação do Vale-Transporte Social, com recursos vinculados ao Programa Bolsa-Família; e definição de fontes orçamentárias específicas para custear gratuidades, hoje incorporadas indiretamente às tarifas públicas, ou seja, ao valor pago pelo passageiro para utilizar o transporte público.

O Vale-Transporte, criado pela Lei federal nº 7.418/1985, tornou-se um dos principais mecanismos de apoio ao deslocamento dos trabalhadores e de sustentação da receita do transporte coletivo. Contudo, transformações nas relações de trabalho — como o home office e o regime híbrido — reduziram a previsibilidade da demanda e fragilizaram a arrecadação. Em muitos casos, empresas passaram a suspender o benefício nos dias de trabalho remoto ou a substituí-lo por pagamento em dinheiro, distorcendo sua finalidade original. Soma-se a esse quadro o crescente desinteresse dos trabalhadores pelo benefício, em razão do desconto de 6% sobre o salário, que muitas vezes supera o próprio custo mensal do transporte.

(A) Prefeitura de Coronel Fabriciano (MG)

O programa apresentado prevê a criação do Vale-Transporte do Trabalhador (VTT), obrigatório para todos os empregados celetistas, trabalhadores domésticos e servidores públicos. O benefício seria integralmente custeado pelo empregador, sem desconto de 6% sobre o salário-base, com uso pessoal, intransferível, validade mensal e vedação à substituição por dinheiro.

Segundo estimativas da NTU, o VTT poderia beneficiar cerca de 55 milhões de trabalhadores em todo o País e gerar quase R$ 60 bilhões por ano, montante equivalente a aproximadamente 55% do custo de produção dos serviços de transporte coletivo. A comprovação da aquisição do benefício seria realizada por meio do eSocial, assegurando maior controle e transparência. Nos casos em que o empregador oferecesse transporte fretado aos empregados, essa alternativa também deveria ser devidamente comprovada perante o eSocial.

Outro pilar do programa é o financiamento das gratuidades — benefícios concedidos a idosos, estudantes, pessoas com deficiência, pessoas em tratamento de saúde e outros grupos que representam parcela expressiva dos passageiros transportados. Embora socialmente legítimas, essas gratuidades não deveriam ser custeadas pelos usuários pagantes, pois isso pressiona a tarifa pública e penaliza, inclusive, os passageiros de baixa renda.

A proposta defendida é vincular cada gratuidade ao orçamento da política pública correspondente. O transporte de estudantes, por exemplo, deve compor as despesas da educação; o dos idosos, da assistência e proteção social; e o das pessoas com deficiência ou em tratamento de saúde, das áreas de saúde. O equacionamento das gratuidades poderia mobilizar, anualmente, cerca de R$ 25 bilhões em recursos já previstos em orçamentos setoriais, contribuindo para reduzir a tarifa pública e aumentar a transparência no custeio da operação.

O terceiro pilar diz respeito à criação do Vale-Transporte Social (VTS), voltado para as pessoas de famílias beneficiárias do Programa Bolsa-Família, que não estejam cobertas por outras modalidades de gratuidade ou pelo VTT. O benefício teria validade mensal, uso restrito ao município de residência e seria operacionalizado por repasses da União a Estados, Municípios e Distrito Federal, para aquisição nos sistemas locais de bilhetagem.

A proposta estima a possibilidade de destinar, anualmente, de R$ 5 bilhões a R$ 15 bilhões ao VTS, ampliando o acesso da população mais vulnerável ao trabalho, a serviços essenciais e a outras oportunidades de inclusão social.

Somados, o VTT, o custeio orçamentário das gratuidades e o VTS poderiam cobrir cerca de 85% do custo de produção dos serviços de transporte coletivo urbano. Esse arranjo criaria condições para reduzir substancialmente a tarifa dos usuários pagantes e, conforme o volume de recursos mobilizado, até viabilizar a tarifa zero universal.

No que se refere aos recursos destinados a investimentos em projetos de transporte, infraestrutura e material rodante, para transporte de média e alta capacidades, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em parceria com o Ministério das Cidades, acaba de lançar o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU). A iniciativa busca construir uma visão nacional sobre os desafios da mobilidade urbana no Brasil, com foco na qualificação e na expansão do transporte público coletivo nas grandes regiões metropolitanas.



O estudo destaca que a melhoria dos deslocamentos urbanos depende da articulação de três condições essenciais: planejamento de longo prazo, coordenação federativa e capacidade de financiamento. Esses elementos são fundamentais para viabilizar projetos estruturantes, como novas linhas de metrô e de trens, corredores de ônibus, sistemas BRT (*Bus Rapid Transit*), de Monotrilho e de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além da aquisição de ônibus diesel e elétrico e de carros de passageiros para sistemas sobre trilhos.

A partir de detalhado diagnóstico nas 21 regiões metropolitanas mais populosas do país, o ENMU mapeou uma carteira de cerca de 190 projetos de transporte público coletivo de média e alta capacidades, com necessidade estimada de investimentos da ordem de R$ 430 bilhões. Essa carteira, elaborada com base em estudos populacionais e de demanda para um horizonte de 30 anos, oferece referência técnica para orientar decisões públicas e privadas, organizar prioridades e conferir maior previsibilidade à adoção de sistemas estruturantes de mobilidade urbana, qualificando o diálogo entre União, estados, municípios, operadores, financiadores e investidores privados, além de ampliar a capacidade, a qualidade e a integração do transporte público coletivo.

O ENMU também demonstra que o financiamento dos investimentos não pode depender exclusivamente das tarifas pagas pelos usuários nem da capacidade fiscal isolada dos municípios. A escala metropolitana dos projetos recomenda a combinação de recursos orçamentários, financiamentos de longo prazo, fundos públicos, contrapartidas estaduais e municipais, operações estruturadas, concessões e parcerias público-privadas. Essa composição amplia a capacidade de investimento e permite separar, sempre que possível, o risco de implantação da infraestrutura e de aquisição de material rodante do risco de demanda e de arrecadação tarifária.

A atuação do BNDES pode contribuir para padronizar metodologias, apoiar estudos técnicos, estimular a governança metropolitana, qualificar modelagens de concessões e PPPs e oferecer maior previsibilidade ao setor privado. Para operadores e investidores, uma carteira organizada e tecnicamente fundamentada reduz assimetrias de informação e melhora as condições de captação de recursos para infraestrutura, renovação de frota, eletrificação, sistemas inteligentes de transporte e integração física, operacional e tarifária.

O financiamento para investimentos em transporte coletivo urbano de passageiros, conforme delineado pelo ENMU, deve ser compreendido como parte de estratégia nacional de desenvolvimento urbano. Mais do que viabilizar obras isoladas, trata-se de instituir ciclo permanente de planejamento, estruturação, financiamento, implantação e monitoramento de projetos, com segurança jurídica, transparência e clara definição de responsabilidades. Essa abordagem é essencial para ampliar a oferta de transporte público coletivo de qualidade, reduzir as desigualdades de acesso, apoiar a transição energética da mobilidade urbana e fortalecer a função social do transporte como serviço público essencial.

Combinando recursos destinados a investimentos em frota e infraestrutura com fontes estáveis para o custeio da operação será possível conter a migração de passageiros do transporte coletivo para o transporte individual, reconquistar usuários que deixaram o sistema e atrair novas demandas, especialmente entre jovens que ingressam no mercado de trabalho ou dependem do transporte público para acessar oportunidades, serviços e atividades cotidianas.

Nesse sentido, o transporte coletivo urbano de passageiros deve ser reconhecido como a forma mais racional, inclusiva e sustentável de deslocamento nas cidades brasileiras. Mais do que alternativa de mobilidade, trata-se de serviço público estratégico e essencial para promover qualidade de vida, reduzir desigualdades, melhorar a eficiência urbana e construir cidades mais acessíveis e saudáveis 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 do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia.



*Os artigos assinados, publicados na revista NTUrbano, refletem a posição individual do autor e não, necessariamente, representam a posição institucional da NTU.