

Desafios persistentes e caminhos para a recuperação do transporte coletivo

O transporte público coletivo por ônibus ainda enfrenta os reflexos da crise provocada pela pandemia e opera em um novo patamar de demanda, com menos receita tarifária e maior dependência de recursos públicos. É o que aponta o **Anuário NTU 2025/2026**, publicação da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), que reúne os principais indicadores do setor e destaca avanços importantes na construção de um novo modelo de financiamento.

Anuário NTU 2025-2026

aponta desaceleração na demanda de passageiros, alta nos custos do transporte público e perspectivas para um novo modelo de financiamento, a partir do Marco Legal

Os indicadores mostram que a recuperação da demanda perdeu ritmo em 2025. Após a retomada observada nos anos anteriores, o número de viagens registrou queda de 3,7% em relação a 2024, enquanto o volume de passageiros equivalentes (que pagam a passagem) recuou 5,8%. Atualmente, os sistemas operam com cerca de 77,5% da demanda registrada antes da pandemia, evidenciando que o setor ainda não recuperou sua produtividade histórica.



Evolução do total de viagens realizadas por passageiros por mês nos sistemas de ônibus urbano (2016-2025)

Enquanto isso, o aumento dos custos permanece como um dos principais desafios para a sustentabilidade dos sistemas. O custo médio da operação alcançou R\$ 10,93 por quilômetro em 2025, crescimento de 8,4% em relação ao ano anterior. Os maiores componentes da estrutura de custos continuam sendo a mão de obra, responsável por 43,1% das despesas operacionais, e o combustível, com participação de 24,3%.

Segundo o Anuário, a mudança no comportamento da mobilidade urbana, impulsionada pelo crescimento do transporte

individual e dos aplicativos de transporte, consolidou um novo cenário para os sistemas de ônibus. Os dados levantados se referem a nove sistemas analisados: Belo Horizonte (municipal), Curitiba (municipal), Fortaleza (municipal), Goiânia (municipal e intermunicipal metropolitano), Porto Alegre (municipal), Recife (municipal e intermunicipal metropolitano), Rio de Janeiro (municipal), Salvador (municipal) e São Paulo (municipal).

Modelo de financiamento - um dos principais destaques da publicação é a necessidade de transformar o modelo de financiamento do transporte coletivo. Hoje, o setor custa aproximadamente R\$ 75,7 bilhões por ano, dos quais apenas 20% são financiados por subsídios públicos, enquanto os outros 80% ainda dependem da arrecadação tarifária.

O levantamento mostra que 440 cidades brasileiras já adotam algum tipo de subsídio ao transporte coletivo. Desse total, 294 utilizam subsídios parciais e 146 operam com tarifa zero. Além disso, 157 municípios já implementaram a separação formal entre a tarifa paga pelo passageiro e a remuneração das operadoras, mecanismo agora previsto pelo recém-aprovado Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. A nova legislação estabelece instrumentos para fortalecer o financiamento do setor, reduzindo a dependência exclusiva da tarifa e criando condições para ampliar investimentos em qualidade, renovação da frota e infraestrutura dos sistemas.

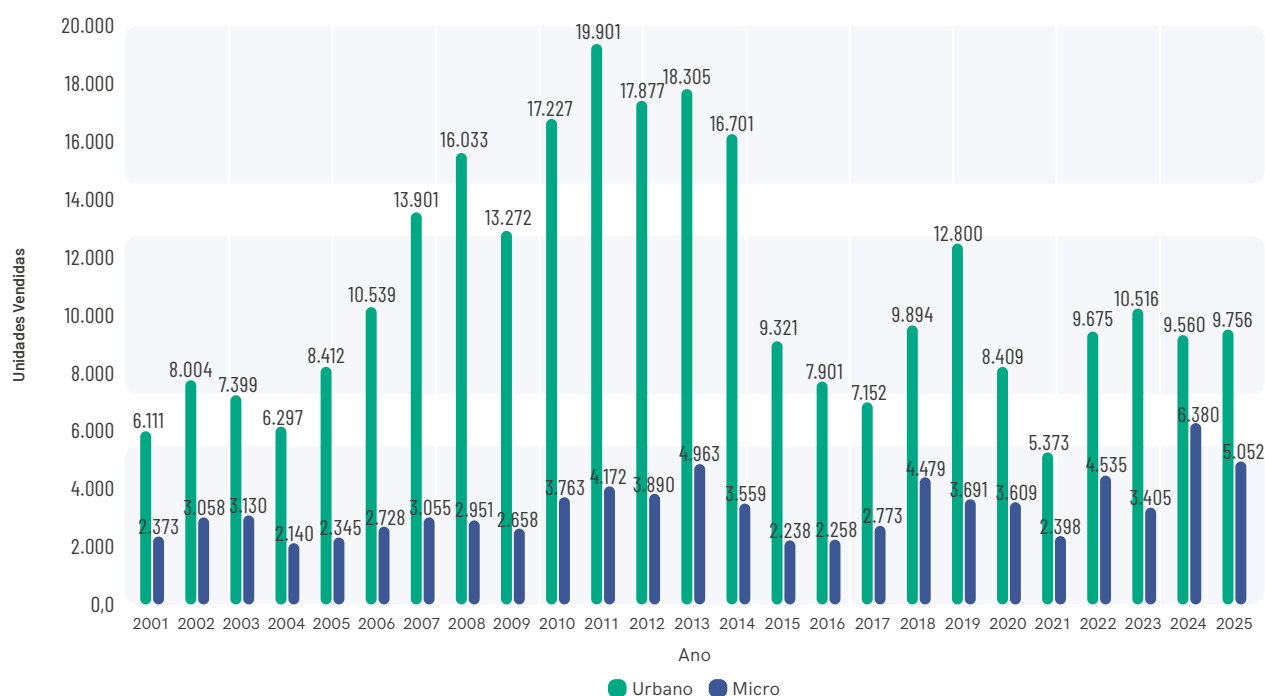
Conflitos internacionais e o aumento do Diesel - a volatilidade do preço do diesel, agravada pelas tensões internacionais registradas em 2026, reforça a necessidade de mecanismos permanentes de proteção ao transporte coletivo diante das oscilações do mercado de combustíveis. Entre 15 de fevereiro e 5 de abril de 2026, o preço do diesel acumulou aumento de 24,06%, com impacto estimado de 5,85% no custo total do transporte coletivo por ônibus.

Visando mitigar os impactos, o governo federal adotou medidas como a desoneração de PIS/Cofins e subvenção econômica, com efeito potencial de R\$ 0,64 por litro; e ampliação dos instrumentos de contenção, com mitigação potencial de R\$ 1,12 por litro para o diesel nacional e de até R\$ 1,20 por litro para o diesel importado. Após essas medidas, a variação acumulada do diesel recuou para 17,18% até 10 de maio, com impacto estimado de 4,18% no custo total do setor. Um terceiro pacote entrou em vigor em 1º de junho, reduzindo o impacto do aumento do diesel para 15,38%, e o custo estimado para o setor de 3,74%.

Indicadores

Renovação da frota

Segundo o Anuário da NTU, a renovação da frota continua ocorrendo em ritmo lento. Em 2025, foram comercializados 14.808 ônibus urbanos e micro-ônibus, resultado 7,1% inferior ao registrado em 2024. Enquanto as vendas de ônibus urbanos cresceram discretamente (2,1%), o segmento de micro-ônibus apresentou retração de 20,8%. A publicação ressalta que a continuidade desse movimento depende da ampliação das linhas de financiamento e de maior segurança para os investimentos das operadoras.



Evolução da venda de ônibus e micro-ônibus no mercado nacional (2001-2025)