



ELEIÇÕES 2026: PROPOSTAS PARA RECONQUISTAR USUÁRIOS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO



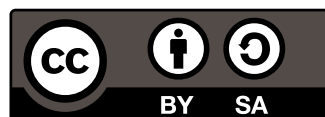
Direção executiva
Clarisse Cunha Linke

Equipe de projetos e comunicação

Aline Leite
Ana Nassar
Danielle Hoppe
Iuri Moura
João Miranda
Juan Melo
Leonardo Veiga
Lorena Freitas
Mariana Brito

Equipe administrativa e financeira

Lívia Guimarães
Paola Lomeu



Este trabalho está licenciado por *Creative Commons* Atribuição-Compartilha Igual 3.0 Brasil. Para visualizar uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/br/> ou mande uma carta para Creative Commons, PO Box 1366, Mountain View, CA 94042, USA.

Eleições 2026: Propostas para Reconquistar Usuários para o Transporte Público

Coordenação

Mariana Brito
Juan Melo

Autoria

Clarisse Cunha Linke
Aline Leite
Ana Nassar
Danielle Hoppe
Iuri Moura
Leonardo Veiga
Lorena Freitas
Mariana Brito

Imagens

ITDP Brasil
Shutterstock

Diagramação e arte final

Diego Justino

Data da publicação

Junho, 2026

PROPOSTAS PARA RECONQUISTAR USUÁRIOS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL

A mobilidade urbana será um dos temas centrais das eleições federais e estaduais de 2026. Em meio à crise energética e climática, gestores públicos terão o desafio de decidir entre manter a dependência de combustíveis fósseis ou liderar uma transição para sistemas de transporte mais eficientes, sustentáveis e acessíveis. Nesse contexto, **ampliar o uso do transporte público** deixa de ser apenas uma meta operacional e passa a representar uma prioridade política estratégica, capaz de reduzir desigualdades, enfrentar a crise urbana e melhorar a qualidade de vida da população.

Garantir financiamento estável, expandir a oferta e priorizar o transporte público coletivo e os modos ativos são medidas essenciais para reverter a perda de passageiros, reduzir emissões e assegurar o acesso equitativo às oportunidades urbanas. Trata-se de uma agenda com potencial de gerar benefícios sociais, ambientais e econômicos concretos para milhões de pessoas.



1. GARANTIR UM SISTEMA DE QUALIDADE, ACESSÍVEL E FINANCEIRAMENTE SUSTENTÁVEL



Tomar decisões baseadas em evidências: consolidar e integrar bases de dados robustas para orientar políticas públicas, priorização de investimentos e avaliação de resultados. Plataformas como a MobilIDADOS, SIMU, GeoREDUS devem ser aprimoradas e adotadas como instrumentos permanentes de gestão e transparência.



Coordenar políticas setoriais em escala metropolitana: alinhar mobilidade com políticas de uso do solo, emprego e renda, saúde, educação e cultura. O acesso às oportunidades urbanas depende dessa articulação e sua ausência aprofunda desigualdades e ineficiências.



Estruturar o Sistema Único de Mobilidade Urbana: [aprovar a criação do SUM](#) como eixo de coordenação federativa, com regras claras, governança compartilhada e financiamento estável e previsível para o transporte público coletivo. A agenda dialoga diretamente com a [PEC nº 25/2023](#), em tramitação no Congresso Nacional.



Implementar plenamente o Marco Legal do Transporte Público Coletivo: priorizar a qualificação do serviço, a transição energética, a integração modal e a sustentabilidade econômico-financeira dos sistemas. Sem regulamentação efetiva, o marco perde seu potencial de aprimorar o setor.



Financiar de forma contínua e em escala: garantir fontes estáveis de financiamento público (como o Fundo Clima, Fundo Nacional do Meio Ambiente e Estatuto



da Cidade) e alavancar capital privado (como títulos verdes, Parcerias Público-Privadas e *blended finance*) direcionados à expansão, qualificação e descarbonização do transporte público, assegurando que colaborem para a adaptação climática local.

Priorizar a transição climática e resiliente: incorporar critérios obrigatórios de vulnerabilidade e risco climático nos planos de mobilidade, orientando investimentos para soluções mais resilientes e de menor impacto ambiental.





Fortalecer a governança interfederativa: ampliar a capacidade institucional conjunta da União, estados e municípios para integrar políticas urbanas, ambientais e climáticas, acelerando a entrega de resultados concretos. Programas como o Cidades Verdes e Resilientes (PCVR) oferecem referenciais importantes para essa articulação.



Consolidar a governança metropolitana da mobilidade urbana: estabelecer arranjos institucionais que viabilizem integração tarifária, planejamento integrado e coordenação da expansão e eletrificação dos sistemas. Sem escala metropolitana, não há eficiência nem equidade.



Ampliar a participação social com efetividade: esse processo é importante para facilitar a construção coletiva e o acompanhamento das políticas públicas por parte de cidadãos e cidadãs. Institucionalizar mecanismos de participação - observatórios, conselhos, portal de dados abertos e processos de consultas virtuais, entre outros - e utilizar plataformas como o [Brasil Participativo](#) e [Participa + Brasil](#) para qualificar o debate público. Além disso, a [Política Nacional de Participação Social](#) (PNPS) apresenta conceitos e diretrizes relativos às instâncias e mecanismos criados para possibilitar o diálogo, a aprendizagem e o compartilhamento de decisões entre o governo federal e a sociedade civil.



Inovar com foco em impacto: estimular a colaboração entre os entes federativos com sociedade civil, start-ups e academia, com foco em resultados mensuráveis: aumento de demanda, redução de custos, melhoria da experiência do usuário e diminuição de emissões

2. VIABILIZAR SISTEMAS ELETRIFICADOS, FINANCIADOS E EQUITATIVOS



Alinhar financiamento e regulação à transição estrutural dos sistemas: vincular políticas de financiamento, contratação e operação do transporte público a metas de eletrificação, eficiência, qualidade do serviço e equidade territorial e social. Sem esse alinhamento, a transição não escala e perde efetividade.

[Saiba mais sobre o tema.](#)



Acelerar a eletrificação das frotas com escala: substituir ônibus poluentes por ônibus elétricos para cumprir compromissos climáticos [através de ações concretas](#), melhorar a qualidade do ar e reduzir impactos à saúde. Evidências recentes indicam que [mais de 14 mil ônibus elétricos poderiam ser implementados](#) nas 21 regiões metropolitanas mais populosas do país, no curto e médio prazo, com baixo impacto operacional. Uma oportunidade imediata de ação com alto retorno ambiental, social e político.



Redesenhar a política tarifária com foco em acesso: estruturar sistemas tarifários integrados que ampliem o acesso ao transporte público e à mobilidade ativa, combinando integração modal, subsídios e gratuidade. A tarifa não pode continuar sendo a principal barreira ao uso.



Reequilibrar o modelo de financiamento do sistema: eliminar a dependência da tarifa no custeio do sistema por meio da ampliação do financiamento extratarifário, como subsídios públicos diretos, fundos de mobilidade urbana com receitas previsíveis, captura de valorização imobiliária e do uso do solo, arrecadação de receitas por meio



de instrumentos de desestímulo ao transporte individual motorizado, entre outros mecanismos. Trata-se de uma escolha fiscal e distributiva central.

Impulsionar a indústria nacional de eletrificação: fomentar a cadeia produtiva de ônibus elétricos no país, criando escala em demanda, estimulando inovação e reposicionando o Brasil como liderança regional. A política de mobilidade também é política industrial.





Integrar transportes público coletivos, mobilidade ativa e Soluções baseadas na Natureza:

planejar redes de mobilidade integradas como corredores verdes, capazes de mitigar ondas de calor, reduzir alagamentos e ampliar a biodiversidade, garantindo benefícios ambientais e urbanos simultaneamente.

[Saiba mais sobre o tema.](#)



Garantir financiamento contínuo para mobilidade ativa:

estabelecer fontes estáveis para implantação e manutenção de infraestruturas cicloviárias e de calçadas, integradas à infraestrutura verde-azul, tais como arborização urbana e sistemas de drenagem sustentável. Isso inclui recursos para a operação, gestão e programas de apoio (educação, comunicação, intervenções temporárias, entre outros). A mobilidade ativa precisa deixar de ser residual para se tornar política estruturante, conforme prevista no [Programa Cidades Verdes Resilientes \(PCVR\)](#).



Incorporar critérios climáticos e de risco no planejamento:

exigir que planos de mobilidade considerem vulnerabilidades climáticas e critérios de priorização baseados em risco, orientando investimentos mais resilientes e eficientes no longo prazo.



Garantir a transparência

e participação da população: assegurar mecanismos permanentes para participação social no planejamento, desenvolvimento e monitoramento dos sistemas de transportes para incorporar as demandas de uma sociedade desigual e diversa.



3. PROMOVER DESLOCAMENTOS SEGUROS PARA TODAS AS PESSOAS



Reduzir velocidades para salvar vidas: adequar os limites de velocidade em vias urbanas para no máximo 50 km/h, conforme abordagem dos sistemas seguros, e autorizar a fiscalização por velocidade média. Evidências mostram que reduções de 5% na velocidade têm impacto expressivo com redução de mortes no trânsito em 30%, sendo, portanto, uma medida de alto impacto, baixo custo e rápida implementação. A agenda dialoga com o PL das Velocidades Seguras (PL 2789/2023).



Integrar de forma segura veículos de duas e três rodas na mobilidade das cidades: revisar normativas federais e estaduais para garantir a circulação segura e integrada de veículos leves, com participação ampla de municípios, entidades ligadas à mobilidade, saúde e segurança no trânsito e sociedade civil. A ausência de regulação adequada hoje custa vidas e recursos públicos.



Priorizar pedestres e ciclistas como política pública de mobilidade: valorizar modos ativos por meio de programas de incentivo concretos, com financiamento para aquisição de bicicletas, auxílio financeiro para trabalhadores que se deslocam a pé ou de bicicleta para o trabalho, integração tarifária com o transporte público coletivo incentivo a sistemas de bicicletas compartilhadas.



4. DESINCENTIVAR O USO DE VEÍCULOS PARTICULARES



Estimular os municípios a:

Gerir a demanda e o uso do espaço viário: [implementar políticas de gestão](#) da demanda, como regulação de estacionamentos e [cobranças pelo uso da via](#). O espaço público é escasso e precisa ser alocado de forma mais eficiente e equitativa.

Reduzir a dependência do automóvel com incentivos concretos: promover estratégias de redução da dependência do automóvel, como o teletrabalho para as empresas localizadas em áreas centrais ou o estímulo à [mobilidade corporativa](#), com incentivos à mudança para modos coletivos e ativos. Não se trata apenas de restringir, mas de oferecer alternativas viáveis e atraentes.



Integrar mobilidade e uso do solo na escala do território: fortalecer políticas de desenvolvimento urbano integrado e policêntrico, articulando transporte, uso do solo e acesso às oportunidades, com prioridade para a qualificação das periferias e sua integração ao transporte coletivo de alta capacidade. Nesse sentido, é fundamental integrar políticas setoriais que possam induzir diferentes centralidades no território por meio de instrumentos como Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) para nossas regiões metropolitanas, e planos de desenvolvimento local que possam aprimorar a integração entre o transporte de alta capacidade e o uso do solo urbano. O [Conectar Queimados](#), um plano de reestruturação urbana do entorno da estação ferroviária de Queimados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, é um bom exemplo de iniciativa voltada ao fomento do desenvolvimento de áreas periféricas.





As eleições representam uma janela decisiva para definir o projeto de cidade que o país irá financiar nos próximos anos. Promover cidades mais justas, acessíveis e de baixo carbono não é uma abstração, depende de escolhas concretas sobre onde alocar recursos, quais prioridades estabelecer e quais compromissos assumir publicamente. Inserir a mobilidade urbana sustentável no centro do debate eleitoral é, portanto, uma condição para que ela se traduza em políticas efetivas, com metas, financiamento e implementação. Mais do que reconhecer sua importância, este é o momento de transformar a mobilidade em agenda política central - capaz de produzir resultados tangíveis, reduzir desigualdades e melhorar, de forma imediata, a vida cotidiana da população.

