



Bolsas		Pontuação B3				Dólar		Salário mínimo	Euro	CDI	CDB	Inflação
Na sexta-feira	Na quinta-feira	IBovespa nos últimos dias				Na sexta-feira	Últimos		Comercial, venda na sexta-feira	Ao ano	Prefixado 30 dias (ao ano)	IPCA do IBGE (em %)
0,74%	1,14%	172.024	174.070			R\$ 5,169	29/junho 5,174	R\$ 1.621				Janeiro/2026 0,33
São Paulo	Nova York					(- 0,76%)	30/junho 5,163					Fevereiro/2026 0,70
		30/6	1/7	2/7	3/7		1/julho 5,210		R\$ 5,911	14,15%	14,15%	Março/2026 0,88
							2/julho 5,208					Abril/2026 0,67
												Mai/2026 0,58

MOBILIDADE

Mudança prevista no Marco Legal redefine o financiamento do transporte coletivo e amplia as fontes de custeio, reduzindo a dependência exclusiva das tarifas pagas pelos usuários. Medida busca modernizar a gestão da mobilidade urbana

Transporte público passa por reestruturação

» PEDRO JOSÉ*

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, no mês passado, o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, uma legislação que busca modernizar o ambiente regulatório da mobilidade no país e reforçar os instrumentos de financiamento para estados e municípios.

A nova lei parte de um diagnóstico histórico do setor ao reconhecer que a sustentabilidade financeira do transporte público não pode depender exclusivamente da tarifa paga pelos usuários. Com isso, abre espaço para a diversificação das fontes de custeio e para a adoção de novos modelos de subsídio, em um sistema há anos pressionado por desequilíbrios estruturais.

O texto também estabelece diretrizes de maior transparência na gestão, a criação de indicadores de qualidade e a definição de metas de desempenho e redução de impactos ambientais nos contratos. A medida entra em vigor em um cenário de transformação da mobilidade urbana no país, marcado por desafios de financiamento, eficiência e integração dos sistemas de transporte nas grandes cidades.

O ônibus segue como o principal meio de transporte para milhões de brasileiros. Segundo dados do Censo 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 21,4% da população ocupada, o equivalente a 14,9 milhões de pessoas, utilizam o modal para se deslocar ao trabalho.

Nos últimos anos, outro fenômeno tem pressionado a sustentabilidade do sistema: o aumento das gratuidades e isenções tarifárias. A proporção de passageiros pagantes caiu de 72% em 2021 para 56,7% em 2024, movimento que amplia a dependência de subsídios públicos para manter o equilíbrio financeiro das operações.

No sistema metroferroviário, os números também ajudam a dimensionar a relevância da mobilidade coletiva no país. Em 2025, metrô e trens urbanos transportaram 2,59 bilhões de passageiros, o equivalente a uma média de 8,7 milhões de usuários por dia útil. A rede metroferroviária brasileira soma 1.144,7 quilômetros de extensão operacional e atende cerca de 49,8 milhões de habitantes em 73 municípios.

Para o mestre em ciência política, pesquisador em mobilidade urbana e ex-coordenador do Metrô-DF Carlos Penna Brescianini, o debate sobre o financiamento do transporte público envolve diferentes perspectivas e exige equilíbrio entre sustentabilidade econômica e garantia de acesso da população ao serviço.

Segundo ele, parte do setor defende a ampliação dos subsídios governamentais para custear a operação dos sistemas, mas há alertas de que, em alguns casos, esse modelo pode gerar distorções na gestão e na eficiência do serviço.

Por outro lado, Brescianini ressalta que há uma preocupação legítima em assegurar a oferta de transporte coletivo em regiões onde a operação não se sustenta apenas com a arrecadação

Minervino Júnior/CB/D.A.Press



Segundo o Censo, 21,4% da população ocupada utiliza ônibus para ir ao trabalho. Em 2025, o sistema metroferroviário transportou 2,59 bilhões de passageiros



A lei cria condições para que estados e municípios utilizem novas fontes de financiamento, reduzindo gradualmente a pressão sobre a tarifa"

Alex Carreiro, ex-secretário-executivo de Mobilidade do Distrito Federal

tarifária, o que torna o debate mais complexo e estrutural.

Em sua avaliação, a principal função do transporte público é garantir a mobilidade urbana, conceito que vai além da simples oferta de veículos e linhas. "Um bom transporte público garante a mobilidade urbana. A mobilidade pode ser entendida como a melhor capacidade de uma pessoa se deslocar de um ponto a outro com mais rapidez, segurança, limpeza e preço", explica.

"O Brasil é excessivamente rodoviário. São mais de 130 milhões de automóveis para 213 milhões de habitantes. Assim, as cidades brasileiras estão superlotadas, o que prejudica o transporte público", afirma.

Apesar dos desafios, Brescianini aponta experiências positivas em algumas capitais. Em São Paulo, destaca a integração entre diferentes modais por meio de um único cartão de transporte e os investimentos na expansão da malha metroferroviária. Já no Rio de Janeiro, ressalta a integração entre metrô, VLT, barcas e ônibus, além dos projetos de ampliação dos sistemas de transporte de média capacidade.

Para o pesquisador, o debate sobre mobilidade precisa ser tratado como prioridade nas políticas públicas. "O transporte deve ser visto como uma atividade prioritária e fundamental, assim como a saúde, a educação e a segurança", enfatiza.

Orçamento

Na avaliação do especialista em mobilidade urbana e ex-secretário executivo de Mobilidade do Distrito Federal, Alex Carreiro, o principal avanço da nova legislação é o reconhecimento de que o transporte coletivo não pode continuar dependendo apenas da arrecadação das passagens para garantir sua sustentabilidade financeira.

Segundo ele, a medida representa uma mudança de paradigma no setor, ao ampliar o debate sobre novas fontes de financiamento e o papel do poder público no equilíbrio dos sistemas de mobilidade urbana.

"O Marco Legal moderniza a forma de enxergar o setor, criando instrumentos para diversificar fontes de financiamento, fortalecer a governança e estimular uma gestão mais orientada a resultados. É uma mudança importante porque

o modelo anterior chegou ao limite: quanto mais passageiros o sistema perdia, mais a tarifa precisava subir para compensar a perda de receita, alimentando um ciclo de deterioração", avalia.

De acordo com Carreiro, a criação de mecanismos de financiamento pode reduzir gradualmente a pressão sobre o valor das passagens e permitir que estados e municípios ampliem os investimentos na qualidade do serviço prestado à população, com melhorias na oferta, na eficiência operacional e na experiência dos usuários.

"A lei cria condições para que estados e municípios utilizem novas fontes de financiamento, reduzindo gradualmente a pressão sobre a tarifa. Isso não significa que a passagem deixará de existir, mas que o sistema poderá ser financiado também por mecanismos que reconheçam os benefícios econômicos, sociais e ambientais do transporte coletivo", explica.

O especialista destaca, ainda, que a ampliação das receitas pode favorecer a renovação das frota, a adoção de novas tecnologias e melhorias na infraestrutura. De acordo com ele, um sistema menos dependente da arrecadação tarifária passa a ter melhores condições de planejar investimentos de longo prazo e oferecer um serviço mais eficiente aos usuários.

Tarifa zero

A nova legislação também abre espaço para a ampliação de modelos de gratuidade, como a tarifa zero, já adotada em parte dos

municípios brasileiros. No entanto, Carreiro alerta que a medida exige planejamento e fontes permanentes de custeio para evitar impactos negativos na operação do sistema.

"A discussão central não deve ser apenas se o usuário paga ou não paga, mas quem financia o sistema e de que forma. A experiência nacional mostra que a gratuidade pode aumentar significativamente a demanda, mas exige fontes permanentes de custeio, planejamento operacional e monitoramento da qualidade", observa.

Outro ponto previsto no Marco Legal é a ampliação do uso de indicadores de desempenho na avaliação dos operadores de transporte. O especialista em mobilidade avalia que a remuneração das empresas deve estar cada vez mais vinculada

aos resultados entregues aos passageiros, como qualidade, eficiência e regularidade do serviço.

"O foco não pode estar apenas na quantidade de quilômetros rodados, mas também em aspectos como pontualidade, regularidade, lotação, velocidade comercial, confiabilidade e satisfação do usuário", diz Carreiro.

IA

O ex-secretário também avalia que o uso de dados e ferramentas de inteligência artificial pode contribuir para tornar os sistemas mais eficientes. Segundo ele, essas tecnologias permitem ajustar itinerários em tempo real, reduzir tempos de espera, otimizar a oferta de veículos e compreender com maior precisão os padrões de deslocamento da população, tornando o planejamento mais responsivo à demanda.

Além dos desafios financeiros e tecnológicos, Carreiro aponta que a integração entre municípios e regiões metropolitanas segue como um dos principais entraves da mobilidade urbana no Brasil, especialmente em áreas onde os deslocamentos diários ultrapassam fronteiras administrativas.

"As pessoas vivem em uma cidade, trabalham em outra e estudam em uma terceira, mas os sistemas continuam sendo planejados de forma fragmentada. O deslocamento da população não respeita limites administrativos, e o planejamento da mobilidade também não deveria respeitar", observa.

*Estagiário sob a supervisão de Rafaela Gonçalves



O transporte deve ser visto como uma atividade prioritária e fundamental, assim como a saúde, a educação e a segurança"

Carlos Penna Brescianini, pesquisador e ex-coordenador do Metrô-DF