Marque na **agenda!**

LAT.BUS

Feira Latinoamericana do Transporte

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2026

11, 12 E 13 AGO

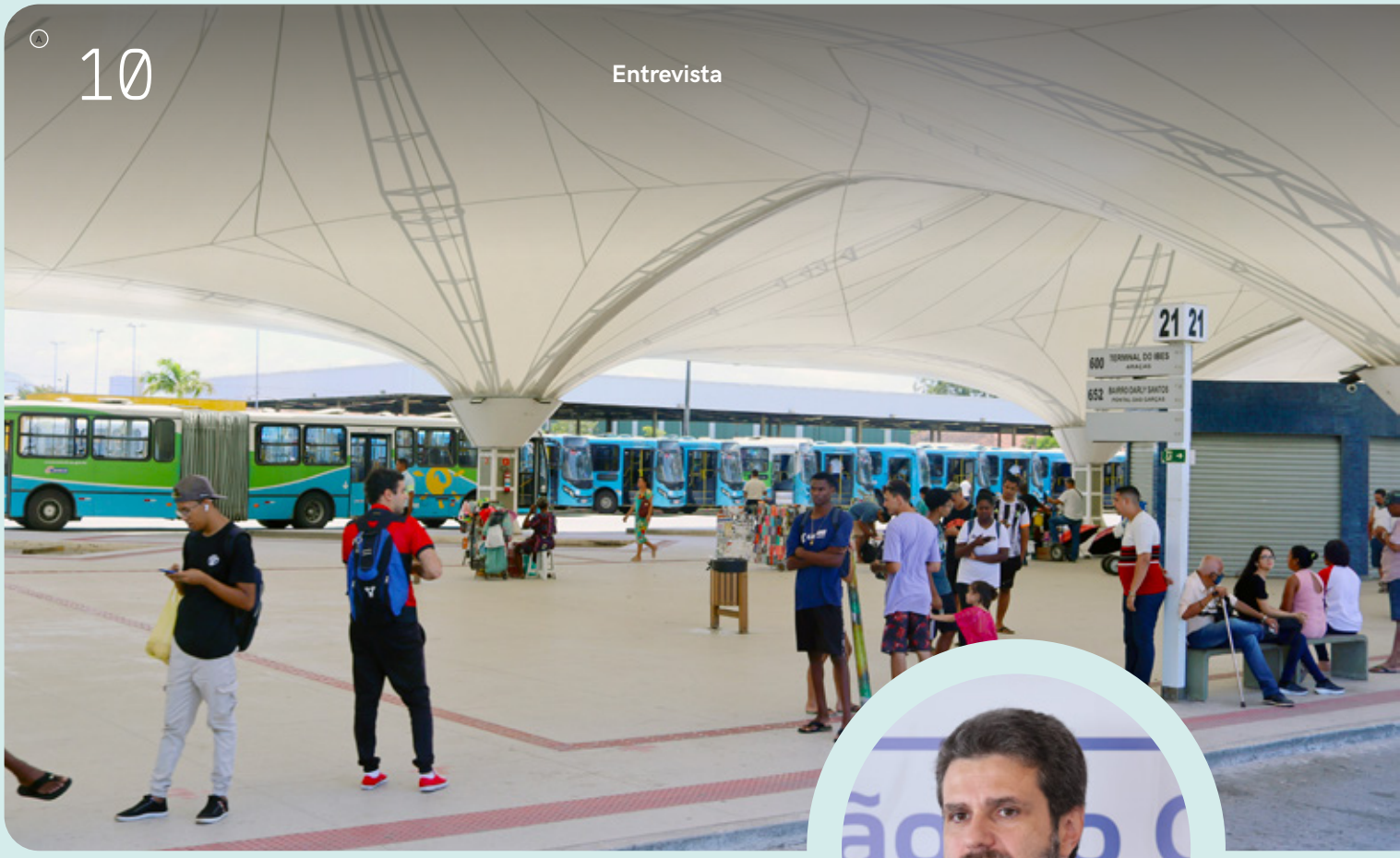
SP SÃO PAULO EXPO
RODOVIA DOS IMIGRANTES
2026

Realização

Organização

Apoio editorial

Apoio



Transporte público é investimento em desenvolvimento humano e urbano

A mobilidade urbana está no centro dos debates sobre o futuro das cidades brasileiras. Em um momento em que o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano avança na pauta da Câmara dos Deputados, a discussão sobre financiamento, integração entre modais e transição para tecnologias mais limpas torna-se ainda mais urgente

Neste cenário, o Brasil enfrenta desafios históricos: o transporte coletivo depende de modelos de financiamento frágeis; o aumento da frota de carros e motos pressiona a infraestrutura urbana; e cresce a necessidade de políticas públicas que garantam mais eficiência, acessibilidade e sustentabilidade para o setor e usuários do serviço. Ao mesmo tempo, surgem oportunidades com a modernização tecnológica, a integração entre modais e a adoção de soluções sustentáveis alinhadas à agenda da COP 30, que será realizada em Belém em novembro de 2025

— com **Fábio Ney Damasceno**

(A) Helen Torres/NTU; **(B, D-E)** Robson Cesco/NTU; **(C)** Divulgação/CNT; **(F)** Divulgação/GVBUS

Fábio Ney Damasceno é presidente do Conselho Nacional de Secretários de Estado de Transporte e Mobilidade (Consetram) e secretário de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo. Além disso, está à frente da Semobi desde 2019.

Engenheiro civil, com especialização em Transportes e MBA em Gestão, Damasceno atua no setor desde 1996 e acumula ampla experiência em consultoria, planejamento de transporte, operação de trânsito urbano e concessões rodoviárias. Ao longo de sua trajetória, passou por órgãos como a CET-SP, o DER-ES, a Prefeitura de Vitória (ES) e o Governo do Distrito Federal (DF), como secretário de Mobilidade. No âmbito nacional e internacional, é vice-presidente da América Latina da UITP e foi reeleito à presidência do Consetram para o biênio 2025-2027, de onde lidera a articulação entre estados para fortalecer o transporte público, a mobilidade sustentável e a infraestrutura logística em todo o país.

O Marco Legal do Transporte Público Coletivo vem sendo debatido há algum tempo. Na sua visão, quais são os principais avanços que essa proposta pode trazer para o setor?

O grande avanço é efetivar o transporte público como serviço essencial, no mesmo patamar de saúde, educação e segurança. Desde 2012 a Lei de Mobilidade já reconhece isso, mas ainda faltava dar sequência prática. O Marco Legal traz essa obrigação de tratar o transporte como investimento, e não como custo.

Outro ponto importante é que o Marco cria condições para ampliar o financiamento do setor. Ele permite estruturar recursos para custear não apenas subsídios, mas também infraestrutura. Mas isso deve vir acompanhado de responsabilização de todas as partes: governos federal, estaduais, municipais e também operadores privados. Não adianta colocar dinheiro público se não houver contrapartida em eficiência e qualidade na prestação de serviço. O usuário precisa perceber que os impostos pagos estão retornando em ônibus de qualidade, ar-condicionado, viagens mais rápidas e em sistemas tecnológicos que realmente melhoram a sua vida.



“O MARCO LEGAL TRAZ ESSA OBRIGAÇÃO DE TRATAR O TRANSPORTE COMO INVESTIMENTO, E NÃO COMO CUSTO.”

Como os governos estaduais podem contribuir mais efetivamente para estruturar o transporte público no Brasil?

Os estados têm papel fundamental porque possuem maior capacidade de investimento e podem atuar como integradores regionais. No Espírito Santo, por exemplo, temos um sistema totalmente estadualizado na Região Metropolitana da Grande Vitória, de forma que não há sistemas municipais separados. O governo estadual subsidia 100% do transporte metropolitano e isso garante equilíbrio e qualidade.

Essa decisão exigiu responsabilidade fiscal, porque não cabe mais aquela gestão desorganizada do passado. É preciso fazer o dever de casa, ser austero e administrar corretamente o dinheiro público. Além disso, o Estado tem de assumir o protagonismo, não apenas como financiador, mas como articulador entre municípios, garantindo governança metropolitana. É o Estado que tem a força para captar recursos, conduzir licitações bem estruturadas e cobrar eficiência das empresas operadoras. Quando esse papel não é exercido, acaba-se colocando dinheiro em sistemas frágeis e sem retorno para a população.

Nas regiões metropolitanas, a integração entre diferentes modais e sistemas sob diversas gestões é um grande desafio. Como avalia a necessidade de governança metropolitana?

A governança é indispensável. Temos exemplos diferentes no Brasil. Em Goiânia, existe um modelo compartilhado: Estado, municípios e gestão privada dividem responsabilidades. Já no Espírito Santo optamos por um modelo 100% estadual, em que todo o transporte metropolitano — ônibus e aquaviário — está sob responsabilidade direta do governo do estado e com a participação da iniciativa privada. Isso trouxe agilidade, tarifa única e integração plena entre os modais.

Esse modelo reduz burocracias, elimina disputas políticas entre municípios e facilita a implantação de políticas como bilhete único e identidade visual padronizada. Funciona de forma semelhante ao Distrito Federal, onde também não há prefeituras e todo o transporte está sob gestão centralizada. Essa estrutura permite, por exemplo, definir níveis mínimos de serviço para a população e garantir o aporte de recursos necessários para manter qualidade, independentemente da arrecadação de passageiros.



Fábio Ney Damasceno fala durante o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana realizado em agosto, durante evento da NTU, em Brasília.



Presidente do Conselho da NTU, Edmundo Pinheiro (esq.), acompanha o secretário Fábio Damasceno durante o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana.

Quais exemplos bem-sucedidos de integração metropolitana poderiam inspirar novos modelos de gestão?

Eu citaria Goiânia e a Grande Vitória. São modelos distintos, mas que conseguiram superar a fragmentação entre tarifas e sistemas municipais. Aqui no Espírito Santo, unificamos a tarifa, eliminamos linhas concorrentes e implantamos integração física e temporal entre ônibus e transporte aquaviário. Isso evita situações absurdas, como um ônibus municipal concorrer com outro estadual na mesma linha.

Outro ponto é que a integração garante justiça social. No nosso caso, quem mora mais longe paga o mesmo valor de tarifa de quem está mais perto, porque todos têm direito à mobilidade. Acabamos com práticas segregadoras, como os "seletivos" que cobravam tarifas mais altas para oferecer ar-condicionado. Hoje, 70% da frota tem ar-condicionado, acessível a todos, pelo mesmo preço. Esse tipo de política pública promove equidade e qualidade no transporte.

O financiamento do transporte coletivo é um gargalo histórico. Como ampliar a capacidade de financiamento diante das limitações fiscais de estados e municípios?

Precisamos ter criatividade e buscar novas fontes. Um exemplo internacional que podemos adaptar é vincular receitas do transporte individual ao financiamento do coletivo. Em alguns países, parte da arrecadação de aplicativos, estacionamentos e circulação em áreas centrais vai direto para o fundo de mobilidade. É uma lógica de justiça: quem ocupa mais espaço viário e polui mais deve contribuir para financiar um sistema que beneficia a coletividade.

No Brasil já temos uma referência de sucesso: a taxa de iluminação pública, cobrada na conta de energia, que sustenta concessionárias de forma estável por décadas. Por que não criar algo semelhante para a mobilidade? O importante é que esses recursos sejam aplicados com transparência e convertidos em melhorias visíveis, como ônibus modernos, faixas exclusivas, bons terminais, metrôs e ciclovias. Quando a população percebe retorno, ela aceita contribuir.



Ônibus do sistema Transcol de Vitória (ES).

Quais projetos de mobilidade em andamento no Espírito Santo podem servir de referência?

Temos vários: o Cartão ES, que unifica o bilhete da região metropolitana e cidades do interior, trazendo mais comodidade e segurança; a ampliação do aquaviário, que já conta com cinco barcos em operação e terá mais embarcações e novas estações integradas ao transporte urbano; o primeiro corredor BRT metropolitano, ligando Vila Velha a Cariacica, com tecnologia de semáforo em tempo real; a ciclovia metropolitana, com quase 70 km conectando cinco municípios; o uso de biometria facial no ônibus e terminais integrados às forças de segurança, que já resultou na captura de mais de 400 procurados, fugitivos e localização de desaparecidos, é a mobilidade a serviço da segurança; e a transição energética responsável, com aquisição de ônibus elétricos e movidos a gás com incentivo ao uso de biometano produzido a partir de aterros sanitários.

A mobilidade que buscamos vai além de obras e da renovação de ônibus: é um trabalho que busca respeitar o tempo e a qualidade de vida das pessoas e valoriza a experiência de quem se desloca. O Transcol Mais Sustentável é passo fundamental nessa jornada — um programa que reduz impactos ambientais, traz consciência ambiental e estimula o uso do transporte coletivo como escolha responsável para a cidade. O objetivo é oferecer uma mobilidade mais humana, integrando diferentes modais e aproximando os cidadãos, tornando a mobilidade na região metropolitana da Grande Vitória mais integrada, eficiente e preparada para o futuro.

Qual deve ser o papel da União nesse processo de garantir sustentabilidade financeira para o transporte público coletivo?

A União tem papel central porque o transporte público precisa ser tratado como serviço essencial em todo o país. Não dá para deixar apenas na conta de estados e municípios, que muitas vezes não têm fôlego fiscal. É fundamental que o governo federal participe tanto do financiamento quanto da coordenação de políticas públicas nacionais para evitar que cada cidade ou estado caminhe de forma isolada.

Além disso, cabe à União estruturar fontes de receita permanentes, como já existe em outras áreas, a exemplo da taxa de iluminação pública que garante estabilidade ao setor elétrico. O mesmo pode ser feito para a mobilidade, destinando recursos de quem usa mais o transporte individual — como aplicativos, estacionamento e combustíveis — para financiar o coletivo. Esse equilíbrio é essencial.

O importante é que o cidadão perceba retorno desse investimento: ônibus de qualidade, infraestrutura adequada, tecnologia e eficiência. A União precisa liderar esse processo, garantindo transparência e segurança de longo prazo para que o transporte público seja sustentável e cumpra seu papel social.

Falando em transição energética, quais caminhos o Brasil deve seguir para acelerar a adoção de tecnologias limpas, como ônibus elétricos e movidos a combustíveis alternativos?

Defendo o conceito de transição energética responsável. O Brasil precisa aproveitar seus potenciais regionais. No Espírito Santo, temos gás do pré-sal e produção de biometano em aterros sanitários; no agronegócio, há possibilidade de gerar metano a partir de resíduos agrícolas; em outras regiões, o potencial pode estar em energia elétrica ou hidrogênio. Não existe solução única para o país todo.

Outro ponto é reduzir o custo dos ônibus elétricos, que hoje custam até quatro vezes mais que um a diesel. Isso exige incentivos tributários e políticas específicas. Também é preciso investir em infraestrutura, porque comprar ônibus é fácil, mas garantir pontos de recarga confiáveis ainda é um desafio enorme. Sem essa base, corre-se o risco de ter poucos veículos parados apenas para "mostrar inovação".

O Brasil precisa de escala, segurança regulatória e contratos de longo prazo que deem confiança ao empresário. Além disso, não podemos esquecer que tecnologias como motores Euro 6, já em uso, reduzem em 80% a emissão de poluentes e também devem ser parte da estratégia. O futuro será plural, com gás, biometano, elétrico, hidrogênio e diesel limpo, cada um adequado à sua realidade.

> "NÃO ADIANTA POLÍTICAS PONTUAIS. PRECISAMOS DE PLANOS DE LONGO PRAZO COM SEGURANÇA PARA INVESTIMENTOS."

O Marco Legal do Transporte pode ajudar a financiar a renovação da frota rumo à transição energética?

O Marco é um avanço importante, mas não resolve tudo sozinho. Ele cria mecanismos de financiamento, mas precisamos de um arcabouço mais amplo: incentivos fiscais para ônibus e baterias, contratos de energia que assegurem fornecimento, tributos diferenciados para combustíveis mais limpos e planejamento de infraestrutura. A transição energética não pode ser apenas um capítulo do Marco; precisa ser uma política nacional integrada, com responsabilidades bem definidas e segurança jurídica para investimentos de longo prazo.

Quais são as prioridades estratégicas do Consetram para os próximos anos?

A primeira prioridade é consolidar o entendimento de que transporte público é investimento em desenvolvimento humano e urbano. Ele reduz o tempo perdido em deslocamentos, aumenta a produtividade, promove a inclusão social e melhora a qualidade de vida. O segundo ponto é transformar a mobilidade em política de Estado, com planos diretores de longo prazo e força de lei, para que as estratégias não mudem a cada troca de governo.

Outro desafio é buscar equilíbrio financeiro, evitando sistemas excessivamente dependentes de subsídios, que se tornam frágeis em crises fiscais. Precisamos de contratos equilibrados, com horizonte de 15 a 20 anos, que garantam previsibilidade e permitam investimentos contínuos. Também é essencial ampliar a infraestrutura de transporte coletivo, porque o Brasil tem pelo menos 20 anos de defasagem nesse campo.

Em resumo, o Consetram vai trabalhar para consolidar o transporte coletivo como essencial, sustentável e acessível, com uma visão de curto, médio e longo prazo que dê segurança tanto para o usuário quanto para os investidores do setor.

FÁBIO NEY DAMASCENO
é presidente do Conselho Nacional de Secretários de Estado de Transporte e Mobilidade (Consetram) e secretário de Mobilidade e Infraestrutura do Governo do Espírito Santo

O Brasil é COLETIVO



Transportamos todos os dias o bem mais precioso do Brasil: os brasileiros

ACOMPANHE TUDO SOBRE A NTU EM:

www.ntu.org.br

- @ntubrasil
- flickr.com/ntubrasil
- x.com/ntunoticias
- ntubrasil.bsky.social
- @ntubrasil
- youtube.com/transporteurbanontu
- facebook.com/ntubrasil
- linkedin.com/company/ntubrasil

NTU
Associação Nacional de Transportes Urbanos

autopass

MAIS QUE BILHETAGEM, A AUTOPASS É TECNOLOGIA EM EXPANSÃO

A maior empresa de serviços de **Bilhetagem Eletrônica do Brasil** também é **fornecedora da** solução tecnológica mais moderna, inovadora e conectada.

Estamos presentes de **norte a sul**, em **duas capitais** (**Belém** e **Rio de Janeiro**), além da **região metropolitana de São Paulo**.

