NTU Associação Nacional de Transportes Urbanos

ARTIGO TÉCNICO




# **Do diagnóstico à ação:** soluções colaborativas para qualificar o transporte público coletivo e recuperar a demanda

ARTIGO TÉCNICO

# Do diagnóstico à ação: soluções colaborativas para qualificar o transporte público coletivo e recuperar a demanda


## Resumo

O desafio de recuperar a demanda do transporte público coletivo por ônibus envolve diversas decisões, desde a qualificação da experiência de viagem e o planejamento dos serviços até a definição das fontes de financiamento necessárias para sustentá-los. Este artigo reúne informações de grandes sistemas brasileiros sobre ações de qualificação adotadas no contexto pós-pandemia e iniciativas preexistentes que compõem sua capacidade de resposta em busca de reconquistar e atrair novos passageiros. Organizadas em eixos, essas ações são analisadas a partir de suas relações de dependência e complementaridade. O panorama evidencia um esforço do setor para responder às mudanças nos padrões de mobilidade e aponta a necessidade de transformações no financiamento compatíveis com os desafios dos sistemas. A análise busca compreender as condições que podem viabilizar e sustentar essas iniciativas.


## 1. Metodologia

A coleta de informações foi realizada por meio de um formulário elaborado para identificar e caracterizar as ações de qualificação do transporte público coletivo por ônibus no contexto pós-pandemia. O instrumento foi aplicado em entrevistas com representantes técnicos dos sistemas e disponibilizado para preenchimento direto pelos participantes. O levantamento abrangeu nove sistemas brasileiros, identificados neste artigo por códigos de A a I.

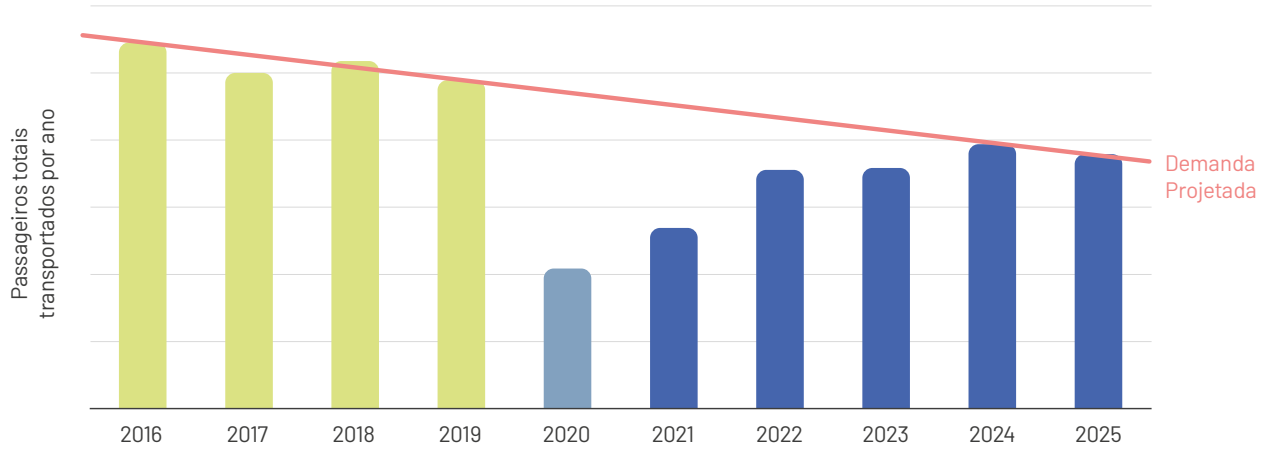
O formulário buscou identificar quais medidas foram adotadas, como foram aplicadas e se permaneceram em funcionamento, sofreram alterações ou foram interrompidas tendo como referência o início da pandemia. As perguntas também abordaram as características das ações e sua inserção em programas mais amplos de qualificação. Além das alternativas apresentadas, campos abertos permitiram acrescentar ações não previstas inicialmente no formulário, ampliando o repertório e acolhendo particularidades dos sistemas. As respostas deram origem à matriz, organizada em oito eixos e 37 ações.

Na organização da matriz, cada ação foi contabilizada uma vez por sistema, independentemente da quantidade de projetos ou da escala de implantação. As ações preexistentes foram mantidas para reconhecer a estrutura já disponível e compreender como novas iniciativas se articulam a ela. A análise considera a distribuição das ações entre os eixos, os relatos dos participantes e os níveis de subsídio, buscando discutir suas relações e condições de implementação.

## 2. O desafio de recuperar a demanda

A pandemia de covid-19 agravou uma trajetória de perda de passageiros que já atingia o transporte coletivo por ônibus. O acompanhamento histórico da demanda mostra que o transporte público por ônibus já apresentava tendência de queda com redução gradual no número de passageiros há décadas. A crise sanitária, contudo, agravou e acelerou esse processo, provocando uma ruptura abrupta na curva de demanda e prolongando o tempo necessário para qualquer recuperação. A Figura 1 evidencia essa trajetória: a linha de tendência projetada antes de 2020 indicava que a média nacional atingiria o patamar projetado para o cenário atual.

Figura 1 | **Evolução da demanda do transporte coletivo por ônibus por ano, de 2016 a 2025**




Fonte: NTU (2026)

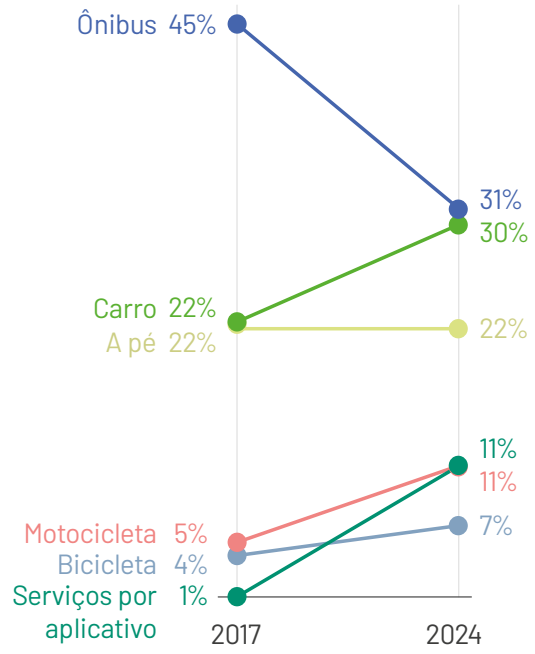
Mesmo com a forte redução da demanda, os serviços precisaram continuar atendendo deslocamentos essenciais. A crise expôs a fragilidade de um modelo de financiamento dependente da tarifa pública e deixou uma questão: *como oferecer um serviço mais atraente quando as necessidades de deslocamento estão mudando?*

O trabalho remoto, as mudanças nas rotinas de deslocamento e a expansão dos serviços digitais integram novos padrões de mobilidade, marcados também pelo avanço dos modos individuais de transporte. A Pesquisa CNT/NTU de Mobilidade da População Urbana mostra que o uso declarado do ônibus caiu de 45,2%, em 2017, para 30,9%, em 2024, enquanto o uso de serviços de transporte por aplicativo passou de 1,0% para 11,1% e a motocicleta própria avançou de 5,1% para 10,9%.

Essas mudanças reforçam o desafio de tornar o transporte coletivo mais atrativo diante das alternativas de deslocamento. Mais de 50% dos atuais usuários cativos afirmaram utilizar o ônibus por ser a única opção disponível, o que reforça a vulnerabilidade dessa base. Esses passageiros tendem a migrar para outros modos caso surjam alternativas viáveis. Entre os entrevistados que reduziram ou abandonaram o ônibus e o substituíram por outros meios, conforto, flexibilidade e rapidez aparecem entre as condições apontadas para voltar a utilizá-lo.

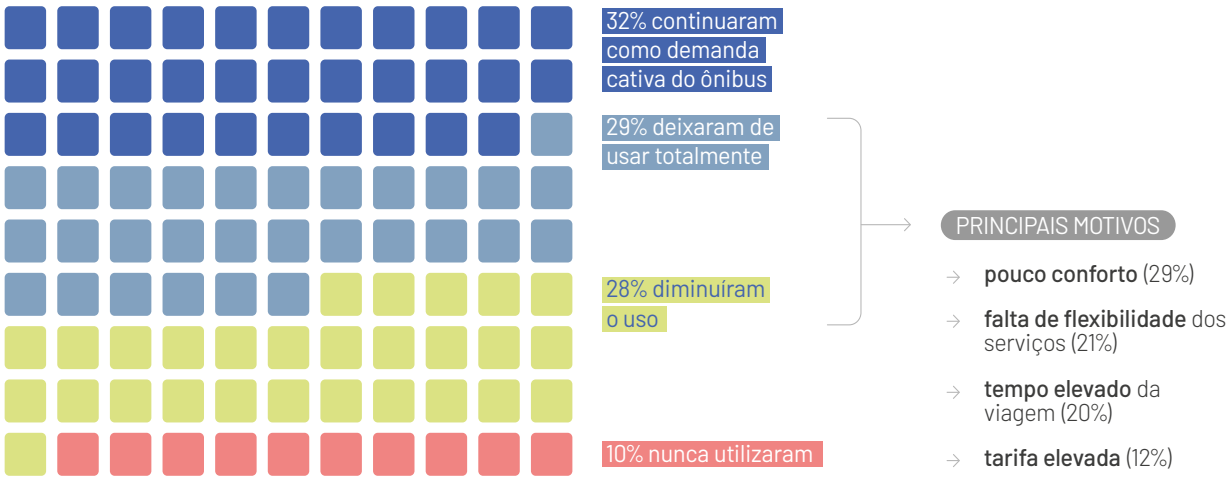
Os sistemas têm respondido a esse cenário em várias frentes diante das limitações existentes. Entender esse esforço exige olhar para o que já foi construído, para as soluções incorporadas e, sobretudo, para as condições que permitem combiná-las. Recuperar a atratividade do transporte coletivo envolve uma mudança na forma de planejar o serviço que precisa encontrar correspondência na forma de financiá-lo.

Figura 2 | **Meios de transporte utilizados**




Fonte: Pesquisa CNT/NTU de Mobilidade da População Urbana (2024)
Nota: A soma não totaliza 100% devido à possibilidade de múltiplas respostas

Figura 3 | **Substituição do ônibus por outro meio de transporte**




Fonte: Pesquisa CNT/NTU de Mobilidade da População Urbana (2024)

## 3. Mapeamento das ações

O mapeamento identificou iniciativas que abrangem diferentes componentes do transporte público coletivo. Os 182 registros, distribuídos em 37 ações organizadas em oito eixos, revelam a amplitude dos esforços dos sistemas. As medidas envolvem oferta, frequência, informação e segurança, além de mudanças na rede, nos contratos e nos investimentos. Esse conjunto evidencia a mobilização do setor em torno de uma ampla gama de soluções, com prioridades e combinações específicas em cada localidade.

As respostas abertas do formulário contribuíram para ampliar esse repertório, incorporando iniciativas não previstas nas alternativas iniciais. O sitema H relatou a criação de um setor de relacionamento e fidelização e o fortalecimento do vale-transporte; o sitema D acrescentou ações relacionadas a linhas para eventos; e o sistema C informou o registro, o mapeamento e intervenções em incidentes de segurança. Esses relatos permitiram captar soluções voltadas às necessidades locais e enriquecer o conjunto de ações, apresentado no Quadro 1 por eixo de atuação.

Quadro 1 | **Ações de qualificação organizadas por eixo de atuação**

| EIXO | AÇÕES |
|---|---|
| E1 - OFERTA E OPERAÇÃO | A01 - Reprogramação operacional com reforço de oferta<br>A02 - Transporte sob demanda<br>A03 - Linhas para eventos especiais |
| E2 - POLÍTICA TARIFÁRIA E FINANCIAMENTO | A04 - Redução da tarifa pública<br>A05 - Manutenção do valor da tarifa<br>A06 - Subsídio público<br>A07 - Mudança no modelo de remuneração<br>A08 - Tarifa zero<br>A09 - Bilhete único e integração tarifária<br>A10 - Produtos tarifários diferenciados<br>A11 - Benefícios tarifários específicos<br>A12 - Fortalecimento do vale-transporte |

| EIXO | AÇÕES |
|---|---|
| E3 - REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO | A13 - Restrição ao veículo particular<br>A14 - Combate ao transporte clandestino<br>A15 - Regulação dos aplicativos<br>A16 - Combate à venda irregular do VT e à evasão |
| E4 - PLANEJAMENTO E GESTÃO | A17 - Redesenho de linhas e replanejamento da rede<br>A18 - Escalonamento de horários<br>A19 - Integração metropolitana ou regional<br>A20 - Treinamento de equipes técnicas<br>A21 - Pesquisas com usuários<br>A22 - Diagnósticos atualizados<br>A23 - Programa integrado de mobilidade |
| E5 - FROTA E TECNOLOGIA | A24 - Renovação e tecnologia da frota<br>A25 - Monitoramento da frota<br>A26 - Novos meios de pagamento<br>A27 - Priorização semafórica |
| E6 - COMUNICAÇÃO E RELACIONAMENTO | A28 - Aplicativo de informação e atendimento<br>A29 - Campanhas de marketing<br>A30 - Sistemas de comunicação ao usuário<br>A31 - Relacionamento e fidelização de clientes |
| E7 - INFRAESTRUTURA E PRIORIDADE AO ÔNIBUS | A32 - Priorização da circulação do ônibus<br>A33 - Requalificação de pontos de embarque e desembarque, estações e terminais<br>A34 - Implantação de novos equipamentos desses tipos |
| E8 - SEGURANÇA E ACESSIBILIDADE | A35 - Segurança das mulheres e combate ao assédio<br>A36 - Acessibilidade para idosos e PCDs<br>A37 - Segurança pública e registro de incidentes |

**Fonte: NTU (2026)**

A consolidação dos resultados em uma matriz de ações identificadas em cada sistema permite visualizar a distribuição entre os oito eixos. Também foram incorporados os níveis de subsídio e de demanda, para contextualizar as condições de financiamento e o cenário de recuperação dos sistemas. Nesse conjunto, foram mantidos e destacados os 35 registros de iniciativas que os participantes declararam já possuir antes da pandemia. Essa distinção permite reconhecer tanto as medidas adotadas no contexto de recuperação quanto as capacidades acumuladas que compõem a estrutura disponível para responder aos desafios atuais. A matriz apresentada a seguir reúne, portanto, as iniciativas informadas e distingue aquelas preexistentes, oferecendo uma base para analisar suas combinações e relações.

Figura 4 | **Matriz de ações dos nove sistemas por eixo**

| | | | | E1 | | | E2 | | | | | | | | | | E3 | | | | E4 | | | | | | | E5 | | | | E6 | | | | E7 | | | E8 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sistema | Nível de demanda* | Nível de subsídio | Quant. de ações | A01 | A02 | A03 | A04 | A05 | A06 | A07 | A08 | A09 | A10 | A11 | A12 | A13 | A14 | A15 | A16 | A17 | A18 | A19 | A20 | A21 | A22 | A23 | A24 | A25 | A26 | A27 | A28 | A29 | A30 | A31 | A32 | A33 | A34 | A35 | A36 | A37 |
| A | 118,17% | 76,00% | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B | 97,40% | 73,00% | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | 94,20% | 20,00% | 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | 82,00% | 41,00% | 23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E | 81,70% | 33,85% | 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| F | 79,50% | 37,00% | 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| G | 77,26% | 56,70% | 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H | 72,30% | 53,00% | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I | 50,80% | 38,10% | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Registros por eixo | | | | 10 | | | 40 | | | | | | | | | 5 | | | | 38 | | | | | | | 28 | | | | 23 | | | | 23 | | | 15 | | |
| Registros (%) | | | | 37,0% | | | 49,4% | | | | | | | | | 13,9% | | | | 60,3% | | | | | | | 77,8% | | | | 63,9% | | | | 85,2% | | | 55,6% | | |

Ação identificada | Já possuía

**Nível de demanda em relação ao cenário pré-pandemia*
*Nota: Registro (%) = registro no eixo / (ações do eixo x 9 sistemas) x 100. Incluem as ações preexistentes*

**Fonte: NTU (2026)**

## 4. Análise das ações

A leitura da matriz permite compreender como os sistemas têm distribuído seus esforços de qualificação e quais condições sustentam esse processo. Além da quantidade de registros, é necessário considerar o conteúdo das iniciativas, a estrutura já disponível e as particularidades de cada sistema.

Nesse sentido, as ações preexistentes foram mantidas e destacadas para reconhecer que a qualificação também envolve a continuidade e o aprimoramento de soluções consolidadas. Embora essa base não tenha impedido a perda de demanda nem comprove maior resistência à crise, ela ajuda a compreender as diferentes possibilidades de atuação. Excluir essas ações produziria um retrato incompleto e poderia fazer sistemas com soluções já estabelecidas parecerem menos atrativos.

Bilhete único e integração tarifária, por exemplo, foram declarados preexistentes em sete sistemas. Sistemas que já dispõem desses instrumentos podem direcionar esforços para iniciativas complementares, como replanejamento da rede, reforço de oferta, ampliação de benefícios ou melhoria da informação ao passageiro.

A presença proporcional das ações oferece uma leitura complementar aos totais. E7 (infraestrutura e prioridade ao ônibus) reúne 23 registros em 27 combinações possíveis, equivalentes a 85,2%. E5 (frota e tecnologia) alcança 77,8%, seguido por E6 (comunicação e relacionamento) 63,9%, E4 (planejamento e gestão) 60,3%, E8 (segurança e acessibilidade) 55,6%, E2 (política tarifária e financiamento) 49,4%, E1 (oferta e operação) 37,0%, e E3 (regulação e fiscalização) 13,9%. Esses percentuais ajustam a leitura à quantidade de ações de cada eixo, mas não estabelecem uma hierarquia de importância nem indicam que todas as medidas sejam igualmente pertinentes em todos os contextos.

A ampla presença de E7 (infraestrutura e prioridade ao ônibus) e E5 (frota e tecnologia) indica que infraestrutura, frota e tecnologia ocupam um lugar importante no esforço de qualificação. Isso não significa que a infraestrutura seja suficiente ou que a renovação alcance toda a frota. A matriz registra a existência das iniciativas, independentemente de sua extensão. Em E6 (comunicação e relacionamento), as ações de comunicação aparecem em oito sistemas e podem apoiar a compreensão e o uso das melhorias oferecidas. Já o percentual de E1 (oferta e operação) precisa ser lido à luz de seu repertório, a reprogramação operacional foi identificada em oito sistemas, enquanto o transporte sob demanda e as linhas para eventos especiais aparecem em um sistema cada. A menor proporção, portanto, também reflete a adoção de soluções voltadas a necessidades específicas.

A leitura do financiamento também exige considerar o conteúdo das ações. E2 (política tarifária e financiamento) tem o maior total absoluto, com 40 registros, e E4 (planejamento e gestão) reúne 38, ambos presentes nos nove sistemas. O subsídio foi identificado em todos eles; dois sistemas declararam sua adoção no contexto analisado, enquanto os demais já contavam com esse instrumento. Sua disseminação evidencia a importância dos recursos públicos para sustentar o serviço.

Os níveis de subsídio não acompanham de forma uniforme a quantidade de ações. Os sistemas A e B informam subsídios de 76% e 73% e reúnem 22 e 25 registros, respectivamente. O sistema D, com 41%, apresenta 23; o sistema E, com 33,85%, reúne 21; e o sistema G, com 56,7%, registra 14. Essa diversidade reforça a necessidade de considerar a estrutura já disponível, as prioridades locais e as condições contratuais na análise da capacidade de ação. O subsídio pode criar condições para manter e ampliar iniciativas, mas sua participação no custo não informa, isoladamente, quanto está disponível para novos investimentos.

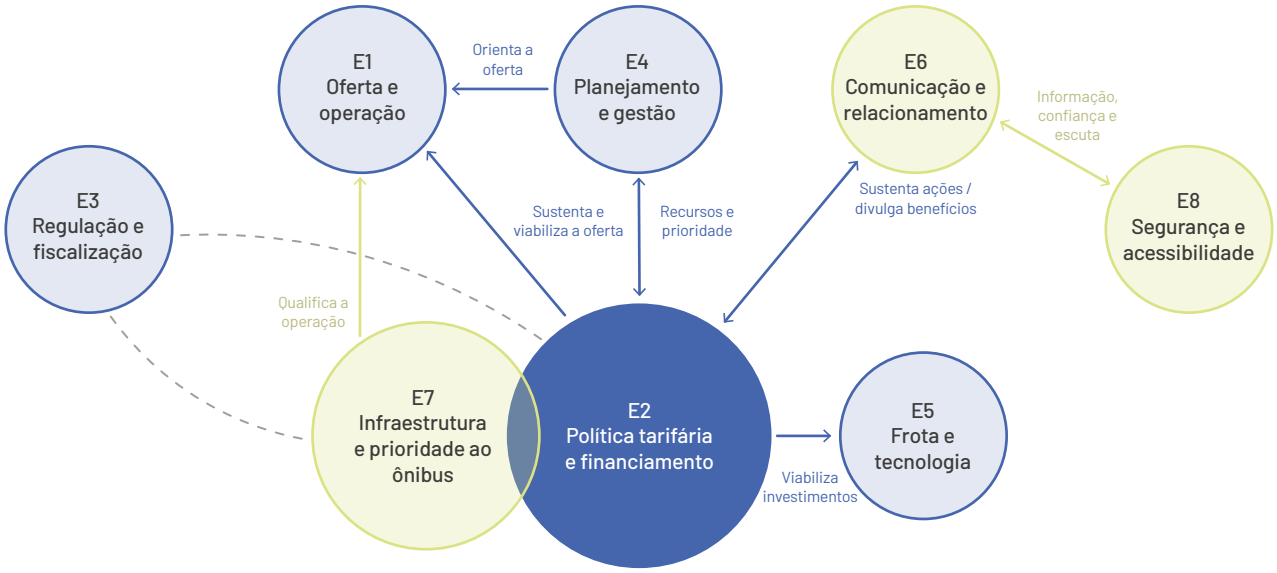
A combinação de ações amplia as possibilidades de qualificação porque atende a diferentes dimensões da prestação do serviço. Replanejar linhas e reforçar a oferta pode ganhar alcance quando há integração tarifária, informação acessível e condições adequadas de embarque. A matriz permite reconhecer essas articulações, mas não demonstra que sua presença produza maior recuperação da demanda. Os sistemas H e I, por exemplo, apresentam 20 registros cada e níveis de demanda distintos, de 72,3% e 50,8% do cenário pré-pandemia. A mesma quantidade pode reunir iniciativas de conteúdos e escalas diferentes e se inserir em contextos de mobilidade também distintos.

E3 (regulação e fiscalização) se destaca pela baixa presença: cinco registros em 36 combinações possíveis, distribuídos em três sistemas. Esse resultado evidencia uma frente pouco representada no levantamento, embora essencial à organização das condições de circulação e à competitividade do transporte coletivo. As competências públicas e as exigências institucionais e políticas envolvidas ajudam a compreender os desafios de implementação. Sua menor presença não reduz sua relevância; indica a necessidade de examinar, em cada território, como podem se articular às demais ações de qualificação. Esses resultados reforçam a necessidade de compreender como as ações se complementam e quais condições permitem sustentá-las. A análise das relações entre os eixos, apresentada a seguir, aprofunda essa discussão.

## 5. As conexões entre os eixos

As ações reunidas na matriz compõem um repertório cuja aplicação envolve diferentes condições de financiamento, planejamento e gestão. Uma iniciativa pode criar a base para outra, enquanto sua continuidade depende da articulação entre decisões tomadas em diferentes frentes. Examinar essas conexões permite avançar do mapeamento das ações para a discussão de como elas podem se complementar e quais condições favorecem sua implementação. A Figura 5 apresenta uma síntese dessas relações de dependência e complementaridade entre os eixos, que serão discutidas a seguir.

Figura 5 | **Relações de dependência e complementaridade entre os eixos de qualificação**




Fonte: NTU (2026)

E2 (política tarifária e financiamento) ocupa a base dessa análise porque a disponibilidade e a previsibilidade de recursos condicionam a continuidade do serviço, viabilizam o equilíbrio dos contratos e, portanto, ampliam as possibilidades de investimentos. A ligação com E1 (oferta e operação) é direta: manter e ampliar viagens exige custeio. A aplicação desses recursos é fundamental para E4 (planejamento e gestão), que identifica necessidades, redesenha linhas e orienta frequências. Financiamento, planejamento e oferta formam, assim, um conjunto de decisões interdependentes.

O subsídio público aparece nos nove sistemas e é um componente importante do financiamento atual. Ele pode preservar tarifas, cobrir gratuidades e manter a operação. Ampliar e diversificar fontes de custeio pode abrir espaço para novos investimentos. A transformação do planejamento encontra aqui sua exigência financeira: o serviço precisa de recursos associados ao que se pretende oferecer, com menor dependência exclusiva de quantos passageiros pagam a tarifa.

Na ligação E2–E5, essa capacidade se traduz em condições para renovar veículos, incorporar

tecnologia e melhorar a experiência de viagem. E5 (frota e tecnologia) reúne 28 registros em 36 combinações possíveis entre categorias e sistemas. E6 (comunicação e relacionamento) soma 23 registros em oito sistemas. A presença dessas iniciativas pode ser favorecida por decisões mais próximas da gestão cotidiana, embora novos meios de pagamento e renovação de frota também dependam de regras e contratos.

A comunicação conecta o investimento à possibilidade de uso: uma integração, uma linha ou um benefício precisam ser conhecidos e compreendidos. E6 (comunicação e relacionamento) também se articula diretamente a E8 (segurança e acessibilidade). Na pandemia, comunicar protocolos sanitários ajudou a tornar visíveis os cuidados adotados. Nas ações voltadas ao combate à violência de gênero, informar canais de proteção e denúncia integra a própria oferta de segurança. A comunicação pode reduzir barreiras percebidas, mas sua credibilidade depende da experiência efetiva de atendimento.

E3 (regulação e fiscalização) reúne apenas cinco registros em três sistemas, uma presença reduzida no levantamento diante de sua importância. A condução desse eixo cabe majoritariamente ao poder público, responsável por estabelecer regras, fiscalizar os serviços e organizar o uso do espaço viário. Sua implementação exige capacidade institucional e sustentação política, pois medidas que alteram as condições de circulação ou disciplinam atividades podem enfrentar resistência dos grupos afetados. A baixa presença dessas ações na matriz revela, portanto, uma frente que merece maior atenção na agenda de recuperação.

O crescimento da frota de motos reforça a relevância dessa discussão. No sistema H, por exemplo, a frota registrada de motocicletas e motonetas aumentou 73,6% entre 2019 e 2025 (Senatran, 2026). Para enfrentar esse desafio, é preciso combinar medidas que tornem o transporte coletivo mais atrativo com ações que desestimulem o uso do transporte individual motorizado, por meio da gestão da circulação, do estacionamento e da prioridade no espaço viário.

A regulamentação e a fiscalização dos serviços de transporte por aplicativos também integram esse processo e são atribuições dos municípios e do Distrito Federal, conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana. E3 (regulação e fiscalização) constitui, assim, uma condição importante para que os esforços de melhoria da oferta, do planejamento e da infraestrutura encontrem um ambiente favorável à valorização do transporte coletivo.

E7 (infraestrutura e prioridade ao ônibus) reúne 23 registros nos nove sistemas, dos quais quatro foram declarados preexistentes à pandemia. Essa presença demonstra esforços de qualificação da infraestrutura, cuja extensão e suficiência precisam ser analisadas em cada localidade. Faixas exclusivas, corredores, prioridade semafórica e pontos de embarque acessíveis são componentes fundamentais da atratividade do transporte coletivo, pois criam condições para maior regularidade, menor tempo de viagem e melhor acesso aos serviços. Viabilizar esse eixo exige uma base de investimentos capaz de sustentar novas intervenções e conservar a infraestrutura existente.

A comparação internacional evidencia o baixo volume de recursos públicos destinados aos transportes no Brasil. Em 2023, o gasto público total nessa área correspondeu a 1,3% do PIB brasileiro, frente a 2,2% na média internacional e 2,5% na União Europeia (COFOG/STN, 2025; Eurostat, 2026). Embora esses valores abranjam todos os modos de transporte e diferentes tipos de despesa, eles reforçam a necessidade de ampliar a base de recursos do setor. Para viabilizar E7, essa ampliação precisa se traduzir em investimentos contínuos na implantação, na qualificação e na manutenção da infraestrutura do transporte coletivo.

O Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano prevê novas fontes de recursos e investimentos privados em infraestrutura no âmbito dos contratos celebrados com o poder público (Lei nº 15.432/2026). As parcerias público-privadas, disciplinadas pela Lei nº 11.079/2004, também constituem uma possibilidade de estruturar investimentos e compartilhar responsabilidades pela implantação e manutenção dos equipamentos. O Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), desenvolvido pelo BNDES, contribui para essa agenda ao articular diagnóstico, planejamento de redes estruturais e carteira de projetos. Esse estudo oferece uma referência para definir prioridades e mobilizar recursos, aproximando as necessidades identificadas das possibilidades de investimento.

Já é possível observar esse movimento de compartilhamento de responsabilidades com o setor privado na RMTC de Goiânia. O sistema incorporou aos contratos de concessão obrigações de investimento na implantação, na requalificação e na manutenção da infraestrutura, com os respectivos custos contemplados na tarifa de remuneração. Esse arranjo amplia o escopo da concessão e conecta a infraestrutura às condições de financiamento do sistema. O caso evidencia a interseção entre E7 (infraestrutura e prioridade ao ônibus) e E2 (política tarifária e financiamento): assumir novas responsabilidades de investimento e manutenção requer receitas compatíveis e previsíveis, orientadas pelas necessidades da rede e dos passageiros.

## 6. Considerações finais

Os nove sistemas reuniram um repertório amplo de ações, e há espaço para avançar. A continuidade dessa transformação depende de conectar decisões. Recursos previsíveis dão suporte ao serviço; planejamento orienta sua aplicação; infraestrutura, tecnologia e informação ajudam a qualificar a experiência. O subsídio integra essa construção, enquanto a diversificação das fontes pode ampliar as possibilidades de investimento e reduzir a vulnerabilidade do financiamento exclusivamente tarifário.

É fundamental compreender qual combinação faz sentido em cada contexto. Região, órgão gestor, cultura de deslocamento, contratos, maturidade institucional e tecnologia alteram as prioridades e a viabilidade das soluções. Uma ação pouco presente na matriz pode ser decisiva em determinado território; outra, amplamente difundida, pode ainda precisar de maior alcance e integração.

Este artigo apresenta um panorama das iniciativas de qualificação do transporte coletivo e um catálogo de possibilidades a ser ampliado e contextualizado. Os registros não permitem medir a eficácia das ações ou estabelecer relações causais com a recuperação da demanda, e a ausência de marcação não comprova a inexistência de uma iniciativa. O desafio é reconhecer as particularidades de cada sistema e identificar quais conexões ainda precisam ser construídas para transformar o esforço já realizado em uma política contínua de qualificação.

## Referências


BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES); BRASIL. Ministério das Cidades. Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU): resultados parciais. BNDES, 2026.

BRASIL. Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 31 dez. 2004.

BRASIL. Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026. Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano; e altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana). Diário Oficial da União: Brasília, DF, 14 jun. 2026. Edição extra.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria do Tesouro Nacional. Despesa por função do Governo Geral: resultados de 2024: classificação COFOG. Brasília, DF: Secretaria do Tesouro Nacional, 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). Estatísticas: frota de veículos. Brasília, DF: SENATRAN, 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). Pesquisa CNT de mobilidade da população urbana. Brasília, DF: CNT, 2024.

EUROSTAT. Key figures on European transport: 2025 edition. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2026.