

NTUrbano

ED. 80
MAR/ABR 2026
www.ntu.org.br

ISSN 2377-1860
ANO 13



MARCO LEGAL:
© LONGO
CAMINHO
À FRENTE **/18**

/10

Entrevista

— com Marcos Daniel
Souza dos Santos,

secretário Nacional de Mobilidade Urbana
(SEMOB) do Ministério das Cidades
Dados, financiamento e
infraestrutura: os pilares da nova
agenda da mobilidade urbana

/26

**Tecnologia
e Inovação**

Mapa da renovação
da frota nacional



e0500U. O FUTURO É AGORA.

Com tecnologia de última geração, o e0500U é a solução ideal para o transporte urbano, com mais eficiência energética, sustentabilidade, segurança e conforto.



E com o FleetBus, sua operação ganha ainda mais inteligência, porque você tem telemetria, parametrização, diagnóstico, análise de veículos e performance do motorista sempre disponível.

Vá até uma concessionária e conheça.

Mercedes-Benz





Desacelere. Seu bem maior é a vida.



O Marco de uma Campanha

O lançamento da campanha “O Brasil é Coletivo”, no último dia 17 de abril, representou um marco para a NTU. Afinal, trata-se da primeira campanha nacional de comunicação da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos nos seus quase 40 anos de existência. A campanha, concentrada nas redes sociais e com a meta de alcançar 10 milhões de pessoas, vem para preencher lacuna histórica — informar e sensibilizar parcela significativa da sociedade brasileira sobre a importância e os atributos positivos do transporte público, em especial o papel do ônibus urbano como espinha dorsal da mobilidade urbana, serviço essencial para a vida de milhões de brasileiros e fundamental para a saúde e o bom funcionamento das nossas cidades.

A campanha, na verdade, chega ao público com seis anos de atraso. Seu lançamento estava originalmente previsto para o dia 2 de abril de 2020 e foi suspenso em função do lockdown decretado dias antes, por conta da covid-19. Embora o transporte público continuasse a funcionar durante toda a pandemia — com os devidos protocolos sanitários e prestando serviços ainda mais relevantes para o funcionamento da economia e dos serviços de saúde, entre outros —, não faria sentido colocar no ar uma campanha em que passageiros e motoristas aparecessem sem máscara e sem distanciamento social, entre outros aspectos.

Superada a pandemia, faltava apenas um bom motivo para tirar a campanha da gaveta, o que ocorreu este ano: mobilizar o público em apoio à votação do novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. O novo Marco Legal, que já havia sido aprovado pelo Senado no fim de 2024, passou pelo escrutínio final da Câmara dos Deputados no dia 13 de maio. Mudança

fundamental para o transporte urbano brasileiro, que conta agora, pela primeira vez, com regramento detalhado em nível nacional, concebido para ordenar a resposta aos principais gargalos estruturais do setor, por meio de soluções e modelos viáveis. O PL 3278/2021 foi encaminhado para sanção presidencial no último dia 25 de maio.

Não por coincidência, o Marco Legal do Transporte Público é também fruto de debate iniciado há seis anos, impulsionado, em grande parte, pelo gigantesco desafio imposto pela pandemia, que levou os sistemas de transporte à beira do colapso, com perdas de demanda que chegaram aos 80%. A elaboração da nova legislação envolveu técnicos, dirigentes e especialistas das empresas operadoras e de órgãos de governo, e contou com várias contribuições técnicas da NTU, no âmbito do Fórum Consultivo da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades. Avanço que passa a enfrentar, agora, o desafio da implementação, para tirar do papel todas as mudanças definidas no novo texto legal — tema da matéria de capa desta edição.

Por fim, chama a atenção o fato de que, passados seis anos, as peças publicitárias da campanha “O Brasil é Coletivo” praticamente não precisaram de atualização. Os contextos desafiadores retratados e as medidas necessárias, apresentadas nas peças, continuam basicamente os mesmos. Isso dá a dimensão de como são lentas as mudanças nas políticas de mobilidade urbana, onde muito ainda está por ser feito para que o cidadão passe a contar com o transporte público que merece e deseja ter. Que venha o novo Marco Legal e seus aguardados avanços.

Boa leitura! ●



Início da
matéria



Link de
acesso



Final da
matéria

Conecte-se com a NTU



@ntubrasil



in/ntubrasil



/ntubrasil



/transporteurbanontu



/ntunoticias



@ntubrasil.bsky.social



/ntubrasil



photos/ntubrasil



/18

Capa

Marco legal: o longo caminho à frente

Movimento

Entrevista /10

— com **Marcos Daniel Souza dos Santos**, secretário Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades
Dados, financiamento e infraestrutura: os pilares da nova agenda da mobilidade urbana

Tecnologia e Inovação /26

Mapa da renovação da frota nacional

Sociedade /43

Virando o jogo contra o vandalismo

Sustentabilidade /62

O biometano chega ao BRT de Goiânia

Colunas

Opinião /08

— por **Armando Guerra Junior** -
Cidades mais inteligentes requerem planejamento integrado e abrangente

Palavra de Especialista /16

— por **Ana Caroline Tomaz**
Tarifa zero nas cidades brasileiras: amadurecimento e desafios

Integração /40

— por **Francisco Christovam**
O cliente e o marco legal do transporte público

Atualidades

Giro /14

Boas Práticas /48

O Transporte Público no combate à violência contra a mulher

Acontece nas Empresas /56

Curitiba: a nova fase dos consórcios das empresas de Curitiba

NTU em Ação /58

O Brasil é Coletivo e a mobilização é de todos

Parada Obrigatória /68

Acordo de cooperação entre NTU e Ministério das Cidades visa a melhoria dos projetos de transporte coletivo no País

Pelo Mundo /70

NTU Recomenda /72



SAUS Quadra 1, Bloco J
Ed. Clésio Andrade (Antigo CNT)
9º Andar, CEP 70070-944, Brasília/DF

Tel: (61) 2103-9293
ntu@ntu.org.br
www.ntu.org.br

Conselho Diretor

**Edmundo de
Carvalho Pinheiro**
Presidente

**Mauro Artur
Herszkowicz**
Vice-presidente

Diretoria Executiva

**Francisco Armando
Noschang Christovam**
Diretor-presidente

**Marcos Bicalho
dos Santos**
Diretor de Gestão

Matteus Freitas
*Diretor de Mobilidade
Urbana*

Equipe Editorial

**Ulisses
Lacava Bigaton**
(DF 1451 JP)
Editor-chefe

Hellen Tórres
(DF 9553 JP)
Editora assistente

Daniel Oliveira
(DF 3802 JP)
Editor assistente

Conselho Editorial

**Francisco
Christovam**

**Luciana
Herszkowicz**

**Marcos Bicalho
dos Santos**

Maurício Gulin

Colaborou nesta edição

**Carolina Rangel/
FSB Comunicação**

Daniel Oliveira

Flávio Siqueira

Hellen Tórres

Júlia Schiaffarino

Lua Alexópulos

Thayná Cruz

Projeto e Editoração

DUO Design

Revisão

Melissa Spindola

Capa

**Marcelo Camargo/
Agência Brasil**

Foto

Mandato 2025 – 2027

Conselho Diretor

Região Norte

- AM César Tadeu Teixeira
- PA Paulo Fernandes Gomes

Região Nordeste

- AL Guilherme Borges de Oliveira
- BA Rogerio de Almeida Braga
- CE Dimas Humberto Silva Barreira
Mário Jatahy de Albuquerque Júnior
- MA Romeu Aguiar Carvalho
- PE Luiz Fernando Bandeira de Mello
Paulo Fernando Chaves Junior
- PI Alberlan Euclides Sousa
- RN Agnelo Candido do Nascimento
- SE José Anchieta Bezerra Leite Monteiro
de Pontes

Região Sudeste

- ES Murilo Soares de Andrade Lara
- MG Albert Andrade
Rubens Lessa Carvalho
- RJ Armando Galhardo Nunes Guerra
João Gouveia Ferrão Neto
Jorge Manuel Pereira Dias
Marco Antonio Feres de Freitas
- SP João Antonio Setti Braga
João Carlos Vieira de Souza
Júlio Luiz Marques
Mauro Artur Herszkowicz*

*vice-presidente

Região Sul

- PR Mauricio Gulin
- RS Alexandre Biazus
Stamatula Vardaramatos
- SC Gilmar Leo Kalckmann

Região Centro-Oeste

- DF Edmundo Carvalho Pinheiro*
- GO Adriano Rodrigues de Oliveira
- MT Ricardo Caixeta Ribeiro

*presidente

Conselho Fiscal

- SP João Carlos Camilo
titular
- MG Rosilene Fátima Silveira
titular
- PE Katia Filizolla de Moraes
titular
- AM Marco Aurélio Feitosa de
Albuquerque Lima Babadopulos
suplente
- RS Gerson Corleta Piccoli
suplente
- RJ Paulo Antônio Carrilho Valente
suplente

**Tiragem
100% digital**

* Os artigos assinados desta publicação não
refletem necessariamente a opinião da NTUrbano.

* Melhore sua experiência com a NTUrbano.
Acesse mais conteúdo pelos links ativos
nas matérias e nos anúncios!

Leia online
www.ntu.org.br

Anuncie aqui
(61) 98143-2056
Contato@zionhub.online



FETPESP

Federação das Empresas de Transportes
de Passageiros do Estado de São Paulo



Movendo pessoas, Conectando o futuro da mobilidade.

A FETPESP atua no fortalecimento do transporte de passageiros por ônibus no Estado de São Paulo, promovendo iniciativas voltadas à mobilidade, sustentabilidade, inovação e desenvolvimento do setor.



Mobilidade

Promovendo
soluções para o
transporte coletivo.



Sustentabilidade

Incentivando
práticas responsáveis
para o futuro.



Desenvolvimento do Setor

Fortalecendo
empresas e
conectando
oportunidades.



**Federação das Empresas de Transportes
de Passageiros do Estado de São Paulo**

Conheça o
trabalho da
FETPESP
fetpesp.org.br





CIDADES MAIS INTELIGENTES REQUEREM PLANEJAMENTO INTEGRADO E ABRANGENTE

— por Armando Guerra Junior



Muito se fala em cidades inteligentes, sendo a sustentabilidade e a mobilidade urbana fatores fundamentais, dentre outros, para que um espaço urbano seja considerado como tal. Existem atualmente conceitos bastante disseminados e aceitos como indiscutíveis sobre como elevar uma cidade a esse patamar. Mas precisam ser analisados com cuidado, de forma mais aprofundada, para que se evitem medidas açodadas ou inspiradas por exemplos vindos de realidades diferentes. Não que esses conceitos estejam equivocados, mas porque, para serem implantados e surtirem efeito no dia a dia urbano, necessitam ser pensados de forma mais ampla, considerando-se características locais, pré-requisitos, viabilidades.

Uma mobilidade sustentável requer a eletrificação dos veículos, criando um transporte público de qualidade, que ofereça viagens rápidas, silenciosas e confortáveis. Parece que a maioria concorda com isso. Cabe, porém, uma reflexão: a eletrificação é o único caminho? O mais rápido de ser implantado? O mais barato? É uma necessidade urgente, em cidades onde o transporte coletivo sobre rodas é feito por motores de tecnologia Euro 6, ou movidos a biocombustíveis? Não se trata de combater o conceito da eletromobilidade em si, mas de se ter o cuidado de não o considerar a única solução, quando a transição energética pode apresentar vias alternativas de adoção mais fácil e rápida. O passageiro não opta pelo ônibus apenas por ser elétrico; se o coletivo não consegue andar em meio a um verdadeiro mar de veículos estagnados, vai ser trocado por outro modo. O tempo de viagem foi considerado o fator mais determinante da não utilização do ônibus, tanto no período anterior à pandemia, como no posterior, em pesquisa realizada pela Coppe/UFRJ em 2023, dado comprovado em pesquisa CNT/NTU no ano seguinte.

Um sistema de transporte público precisa oferecer viagens rápidas, confortáveis e seguras. Não há como negar essa assertiva. Há, porém, que se contar com infraestrutura viária que permita a fluidez no trânsito, para que o ônibus consiga manter a velocidade adequada. Prioridade nas vias, com faixas seletivas, pistas em boas condições de conservação, sinalização inteligente e segurança pública são alguns dos atributos necessários para uma experiência satisfatória para o cliente.

Recuperar o passageiro do transporte público é importante para a sustentabilidade e para a mobilidade como um todo. Ônibus são 8 vezes mais eficientes do que automóveis energeticamente e economizam o espaço viário — são necessários 60 carros para levar a quantidade de pessoas que um único ônibus transporta, uma vez que a média de ocupação por automóvel é de 1,2 passageiro. Assim, o transporte por ônibus contribui fortemente para a redução de emissões e a diminuição dos congestionamentos, mas vem perdendo demanda. Para que se reconquiste aqueles que escolheram uma viagem menos demorada, mesmo que mais arriscada (como no caso dos mototáxis, por exemplo), é imprescindível que se tenha um olhar abrangente e atento aos interesses do usuário.

Cidades mais eficientes, com boa mobilidade urbana, são importantes para a qualidade de vida e a própria economia. No entanto, as soluções devem ser pensadas de forma abrangente, pois, para que um sistema de transporte público funcione bem, é preciso que sejam considerados, em seu planejamento, fatores ambientais, urbanísticos, de segurança pública e de custo operacional, entre outros. Não há sistema de transporte público sem passageiros. O estudo CNT/NTU realizado em 2024 mostra que a frase não é um exagero: 30% dos entrevistados já deixaram de usar o ônibus.

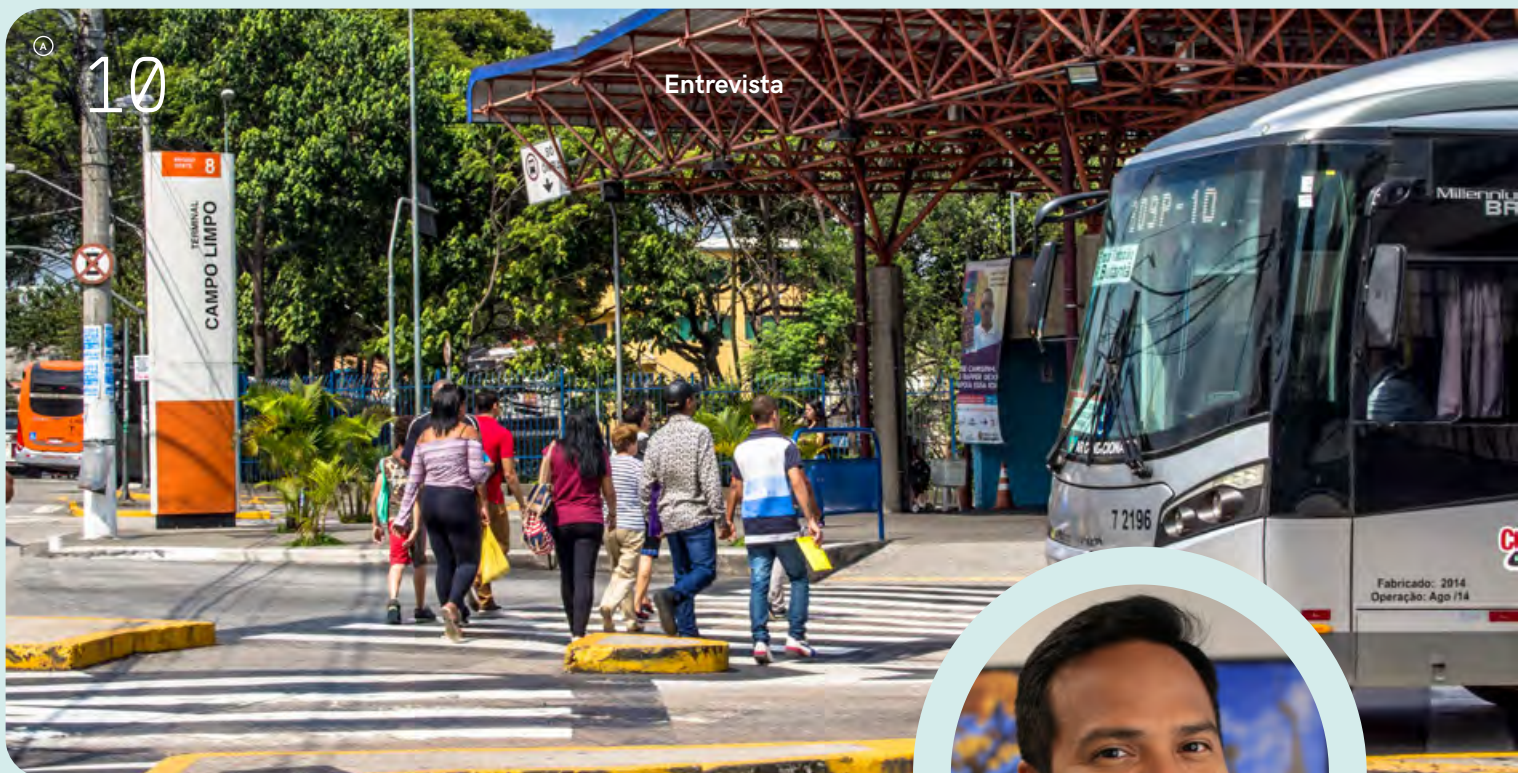
Há que se requalificar o serviço, e isso não pode ser feito apenas pelo operador, há enorme responsabilidade do poder público, a quem cabe o planejamento, a implantação de infraestrutura adequada, a definição das características dos serviços contratados e da forma de financiamento desses serviços. Não se trata apenas de deslocamento de pessoas de um ponto a outro, mas de democratização dos espaços públicos, acesso a serviços, qualidade de vida (desde o ar que se respira até a espera no ponto com segurança e conforto) e o próprio funcionamento das cidades.



ARMANDO GUERRA JUNIOR

é presidente executivo da Semove





DADOS, FINANCIAMENTO E INFRAESTRUTURA: os pilares da nova agenda da mobilidade urbana

A atual política de mobilidade urbana do Ministério das Cidades (MCid) busca integrar o investimento em infraestrutura pesada à modernização regulatória. Com programas como o PAC Mobilidade Grandes e Médias Cidades, Refrota e Pró-Transporte em plena execução, o foco da pasta transita agora para a criação de uma inteligência de dados nacional, com o objetivo de otimizar o planejamento urbano brasileiro.

Quem coordena essa transição é o paraense Marcos Daniel Souza dos Santos. Com 41 anos, ele integra o corpo de Analistas de Infraestrutura do governo federal desde 2008. Sua experiência na formulação de políticas públicas foi desenvolvida na coordenação de programas voltados a grandes e médias cidades, além de passagens estratégicas pela diretoria do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional.

À frente da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do MCid desde abril de 2026, Marcos Daniel tem capitaneado diálogos decisivos com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o setor produtivo. Nesta conversa exclusiva para a NTUrbano, o secretário discute o futuro do financiamento do transporte público, a expansão da infraestrutura e as metas do governo federal para uma mobilidade mais eficiente e sustentável.

— com **Marcos Daniel Souza dos Santos**



Quais serão as prioridades da sua gestão à frente da SEMOB?

Entre as prioridades da nossa gestão está a continuidade dos investimentos do Novo PAC voltados à mobilidade urbana, tanto na área de infraestrutura quanto na de renovação de frota. O foco é garantir que os projetos já pactuados avancem na contratação, execução e entrega de resultados concretos para a população.

Estamos falando tanto de investimentos para Estados e prefeituras, quanto para o setor privado. A ideia é assegurar que os recursos cheguem efetivamente à ponta e que os projetos sejam concluídos. Além disso, seguimos com as seleções abertas para novas propostas.

Outra prioridade importante é consolidar a agenda institucional da mobilidade urbana. Estamos concluindo o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, realizado em parceria com o BNDES, que reúne projetos de BRTs, VLTs, metrô e corredores estruturantes em 21 regiões metropolitanas do país.

Também seguimos acompanhando os desdobramentos da aprovação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo e, também, fortalecendo parcerias institucionais, nacionais e internacionais, para ampliar assistência técnica, capacitação e apoio aos municípios.

Vários temas importantes para a mobilidade estão em discussão no Congresso. Quais destacaria e por quê?

O principal tema hoje é o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. A SEMOB acompanhou toda a construção desse texto, que foi elaborado de forma ampla, com consulta pública e participação de entidades do setor, operadores e sociedade civil.

É importante destacar que não se trata de texto do Ministério das Cidades, mas de construção coletiva do setor de transporte público. O objetivo é modernizar a regulação, melhorar o planejamento e criar mais segurança jurídica para estados, municípios e operadores.

Com a aprovação do Marco Legal, o debate agora é garantir clareza sobre como a lei funcionará na prática e como será estruturado o financiamento do sistema.

O Refrota e o PAC Mobilidade tiveram aumento de recursos e ampliaram sua execução. Qual é o quadro atual? Teremos novas seleções de projetos ainda este ano? Como o setor privado está respondendo aos programas?

O Refrota tem sido uma experiência muito positiva para a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. O programa levou um tempo para começar a operar plenamente porque foi necessário estruturar com os bancos e instituições financeiras mecanismos que permitissem que os recursos do FGTS chegassem efetivamente aos operadores e aos municípios.

Hoje, temos duas linhas funcionando: uma voltada ao setor público, para prefeituras e governos estaduais financiarem aquisição de ônibus; e outra direcionada aos operadores privados para renovação de frota.

Desde 2023, já selecionamos mais de 6 mil ônibus para o setor privado, com volume de recursos próximo de R\$ 7 bilhões. E o programa continua aberto. Nossa expectativa é lançar novas seleções ainda este ano, tanto para o setor público, quanto para o privado.

O setor privado vem respondendo muito bem ao programa. Na medida em que os bancos passaram a compreender melhor as especificidades do transporte coletivo urbano, houve crescimento expressivo na adesão às linhas de financiamento.

Nosso objetivo é superar a marca de 10 mil ônibus selecionados neste ciclo de governo. Além dos veículos elétricos, também estamos apoiando tecnologias de baixa emissão, como os ônibus Euro 6, alinhando renovação de frota e metas ambientais do Plano Clima.

**“QUEREMOS TRANSFORMAR
INVESTIMENTO EM MELHORIA
CONCRETA PARA A POPULAÇÃO
E RECUPERAR A PRIORIDADE
DO TRANSPORTE PÚBLICO
NAS CIDADES.”**

Haverá limitação no uso de recursos do FGTS para novos financiamentos via Refrota?

— Não há previsão de limitação. O que existe atualmente é previsão orçamentária anual de cerca de R\$ 6 bilhões para as operações da SEMOB. Esses recursos são destinados tanto ao Refrota, quanto aos projetos de infraestrutura. E, caso haja boa execução e aumento da demanda, existe a possibilidade de solicitar suplementação de recursos no Ministério gestor da aplicação do FGTS. Desta forma, hoje trabalhamos com previsão orçamentária, não com teto rígido que impeça novas operações.

Há concentração dos financiamentos em poucos agentes financeiros. Existem planos de ampliação no número de agentes? Como facilitar o acesso do setor privado às linhas de financiamento?

— Sim. Hoje já temos cerca de dez instituições financeiras habilitadas a operar o programa, entre bancos públicos, privados e bancos ligados às montadoras. E estamos trabalhando para ampliar ainda mais esse número.

O principal desafio é fazer com que os bancos compreendam melhor as especificidades do setor de transporte público. O modelo de negócio do transporte coletivo possui características próprias relacionadas a garantias, fluxo de caixa, contratos e prazos operacionais.

Além disso, diferentes tecnologias possuem estruturas distintas de financiamento. Um ônibus elétrico, por exemplo, possui dinâmica diferente de um veículo Euro 6.

A SEMOB vem trabalhando com as instituições financeiras justamente para aproximar os bancos da realidade operacional do setor. E isso já começa a gerar resultados positivos. Os bancos que passaram a operar o programa acumulam experiência, compartilham boas práticas e ajudam a ampliar a confiança do mercado nas operações do transporte coletivo urbano.

O que está previsto na área de infraestrutura para a mobilidade urbana?

— Hoje temos uma carteira muito robusta de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana. Já selecionamos cerca de R\$ 28 bilhões em projetos de BRTs, corredores exclusivos, terminais, metrô, VLTs e outras intervenções voltadas ao transporte público.

Estamos retomando investimentos que praticamente haviam sido interrompidos nos últimos anos. Boa parte desses projetos já está em fase de contratação, licitação ou execução, e algumas obras já foram concluídas.

Além disso, seguimos trabalhando com diferentes fontes de financiamento, tanto recursos do FGTS, quanto recursos do Orçamento Geral da União.

Quando somamos infraestrutura e renovação de frota, estamos falando de quase R\$ 40 bilhões investidos em mobilidade urbana nos últimos três anos. Isso representa uma retomada importante da prioridade dada ao transporte público no país.

Recentemente, a SEMOB firmou acordo de cooperação técnica com a NTU. Qual a expectativa em relação a essa iniciativa?

— A parceria com a NTU é extremamente importante porque entendemos que disponibilizar recursos, por si só, não resolve todos os desafios do setor. Precisamos também fortalecer capacidades técnicas para que esses investimentos se transformem em melhorias concretas para a população.

O governo federal tem o papel de formular políticas públicas e estabelecer diretrizes nacionais, mas os operadores conhecem profundamente a realidade da operação do transporte público no dia a dia. Essa troca é fundamental.

Nossa expectativa é trabalhar inicialmente com algumas cidades-piloto, reunindo União, prefeituras e operadores para desenvolver soluções, aperfeiçoar projetos, melhorar contratos e disseminar boas práticas. Queremos apoiar especialmente cidades médias, que muitas vezes possuem mais dificuldades técnicas para estruturar projetos e acessar recursos federais.

“ESTAMOS RETOMANDO OS INVESTIMENTOS, FORTALECENDO O DIÁLOGO COM O SETOR E ESTRUTURANDO UMA NOVA AGENDA NACIONAL PARA A MOBILIDADE URBANA.”



“A PROPOSTA NÃO É CRIAR CUSTOS ADICIONAIS OU AUMENTAR A BUROCRACIA PARA OS OPERADORES. PELO CONTRÁRIO. A IDEIA É APROVEITAR BASES JÁ EXISTENTES E AUTOMATIZAR O COMPARTILHAMENTO DESSAS INFORMAÇÕES.”

Um dos projetos prioritários para este ano é o Sistema Nacional de Dados sobre Transporte Público que o Ministério das Cidades quer lançar. Qual a importância desse sistema e o que está sendo feito nesse sentido? Como pretendem obter os dados necessários? Isso impacta a operação das empresas?

Esse sistema é uma iniciativa estratégica para o futuro da mobilidade urbana no Brasil. Durante o desenvolvimento do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, percebemos grande dificuldade na coleta e padronização de dados do setor.

A informação já existe. O desafio é criar padronização e fluxo de compartilhamento para que esses dados cheguem de forma organizada e rápida ao governo federal, aos municípios e aos próprios operadores.

A plataforma vai trabalhar inicialmente com três grupos principais de informações: dados de passageiros e bilhetagem, dados de GPS dos veículos e informações em GTFS, que são os dados de itinerários, linhas e pontos de parada utilizados em aplicativos de mobilidade.

Com isso, será possível acompanhar indicadores como frota em operação, quilometragem percorrida, volume de passageiros transportados e até estimativas de emissões de poluentes.

A proposta não é criar custos adicionais ou aumentar a burocracia para os operadores. Pelo contrário. A ideia é aproveitar bases já existentes e automatizar o compartilhamento dessas informações.

Nossa expectativa é lançar a plataforma ainda no segundo semestre deste ano, inicialmente a partir de projetos-piloto desenvolvidos com municípios, operadores e entidades do setor.



MARCOS DANIEL SOUZA DOS SANTOS

é secretário Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades. Engenheiro Civil, especialista em Gestão Pública e mestre em Estruturas e Construção Civil pela Universidade de Brasília (UnB).



Salineira reforça compromisso com acessibilidade e diálogo em Cabo Frio

No início de abril deste ano, a Auto Viação Salineira recebeu representantes ligados à defesa dos direitos da pessoa com deficiência em Cabo Frio (RJ). A visita contou com a presença do secretário adjunto de Políticas Públicas da Pessoa com Deficiência e Autismo, André Luiz, do advogado Edinaldo Silva e de Brasilmar Sant'Anna, representante da Comissão da Pessoa com Deficiência da OAB Cabo Frio.

A iniciativa teve como foco o fortalecimento do diálogo e a troca de experiências sobre acessibilidade no transporte público. Durante o encontro, os convidados puderam conhecer a manutenção dos equipamentos de acessibilidade presentes na frota, além do funcionamento dos elevadores instalados nos ônibus.

Outro destaque foi a apresentação dos treinamentos realizados com os motoristas da empresa, voltados ao atendimento humanizado. As capacitações priorizam o respeito, a empatia e a qualidade no atendimento a pessoas com mobilidade reduzida.

A visita também ressaltou a relevância da colaboração entre o poder público, as entidades representativas e a iniciativa privada na construção de uma cidade mais acessível e inclusiva para todos. A iniciativa fortalece o compromisso da Salineira em se manter aberta ao diálogo com a sociedade e com instituições que atuam na promoção da inclusão. ●

Campanha leva conscientização sobre autismo aos ônibus de Teresópolis durante o Abril Azul

A Viação Dedo de Deus promoveu, entre março e abril, campanha de conscientização sobre os direitos das pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) no transporte público de Teresópolis (RJ). A iniciativa foi realizada com o apoio do Sest Senat, da TEIAA (Associação Troca de Experiências e Integração entre Amigos de Autistas), APAE, Casa e Vida, além de integrantes da sociedade civil ligados à causa.

Durante a campanha, colaboradores da Viação realizaram intervenções educativas dentro dos ônibus, dialogando com passageiros sobre inclusão, respeito e convivência com pessoas autistas. As ações incluíram distribuição de materiais informativos, orientações sobre direitos no transporte público e explicações sobre o cordão de identificação utilizado por pessoas com TEA.

No dia 2 de abril, data reconhecida pela Organização das Nações Unidas (ONU) como o Dia Mundial de Conscientização do Autismo, a mobilização promovida pela Viação Dedo de Deus também ocupou a Praça Olímpica, com atividades educativas e ações de sensibilização voltadas à população.

Para a Viação Dedo de Deus, a campanha reforçou o compromisso da empresa com a inclusão, a informação e o respeito à diversidade. A iniciativa também destacou o papel social do transporte público como espaço de convivência, respeito e acolhimento para toda a comunidade. ●

Revista Ônibus, 25 anos entregando a melhor comunicação do setor

Vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo 2024 na categoria Comunicação Setorial



Motivos para anunciar na Revista Ônibus



Uma revista
premiada



Abrangência
nacional



Mailing
qualificado 10k



100%
digital

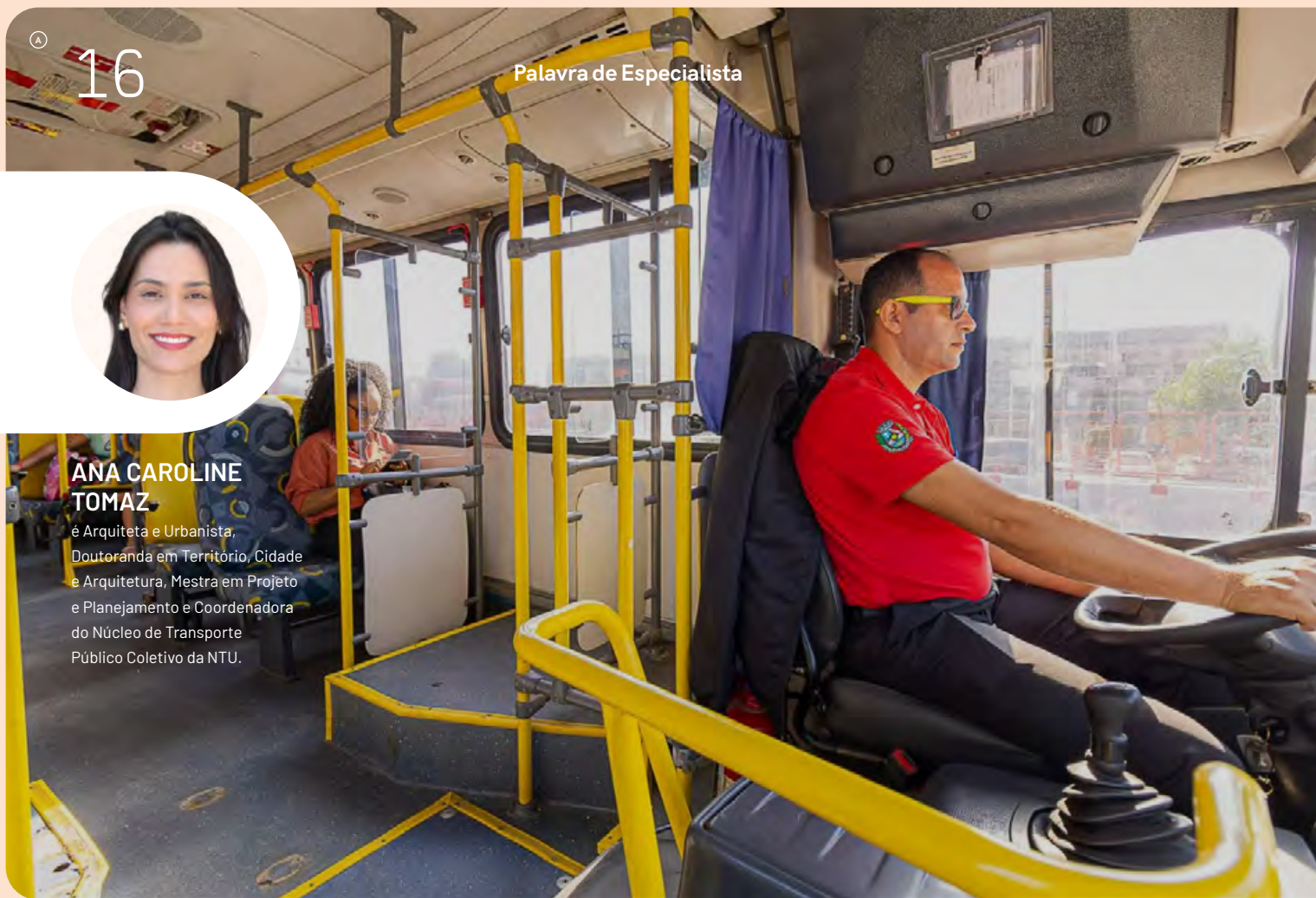
Anuncie: comercial@revistaonibus.com.br

Revista
Ônibus



ANA CAROLINE TOMAZ

é Arquiteta e Urbanista, Doutoranda em Território, Cidade e Arquitetura, Mestra em Projeto e Planejamento e Coordenadora do Núcleo de Transporte Público Coletivo da NTU.



TARIFA ZERO NAS CIDADES BRASILEIRAS: amadurecimento e desafios



A política de tarifa zero no transporte público coletivo entrou em nova fase no Brasil. Se entre 2021 e 2023 o tema avançou rapidamente, impulsionado pela crise pós-pandemia e pela ampliação dos subsídios públicos ao setor, os dados mais recentes mostram cenário de desaceleração das iniciativas municipais e de amadurecimento do debate. A edição 2026 da **Pesquisa Temática “Tarifa Zero nas Cidades do Brasil”** revela que o crescimento continua ocorrendo, mas em ritmo significativamente menor, especialmente nas cidades de maior porte.

Embora as duas edições mais recentes da pesquisa tenham utilizado o mesmo recorte demográfico para análise — municípios com mais de 100 mil habitantes —, houve mudança na classificação dos casos. Na edição de 2025, eram consideradas conjuntamente experiências universais e parciais, incluindo gratuidades aplicadas apenas em determinados dias da semana, regiões específicas ou grupos de usuários. Já a edição 2026 passou a tratar como iniciativas de tarifa zero apenas os modelos nos quais toda a população pode acessar gratuitamente o transporte coletivo em todas as linhas e durante todos os dias da semana. As iniciativas com restrições permanecem relevantes para o debate da mobilidade urbana e da ampliação do acesso ao transporte coletivo; conceitualmente, passaram a ser tratadas como benefício tarifário, e não mais como casos de cidades que praticam a tarifa zero.

Os números ajudam a ilustrar esse novo momento. Em 2025, a pesquisa identificava 127 municípios com tarifa zero universal. Já em 2026, esse mesmo grupo passou a contabilizar 143 cidades. O crescimento ocorreu, mas de forma moderada, sobretudo nos municípios com mais de 100 mil habitantes. Nesse grupo, o número passou de 12 para 14 cidades, com a inclusão de Canoas-RS e Itaboraí-RJ.

A desaceleração fica ainda mais evidente quando observada a evolução temporal das implantações. O período de maior expansão ocorreu entre 2021 e 2023, quando dezenas de municípios aderiram à tarifa zero. Em 2024, contudo, houve redução significativa no número de novas iniciativas, cenário que se manteve em 2025. Esse comportamento revela o esgotamento da capacidade de financiamento, principalmente nas cidades maiores.

A experiência acumulada nos últimos anos mostrou que a implementação da tarifa zero envolve desafios operacionais, financeiros e regulatórios mais complexos do que inicialmente se projetava, especialmente nas cidades médias e grandes. Os dados da pesquisa reforçam que a tarifa zero continua fortemente concentrada em municípios pequenos, com sistemas caracterizados por poucas linhas e ônibus e custos operacionais relativamente mais baixos. Atualmente, 73% das cidades com tarifa zero possuem menos de 50 mil habitantes.

Essa constatação ajuda a compreender por que as grandes capitais brasileiras adotaram, predominantemente, benefícios tarifários (e não tarifa zero). A dimensão das redes de transporte, os elevados custos operacionais e a necessidade de grandes volumes de financiamento tornam a universalização da tarifa zero desafio significativamente maior.

Outro aspecto relevante observado ao longo das duas edições da pesquisa é a mudança de foco do debate. Se inicialmente as discussões estavam concentradas na expansão das gratuidades e nos efeitos imediatos sobre a demanda, atualmente o centro da discussão passa a ser a sustentabilidade da política no médio e longo prazo.

A experiência das cidades analisadas demonstra que a tarifa zero é possível, mas depende de planejamento institucional, fontes permanentes de financiamento e capacidade contínua de expansão e qualificação da oferta. Sem a combinação desses fatores, a tarifa zero pode levar à precarização do sistema. Gratuidade sem qualidade operacional compromete os próprios objetivos sociais da política pública e reduz os benefícios esperados com a ampliação do acesso ao transporte coletivo.

Nesse contexto, ganha relevância a discussão sobre novas formas de financiamento. A ampliação da participação do poder público no custeio, o fortalecimento do vale-transporte, a modernização dos mecanismos de subsídio e a construção de fontes permanentes de financiamento associadas à segurança jurídica e ao respeito aos contratos vigentes aparecem como elementos essenciais para viabilizar experiências sustentáveis de tarifa zero, especialmente nas cidades de maior porte.

Mais do que discutir apenas a eliminação da cobrança da tarifa ao usuário, o debate atual passa a envolver a construção de modelo mais amplo de financiamento da mobilidade coletiva. A evolução recente das experiências brasileiras demonstra que a tarifa zero deixou de ser apenas proposta conceitual e passou a integrar de forma concreta a agenda nacional de políticas públicas de transporte. O desafio agora é garantir que sua expansão ocorra de forma tecnicamente estruturada, financeiramente sustentável e operacionalmente qualificada.



CA



PA

MARCO LEGAL:

o longo caminho à frente

O novo Marco Legal do Transporte Público tem potencial para transformar o setor, mas sua implementação ainda envolve diversas etapas, da aprovação da lei à efetiva melhoria dos serviços prestados à população



Resultado de uma resposta à crise estrutural do setor, agravada desde a pandemia, o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano reorganiza o arcabouço normativo da mobilidade no Brasil. Após cinco anos de tramitação no Congresso, o projeto foi finalmente aprovado no plenário da Câmara dos Deputados no dia 13 de maio. A aprovação, no entanto, não é o ponto final dessa história — a matéria exige uma série de adequações por parte do poder público e da iniciativa privada, para que os avanços previstos no texto se concretizem.

O PL 3278/2021 teve origem no Senado Federal, por autoria do então senador Antonio Anastasia, atualmente ministro do Tribunal de Contas da União (TCU). Após dois anos de debates, a proposta chegou à Câmara dos Deputados, onde foi relatada pelo deputado José Priante (MDB-PB). O presidente da casa, Hugo Motta, publicou mensagem em suas redes sociais após a aprovação, celebrando o novo Marco: “é uma lei que moderniza tudo, unindo ônibus, metrô e trem, em uma rede integrada. E com um detalhe fundamental: incentivando veículos novos e menos poluentes (...) São menos ônibus lotados, quebrados ou atrasados. Destravamos os recursos de tributos como a Cide-Combustíveis. E abrimos a possibilidade de se usar receitas com publicidade e até estacionamentos para ajudar a custear o sistema”.

A lei entra em vigor um ano após sua publicação oficial. O novo Marco Legal reafirma o caráter essencial do transporte público e o posiciona como política de Estado, e não apenas como serviço setorial. Para isso, incorpora um conjunto de dispositivos que enfrentam os principais desafios do setor, como financiamento insuficiente, dependência excessiva da tarifa, falta de integração física e tarifária entre modais e redes, fragilidades regulatórias, baixa transparência operacional, governança interfederativa insuficiente e lacunas na prestação do serviço.

"É uma proposta bastante amadurecida, que traz uma atualização importante da base legal para o desenvolvimento do setor no Brasil", avaliou o diretor de Gestão da NTU, Marcos Bicalho dos Santos. "O transporte coletivo enfrenta há décadas dificuldades profundas, não apenas em termos de perda de passageiros, mas também de desequilíbrios econômicos e financeiros", complementou.

Com o financiamento baseado principalmente na tarifa paga pelo usuário, o transporte público urbano acumulou déficit bilionário desde a pandemia — foram R\$ 16 bilhões, somente em 2021. A recuperação da demanda ainda é um desafio. Após quedas abruptas de até 80% durante a crise da covid-19, o número de passageiros permanece cerca de 20% abaixo dos níveis pré-pandemia.

O cenário pressiona a arrecadação tarifária e amplia a dependência de fontes complementares. Em algumas capitais, os efeitos são ainda mais intensos. No Rio de Janeiro, por exemplo, parte das operadoras já passou por processos de recuperação judicial, o que evidencia as dificuldades de sustentabilidade do serviço no curto prazo.

"O modelo historicamente adotado no Brasil partia do princípio de que a tarifa paga pelo passageiro seria suficiente para cobrir todos os custos. Isso funcionou por um período, especialmente quando as cidades estavam em expansão. Mas houve um descompasso entre o custo do serviço e a capacidade de pagamento dos usuários, o que tornou o transporte mais caro e levou à perda de passageiros, que buscaram outras alternativas", explicou Bicalho.



Um novo marco para o financiamento

O Marco Legal define uma mudança estrutural na lógica tarifária do transporte coletivo, ao abandonar o modelo baseado exclusivamente no passageiro pagante e adotar um sistema de financiamento mais diversificado e transparente.

Para começar, a nova lei faz a distinção entre a tarifa pública (preço pago pelo passageiro) e a remuneração do operador (valor estabelecido em contrato para cobrir os custos reais do serviço). Esse novo arranjo permite estabelecer passagens mais acessíveis, uma vez que o custo da prestação do serviço passa a ser coberto por uma combinação de tarifas, subsídios orçamentários e receitas extratarifárias.

Conforme o novo modelo, o pagamento ao prestador deixa de ser vinculado exclusivamente ao volume de passageiros e passa a ser condicionado ao cumprimento de metas de desempenho, qualidade e disponibilidade. A mudança reduz o risco de que o usuário arque com custos decorrentes de ineficiências operacionais e exige transparência total, incluindo gestão pública de dados, monitoramento da frota e auditorias anuais obrigatórias.

Originalmente, a matéria estabelecia que os municípios deveriam instituir tributos específicos para financiar o transporte público. Esse dispositivo (Artigo 30), no entanto, foi suprimido. Segundo o relator, a medida era inconstitucional por ferir a autonomia tributária dos entes municipais.

O diretor de Gestão da NTU afirma que as fontes alternativas já estão consignadas na Lei de Mobilidade Urbana (12.587/2012), pela qual o poder público pode buscar recursos para complementar o custo dos serviços. "Nós entendemos que a supressão não compromete o projeto, pois já há previsão na lei de mobilidade urbana, que tem um cardápio de fontes alternativas que podem ser usadas por estados e municípios. O marco legal apenas reforça essa possibilidade de uso", disse Bicalho.

Paralelamente, no campo fiscal, o texto promove ajustes na legislação da Cide-Combustíveis, permitindo que seus recursos sejam direcionados ao subsídio das tarifas e ao financiamento de infraestrutura de transporte coletivo e cicloviário. A prioridade de uso será para municípios que adotem políticas de modicidade tarifária, com foco na redução do valor da passagem.

Para as fontes de natureza urbana e imobiliária, o projeto utiliza o Estatuto da Cidade, enquanto recorre ao próprio Marco Legal e à legislação da Cide para fontes de natureza comercial, ambiental e tributária.

De acordo com o superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Mantovani Néspoli, há expectativa de aumento dos aportes públicos no setor com o novo Marco. "A maior expectativa é a participação da União no custeio do transporte público, para que se garanta possibilidade de melhorias na qualidade das redes e dos serviços prestados. Creio que o primeiro passo será a transparência das informações e dados dos serviços de transporte público, de maneira a permitir que os recursos federais sejam bem empregados", disse.

Incluída na Agenda Institucional Transporte e Logística 2026, a aprovação do Marco Legal do Transporte Público também foi acompanhada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT). A entidade defendeu a revisão da Política Nacional de Mobilidade Urbana como etapa necessária para reestruturar o sistema, com foco na atualização das regras de financiamento, separação das tarifas e reequilíbrio econômico da operação.

De acordo com o presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, o transporte coletivo deve ser tratado como direito social e instrumento para o funcionamento das cidades, considerando a multimodalidade e as diferentes realidades regionais. "A aprovação do marco do transporte é fundamental para garantir ao cidadão brasileiro o direito de ir e vir, para trabalhar e estudar, e também para acessar serviços de saúde e lazer", disse.

Para o presidente da CNT, a matéria permitirá ao país avançar na multimodalidade. "O Brasil é um país continental, e a multimodalidade é importante para promover o desenvolvimento", afirmou Vander Costa.

Coordenador do Núcleo Jurídico e Parlamentar da NTU, Ivo Palmeira esclarece que o Marco Legal respeita a Lei de Concessões e outras legislações, como a Lei de Mobilidade Urbana. Ao mesmo tempo, traz maior segurança jurídica para o cumprimento dos contratos por operadores e poder público, ao transformar princípios e diretrizes em instrumentos operacionais.



“Seu objetivo é tornar as regras mais claras. A Lei de Mobilidade Urbana, por exemplo, tem princípios e diretrizes. Mas princípios e diretrizes não têm força coercitiva. Portanto, a diferença é que [o Marco] traz regras de caráter contratual, obrigações ao poder público, e amplia a responsabilidade do usuário sobre o serviço público. Ele organiza a relação entre os três atores — poder público, operador e usuários —, além de outros como Judiciário e Legislativo local”, destacou.

Nesse sentido, a atenção aos prazos será fundamental. O tempo de um ano deverá estar focado nas adaptações das relações jurídicas e contratuais com os operadores, incluindo ajustes em contratos e na legislação local de concessões.

“O processo legislativo é lento, mas acreditamos se tratar de prazos razoáveis para que estados e municípios se preparem para esta nova legislação, incluindo a revisão de contratos em vigor, estruturação de órgãos de gestão e reorganização das redes de transporte”, detalhou Bicalho.

“O MARCO TRAZ REGRAS DE CARÁTER CONTRATUAL, OBRIGAÇÕES AO PODER PÚBLICO, E AMPLIA A RESPONSABILIDADE DO USUÁRIO SOBRE O SERVIÇO PÚBLICO. ELE ORGANIZA A RELAÇÃO ENTRE OS TRÊS ATORES – PODER PÚBLICO, OPERADOR E USUÁRIOS –, ALÉM DE OUTROS COMO JUDICIÁRIO E LEGISLATIVO LOCAL.”

Ivo Palmeira

coordenador do Núcleo Jurídico e Parlamentar da NTU

Redesenho dos contratos

No domínio da regulação e dos contratos, o foco do novo Marco Legal do Transporte Público é a transparência nas relações público-privadas e o aumento da segurança jurídica no ambiente setorial. Com isso, a expectativa do setor é de atração de novos investimentos.

O coordenador do Núcleo de Mobilidade Urbana do Insuper e sócio fundador da Urucuaia, Sérgio Avelleda, compara a nova legislação a outra, que instituiu o Marco Legal do Saneamento. “O Marco Legal do Transporte Público, assim como foi o Marco Legal do Saneamento, pavimenta a estrada para a melhoria do serviço”, afirmou.

Entretanto, a efetividade dos resultados dependerá diretamente da forma como estados e municípios irão regulamentar e aplicar os dispositivos previstos. “Sozinho, ele [o Marco] não faz nada, é só uma lei”, pondera. “Mas a forma de aplicação dessa lei poderá contribuir para melhoria da qualidade, atração de investimentos e ampliação da estabilidade na remuneração e das garantias para o prestador de serviço”, acrescenta.

Aprovado em 2020, o novo Marco Legal do Saneamento partiu de cenário de forte déficit. À época, cerca de metade da população brasileira ainda não tinha acesso à coleta de esgoto. A estratégia adotada foi ampliar a segurança jurídica para atrair investimentos privados. Desde então, dados do setor indicam aumento relevante nos aportes e na estruturação de projetos. Trajetória que reforça que, mais do que a aprovação da lei, o desafio está na sua execução ao longo do tempo.

Neste sentido, Avelleda aponta “sofisticação das relações jurídicas do setor” e cita outro exemplo. “A gente tem visto nas concessões de transportes de trilhos contratos muito sofisticados, com uso de garantias, parcerias público-privadas, garantias cruzadas, uso de arbitragem, câmaras de solução de conflitos. Mas no setor de ônibus isso ainda não ocorreu no mesmo nível. Eu acho que o Marco Legal vai oferecer instrumentos para mais estabilidade, segurança e, como consequência, atração de investimentos capazes de melhorar a qualidade do transporte público”, defendeu.

Outro desafio relevante está na adaptação dos contratos. A nova legislação exigirá do titular do serviço que o planejamento esteja alinhado aos planos diretores e de mobilidade urbana, bem como aos objetivos de desenvolvimento urbano sustentável. Isso pressupõe a definição de metas como a universalização do serviço, a integração física e tarifária e a transição energética. O texto reforça a prestação de serviços por licitação, vedando instrumentos como autorização e convênios.

Em paralelo, a proposta prevê a criação de unidades regionais de governança do transporte para regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento, o que exigirá coordenação entre estados e municípios.



Pesquisador da Rede BrCidades, Rafael Calabria observa que o Marco implica em maior responsabilidade para as prefeituras, que passam a desempenhar papel mais ativo na orientação técnica e política do sistema. "Acredito que o Marco tende a melhorar a organização do serviço porque pode dar mais segurança para as empresas operarem, ao mesmo tempo que aumenta o controle público sobre a prestação. Empresas acostumadas a operar com baixa qualidade terão que se adaptar, pois o marco estabelece parâmetros mais exigentes."

Com avaliação positiva sobre as mudanças em curso, o superintendente da ANTP, Luiz Carlos Mantovani Néspoli, afirma que o projeto avança ao ampliar as possibilidades de investimento em infraestrutura e no custeio da operação, o que pode tornar o sistema mais atrativo e contribuir para a recuperação gradual da demanda.

Néspoli ressalta, no entanto, que a efetividade das medidas dependerá da implementação pelos entes locais. "As leis estabelecem princípios e diretrizes, mas não se implantam automaticamente", afirma. Para ele, será necessário esforço coordenado que envolva comunicação com a população, capacitação de gestores públicos e maior engajamento da sociedade civil para pressionar pela adoção das mudanças. Nesse contexto, acrescenta que o aporte de recursos federais pode atuar como indutor para que estados e municípios avancem na reestruturação dos sistemas.

Para a NTU, a efetividade das medidas dependerá de fatores complementares, como o combate ao transporte irregular, que afeta a competitividade do sistema formal, e a capacitação de gestores e operadores para lidar com novas exigências contratuais, indicadores de qualidade e instrumentos de financiamento. Diante desse cenário, a implementação do Marco Legal não representa um ponto de chegada, mas sim o início de um processo gradual de reestruturação do transporte público no país.

ENTENDA AS MUDANÇAS DO PL 3278/2021

O novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano reúne um conjunto de regras criadas com o intuito de melhorar a qualidade do serviço, em benefício dos seus passageiros:



GOVERNANÇA:

Federalismo cooperativo

Criação de redes integradas e intermodais para regiões metropolitanas, com gestão articulada entre União, estados, DF e municípios.



PLANEJAMENTO:

Metas de universalização e sustentabilidade

Plano alinhado ao plano diretor e mobilidade urbana, instituindo integração tarifária, transição energética e gestão pública de dados.



FINANCIAMENTO:

Diversificação de fontes

Estruturação de novos instrumentos de custeio como fundos públicos, receitas extratarifárias, subsídios, taxas, contribuições e instrumentos extrafiscais.



TARIFAS:

Separação tarifária

Gratuidades e descontos custeados por dotações orçamentárias específicas, não mais pelos passageiros pagantes. Distinção clara entre tarifa pública e remuneração do operador.



CONTRATOS:

Segurança jurídica

Veda autorização e convênios. Prevê reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, matriz de riscos, auditorias periódicas e incentivos à eficiência.





PRODATA
mobility Brasil

somos nós
que fazemos
você chegar
onde precisa





MAPA DA RENOVAÇÃO DA FROTA NACIONAL

Os movimentos que marcaram a renovação da frota brasileira em 2025: da retomada dos investimentos urbanos e dos programas federais de financiamento às perspectivas mais cautelosas para este ano



O mercado brasileiro de ônibus encerrou 2025 em trajetória de recuperação, consolidando o avanço observado no período pós-pandemia. Ao longo do ano, foram registrados 28.844 emplacamentos de ônibus no país, alta de 4,23% em relação a 2024. O segmento urbano respondeu por 50,4% do mercado nacional de ônibus, com 14.533 unidades licenciadas, segundo registros do RENAVAM.

Esses números são da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave) e mostram a retomada dos investimentos em mobilidade urbana, associada aos programas de renovação de frota. Apesar do desempenho positivo, o setor iniciou 2026 em ritmo mais cauteloso. Conforme dados divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), houve recuo de 16% nos emplacamentos em comparação com o mesmo período de 2025, embora a produção tenha crescido 5,9%.

Para compreender a desaceleração de 2026, é necessário analisar os fatores que impulsionaram o mercado no ano anterior. Nesta edição, a Revista NTUrbano apresenta o *Mapa da Renovação da Frota Nacional 2025*, levantamento que mostra a distribuição dos emplacamentos pelo país, principais polos de crescimento e tendências que devem orientar o setor nos próximos meses.

Na indústria, o país encerrou o ano passado com 28.191 chassis de ônibus produzidos, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Desse total, 2.848 unidades desmontadas (CKD) foram para o mercado externo. Já no segmento de carrocerias, a produção total atingiu 27.516 unidades, incluindo os veículos da marca Volare (Balanço Fabus 2025).

O mercado de ônibus em 2025 consolidou lideranças claras por especialidade. No segmento de chassis, a **Mercedes-Benz** deteve 49,38% de *market share* (14.244 unidades), seguida pela Volkswagen Truck & Bus (com 20,17%).

"No segmento urbano, nossa oferta se destaca por diversas possibilidades de configuração de chassis de micro-ônibus, ônibus convencional, padron, articulados e superarticulados, todos movidos a diesel. Os chassis Mercedes-Benz a diesel são os mais procurados para transporte coletivo urbano, sendo o OF 1721 o campeão de vendas no Brasil e preferido em capitais", disse Walter Barbosa, vice-presidente brasileiro de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da companhia.

Barbosa afirmou que programas como o Refrota e o Fundo Clima (ônibus urbanos) são fundamentais para estimular a renovação de frotas. "O setor de transporte depende fortemente de programas de incentivo público, especialmente quando temos uma taxa de juros muito alta, como é o caso atualmente. Além disso, Finame, CDC e Consórcio também são modalidades muito utilizadas no transporte de passageiros e carga", comentou.

Já no segmento de carrocerias, o perfil é de nicho. A Marcopolo — com ônibus rodoviários, intermunicipais, micro-ônibus e miniônibus — obteve 27,22% de participação (7.492 unidades). A Induscar (Caio), com 7.327 unidades, respondeu por 26,63% do mercado total. Ao olhar exclusivamente o transporte coletivo urbano, a situação se inverte: a Caio/Induscar assume o protagonismo, com 60,87% da produção nacional (6.138 unidades).

"Tivemos aumento de 11% no número de emplacados em comparação a 2024 e mantivemos participação de 60%, reafirmando nossa liderança nacional como encarregadora de ônibus urbanos. No segmento de veículos elétricos e carrocerias de alta customização, a Caio também teve desempenho de destaque em relação ao ano anterior, triplicando produção e emplacamentos", comemorou o vice-presidente industrial do **Grupo Caio**, Maurício Lourenço da Cunha.

De acordo com ele, os fatores que mais influenciaram as vendas em 2025, de maneira favorável, foram os programas de incentivo governamentais como PAC, Mover e Refrota, além das políticas de financiamento do BNDES, as demandas destinadas ao Programa Caminho da Escola e as subvenções para a compra de veículos descarbonizantes e subsídios aos passageiros. O vice-presidente, no entanto, ponderou que "as expectativas para 2026, em termos de volume, são de resultados mais equilibrados em relação aos resultados obtidos em 2025".

Entre as estratégias adotadas pela **Marcopolo** em 2025 estiveram a ampliação da presença internacional, o maior uso de linhas de financiamento, como o Refrota, e a expansão das entregas de micro-ônibus ao governo federal. Dados da companhia mostram crescimento de 8,7% na produção de ônibus rodoviários, que passou de 3.745 unidades em 2024 para 4.071 em 2025. No segmento de micro-ônibus, houve alta de 1,7%, com 2.719 unidades produzidas, ante 2.673 no ano anterior, mesmo diante da retração do mercado. Já no segmento urbano, a produção caiu 8,4%, de 2.808 para 2.572 carrocerias.

"O desempenho da Marcopolo acompanhou o movimento geral do mercado, com as exportações exercendo papel decisivo. O mix de produção ficou mais concentrado em veículos de menor valor agregado, especialmente nos segmentos urbano e rodoviário", afirmou o diretor de Operações Comerciais para o Mercado Interno e Marketing, Ricardo Portolan.

Os modelos Euro 6 predominaram. "Grande parte das vendas de ônibus urbanos ocorreu por meio de financiamentos do BNDES. Já no segmento rodoviário, que não conta com linhas especiais de crédito, a renovação da frota foi viabilizada por compras diretas e financiamentos convencionais", completou o diretor.

Para 2026, a expectativa é que redução das taxas de juros fomenta a renovação de frota e impulsiona o mercado, especialmente no segmento urbano, beneficiado pela linha Refrota e pelo ambiente eleitoral. "Fatores como envelhecimento de frota e aumento dos custos de modais alternativos seguem favorecendo o segmento", disse Portolan.



O Brasil é **COLETIVO**

Você sabia que
1 ônibus
transporta o mesmo que
40 carros,
ocupando um espaço na rua
17x menor?

Fonte: Folha de São Paulo Simulação (2016)

Ônibus ajudam
a reduzir os
congestionamentos!



Transporte coletivo.
Bom para você,
melhor para a cidade.



saiba mais

O Brasil é

COLETIVO



Carros poluem 8x vezes mais por passageiro do que os ônibus!

Os carros, além de transportar menos gente, poluem muito mais. E quanto mais poluição, mais doenças respiratórias. Usar e valorizar o transporte coletivo também é uma questão de saúde pública.

Fonte: IPEA (2011) - emissões de CO₂/passageiro/quilômetro

Transporte coletivo.

Bom para você,
melhor para a
cidade, essencial
para o planeta.



saiba mais



Mauricio Yamamoto, head da **Iveco Bus** para a América Latina, corrobora a análise. “O início de 2026 mostra um mercado em compasso de espera, impactado por fatores como o ritmo das licitações, postergação de compras, taxa de juros alta e custo elevado do crédito. No entanto, não vemos perda estrutural de demanda. O setor segue com necessidade relevante de renovação de frota, após a pandemia, e com pressão por modernização dos sistemas. Entendemos que há uma demanda latente, com potencial ao longo do ano, à medida que os processos públicos avancem”, falou Yamamoto.

Ele também sublinhou a predominância das vendas do Euro 6 na companhia, com motores FPT, marca pertencente ao Iveco Group. Para 2026, Yamamoto cita a ampliação da presença junto a grandes operadores e a boa aceitação do BUS 17-280. “Nosso chassi de 17 toneladas estreou em 2025 a versão Full Air, com suspensão a ar, e vem apresentando boa receptividade no mercado.”

Entre as entregas recentes destacadas pelo porta-voz da Iveco estão a do grupo Rápido Sumaré de São Paulo, com 100 unidades do BUS 17-280 para operação urbana em 2024, e mais 47 unidades do BUS 10-190 e do BUS 17-280 para fretamento.

O financiamento segue como principal modelo de aquisição, com crescimento relevante das operações associadas a concessões com subsídio público. “As linhas de crédito e políticas públicas são fundamentais”, afirmou.

Com 3.181 unidades de carrocerias em geral fornecidas em 2025 e 1.026 carrocerias urbanas, a **Mascarello** considerou positiva a manutenção da renovação da frota por parte dos empresários privados e a demanda pública através de licitações.

“Para enfrentar a concorrência internacional e atender as demandas por produtos de qualidade, as fábricas necessitam continuar investindo em máquinas e aperfeiçoando seus processos produtivos. O constante treinamento e valorização dos colaboradores também foi vital para alcançarmos um bom desempenho”, disse o diretor de Relações Institucionais da Mascarello, Luiz Amaral.

Ele reforça que o setor continua com grande déficit de mão de obra, o que dificulta a expansão das linhas de produção. “Outros temas preocupantes são juros altos, restrições nas linhas de crédito e a elevada carga tributária, elevando o custo Brasil. Essa situação facilitou o crescimento de unidades importadas, principalmente da China”, acrescentou.

O desafio dos juros altos também foi lembrado pela **Volvo Buses**. “No ano passado, a Volvo emplacou 550 ônibus pesados no Brasil, ante 700 veículos no ano anterior. Essa queda reflete a alta da taxa de juros ao longo de 2025, com grande impacto no setor de ônibus pesados. Em nossas entregas, os chassis urbanos representam historicamente cerca de 20% a 30% dos volumes”, explicou Ricardo Seixas, diretor comercial de ônibus da Volvo.



As condições econômicas desfavoráveis continuarão sendo um obstáculo para o crescimento do mercado de ônibus pesados este ano, segmento em que a Volvo atua, na avaliação de Seixas. "2026 será muito parecido com o ano passado. Por conta da Selic, que permanece bastante alta, no primeiro trimestre houve queda de 17% nos emplacamentos nessa classe do mercado. O recente anúncio do Move Brasil 2, programa de incentivo do governo federal, certamente trará novos negócios. Mas, mesmo com as taxas subsidiadas, estamos prevendo um mercado total (para todas as marcas) de 3.500 unidades em pesos, muito similar a 2025".

Perfil da Frota

Conforme dados da Fabus, o "coração" da frota metropolitana brasileira é o ônibus pesado convencional (básico e padron), responsável por 54,5% da produção urbana. Na outra ponta estão os miniônibus (19,7%) e midiônibus (16,4%). Os articulados, voltados aos sistemas de alta capacidade, como os BRTs, responderam por 1,7% da produção.

O presidente da Fabus, Ruben Bisi, mostrou que o perfil da frota urbana brasileira passa por mudança gradual, impulsionada pela busca por veículos de maior capacidade e introdução de tecnologias de baixa emissão. "Hoje há uma demanda crescente por ônibus articulados, biarticulados e veículos de maior capacidade, que deveriam ser analisados também por unidades de referência, e não apenas pelo número de veículos."

Além disso, cresce a participação de ônibus descarbonizados, como elétricos e movidos a biometano, cujo valor de aquisição pode chegar ao dobro de um modelo a diesel. "Quando analisamos o volume financeiro das aquisições, o mercado pode até superar o registrado no ano passado, mesmo com menor número de unidades comercializadas", avaliou.

A eletromobilidade é, atualmente, um dos principais vetores de transformação tecnológica do setor. Segundo o site eBus Radar, iniciativa do Banco Mundial, da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) e de entidades parceiras, que monitora a evolução da frota de elétricos incorporados nos sistemas de transporte público da América Latina, o Brasil encerrou 2025 com 592 unidades em operação (582 elétricos a bateria e 10 trólebus), resultado muito superior às 265 unidades de 2024 (263 a bateria e 2 trólebus) — crescimento de 123%.

A participação de cada fabricante no mercado nacional em 2025, de acordo com o eBus Radar, ficou assim: Eletra (carroçaria Caio/Induscar), com 251 unidades emplacadas de vários modelos (42,4% de *share*). A BYD somou 215 unidades (36,3%). Em seguida, a Mercedes-Benz, com o chassi eO500U, registrou 97 unidades (16,4%). O mercado ainda registrou participação da Higer Bus (2,5% de *share*, com 15 unidades), da VW Truck & Bus (1,69%, com 10 unidades) e da Volvo Buses (0,33% do mercado, com 2 unidades em 2025). Nas linhas de montagem das encarroçadoras associadas à Fabus, os veículos elétricos representam 5,5% da produção destinada ao segmento urbano.

A **Eletra**, empresa líder no mercado em tração elétrica, com tecnologia 100% nacional, registrou em 2025 crescimento de 300% em relação ao ano anterior, fornecendo veículos destinados principalmente para capitais, com destaque para a cidade de São Paulo. O maior salto de participação da Eletra no mercado, porém, foi registrado este ano — e será detalhado na próxima atualização do Mapa da Renovação da Frota Nacional: "comemoramos, no último dia 25 de maio, a entrega do milésimo ônibus com tecnologia de tração Eletra. Um marco para nós e para a indústria nacional", afirma a CEO da empresa, Milena Romano. "Finalizamos 2025 com pedidos de 450 ônibus elétricos. Hoje temos mais de 1.020 pedidos em carteira, crescimento de 380% na comparação com as entregas do ano passado. No total, a Eletra soma, até o mês de maio deste ano, 1.014 ônibus elétricos produzidos".

Na avaliação da empresária, as perspectivas são de "mercado em pleno crescimento nos próximos 2 anos, sempre em ascensão, embora ainda com muita instabilidade", no caso dos elétricos.

O diretor da fabricante chinesa **Higer Bus** para a América Latina, Marcelo Barella, compartilha do otimismo. "Acreditamos que em 2026, no pós-eleições, deve haver avanço da eletromobilidade e estamos investindo muito em tecnologia, porque o que o Brasil tem feito ainda é muito diferente dos modelos adotados na Europa e na China".

Diferentemente do padrão predominante no Brasil, a aposta da fabricante está nos modelos monoblocos, já adotados em cidades como Cascavel (PR). "Hoje os veículos produzidos no Brasil pesam de duas a três toneladas a mais do que um ônibus integral. Quando a estrutura é monobloco, não há necessidade de chassi separado, já que eixo e motorização são integrados diretamente ao veículo", explica Barella.

O Brasil, segundo ele, passou a ocupar posição central no planejamento estratégico 2026-2030 da Higer, tornando-se polo tecnológico e comercial da companhia para as Américas do Sul e Central. Atualmente o país tem 864 veículos em circulação no Brasil, Paraguai, Chile, Uruguai, Colômbia, Peru, México, Costa Rica, Barbados, Granada e El Salvador. A meta para 2030 é chegar em 3 mil unidades.

A **Mascarello** também aposta no setor elétrico. "A demanda por ônibus ecologicamente correto continuará aumentando especialmente nas grandes cidades, gerando bom potencial comercial para veículos elétricos. Para atender esse segmento, a Mascarello lançou este ano o modelo Horizon, que recebeu grandes elogios por parte dos clientes", informou Luiz Amaral.

Já a **Scania** comemorou o crescimento de 13% no volume de chassis para veículos urbanos emplacados em 2025. A empresa mira no biometano como alternativa para a descarbonização da frota, informa o gerente de Vendas de Soluções para Mobilidade da Scania, Mauricio Lucena. Segundo o executivo, a venda dos primeiros oito ônibus urbanos articulados movidos a biometano para Goiânia, no final do ano passado, será refletida nos emplacamentos de 2026.

"O diesel seguirá como a opção mais viável financeiramente, mas vemos o elétrico e o biometano crescendo lado a lado", disse.

Conforme Lucena, cidades de médio porte têm demonstrado interesse na tecnologia. Para atender à demanda, a fabricante mantém dois veículos de demonstração — um urbano e um rodoviário. "Eles circulam em testes operacionais realizados em parceria com operadores e órgãos gestores de mobilidade", explicou.

Ele contou que a agenda desses veículos está praticamente fechada até o fim do ano. "Para estimular a adoção do biometano, a Scania oferece uma linha chamada 'CDC Verde', com taxas de financiamento mais competitivas do que um CDC convencional", afirmou.

Já a **Volvo** aposta no portfólio diversificado, com opções de chassis com motorização a diesel, biocombustíveis e elétricos. No início de 2026, a empresa fez a primeira entrega de ônibus biarticulados 100% elétricos para o BRT de Goiânia, que se tornou a primeira cidade do mundo a operar uma frota de biarticulados com zero emissões. E vai fornecer também chassis para a frota de São Paulo, com entregas previstas para os próximos meses.

Na área dos biocombustíveis, a Volvo destaca o novo chassi B100 Flex, tecnologia que permite o uso de diesel ou biodiesel em qualquer proporção. "Quando abastecidos exclusivamente com biocombustível, a redução de emissões de CO₂ desse veículo pode chegar a 90%. Esta é uma excelente alternativa complementar à eletrificação das frotas, tendo como objetivo a redução de emissões de carbono, mas sem perder de vista a sustentabilidade econômica dos sistemas", completa Ricardo Seixas.

Geografia da Renovação

A distribuição dos novos coletivos urbanos pelo país em 2025 confirmou a concentração dos investimentos nos principais polos metropolitanos. Dos 14.533 licenciamentos de ônibus urbanos (acima de 20 passageiros), 51,1% foram no Sudeste (7.430 unidades). O pico de concentração ocorreu em março, quando a região respondeu sozinha por 58,55% das incorporações de frota.

O **Estado de São Paulo** liderou com 3.799 licenciamentos, o equivalente a 26,1% do mercado total brasileiro. A capital paulista incorporou 1.142 novos ônibus. No interior, Indaiatuba registrou 426 novas unidades.

No **Estado do Rio de Janeiro** foram 1.510 unidades incorporadas à frota. O fluxo foi puxado pela capital (688) e por Niterói (179). Em Minas Gerais foram 1.833 unidades, sendo que Belo Horizonte liderou com 496 novos veículos.

A região **Nordeste**, responsável por 19,0% dos novos veículos licenciados (2.765), teve como destaques Pernambuco (864 unidades) e Bahia (678). Entre as capitais, Salvador alcançou 477 licenciamentos, seguida por João Pessoa (270).

O **Centro-Oeste** deteve 9,5% do *share* nacional. O Distrito Federal foi o protagonista com 604 unidades em Brasília (43,5% do volume regional). Em segundo lugar esteve Goiânia (277 unidades).

A região **Sul** totalizou 12,2% da renovação (1.777 unidades). O Paraná liderou o bloco (998 unidades), impulsionado por Curitiba (290) e Londrina (114). No Rio Grande do Sul, Porto Alegre licenciou 144 veículos.

Por fim, o **Norte**, que registrou o menor volume acumulado (8,1% ou 1.174 unidades). Parte desse desempenho é associada aos preparativos para a COP30: Belém (408 unidades) e Manaus (285 unidades) responderam, juntas, por quase 60% de toda a frota incorporada na região.

POR DENTRO DO FINANCIAMENTO

O Novo PAC Seleções esteve entre os catalisadores de 2025. O programa impulsionou a substituição de frotas em polos estratégicos. O programa destinou cerca de R\$ 3,9 bilhões para 144 municípios em 20 estados, e aprovou projetos para ônibus Euro VI (Diesel), com Aracaju (255 unidades) na liderança, seguida de Brasília (197) e Salvador (180).

No setor elétrico, os dados do Novo PAC Seleções mostram que o crescimento de 170% responde a políticas públicas e financiamentos direcionados a cidades estratégicas. O destaque foi São José dos Campos (SP), com um dos maiores projetos elétricos — foram 52 ônibus elétricos contemplados para financiamento, além de investimentos diretos em 44 pontos de infraestrutura de recarga.

Outra iniciativa estratégica é o Refrota. De acordo com o Ministério das Cidades, foram selecionados em 2025 mais de 13,6 mil veículos, com aproximadamente R\$ 5,67 bilhões para o setor privado e R\$ 14,21 bilhões para o setor público. A predominância é por ônibus Euro 6 (76,9%). Os veículos elétricos são 22,9% e os a gás (GNV), 0,2%. São Paulo, Rio e Minas têm o maior volume de solicitações entre os estados.

Ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários, como reboques e carrocerias passaram a integrar o Move Brasil. A segunda etapa do programa foi lançada em abril deste ano com orçamento de R\$ 21,2 bilhões — mais que o dobro da primeira etapa. Empresas operadoras do transporte coletivo urbano poderão financiar a aquisição de veículos novos ou seminovos dentro do limite de até R\$ 50 milhões por cliente.



A iniciativa é coordenada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e operada em parceria com instituições financeiras autorizadas. Os veículos financiados deverão atender aos padrões ambientais definidos pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve).

"O Move Brasil continua ajudando, mas ainda não foi capaz de reverter a queda nas vendas. Essa segunda etapa do programa, recentemente anunciada, vem em bom momento e a gente espera que agora consigamos reverter as quedas nas vendas vistas no primeiro quadrimestre", disse o presidente da Anfavea, Igor Calvet.

Já o presidente da Fabus atribui os números ainda baixos de 2026 a fatores como política externa e aumento do diesel e de juros. A expectativa é para o segundo semestre. "Quando começa a ter a definição de quem são os candidatos (na eleição de outubro), há um movimento de destinação de recursos para o transporte público. Mesmo não sendo um ano de eleição municipal, o tema transporte público é muito sensível para a população e acreditamos que ele tende a ter uma evidência maior e até mesmo mais ações específicas para renovação e ampliação de frota", projetou Ruben Bisi. ●

Produção de ônibus no Brasil - 2025



Principais fornecedores de chassis:

	Mercedes-Benz: 14.244 unidades (49,38%)
	VW Truck e Bus: 5.819 unidades (20,17%)
	Iveco: 3.295 unidades (11,42%)
	Marcopolo: 3.246 unidades (11,25%)
	Scania: 866 unidades (3,00%)
	Volvo: 556 unidades (1,93%)

*Fenabrave

Carroçarias em geral:

27.516 unidades produzidas (*)

- **Marcopolo:**
7.492 unidades (27,22%)
- **Caio/Induscar**
7.327 unidades (26,63%)
- **Volare:**
3.201 unidades (11,63%)
- **Mascarello:**
3.181 unidades (11,56%)
- **Neobus/Ciferal:**
2.270 unidades (8,25%)

*Fabus

Carroçarias urbanas:

10.083 unidades produzidas (**)

- **Caio/Induscar:**
6.138 unidades (60,87%)
- **Marcopolo:**
2.572 unidades (25,51%)
- **Mascarello:**
1.026 unidades (10,18%)
- **Volare:**
327 unidades (3,24%)
- **Comil:**
16 unidades (0,16%)

**Fabus

Observação 1: A diferença entre os 28.844 emplacamentos (Fenabrave) e as 27.516 carrocerias produzidas (FABUS) ocorre porque os emplacamentos medem o veículo completo que chega às ruas (podendo incluir estoques ou fabricantes não associados), enquanto os dados da FABUS referem-se estritamente à produção industrial das encarroçadoras nacionais associadas.

Observação 2: Os dados de carroçarias em geral incluem os números das carroçarias urbanas.

GEOGRAFIA DA RENOVAÇÃO

(regiões e cidades que renovaram suas frotas)



O total de licenciamentos urbanos capturados por esse mapeamento foi de

14.533 unidades em 2025

Sudeste

7.430
unidades
licenciadas

São Paulo (SP): 3.799 unidades

- » São Paulo (Capital): 1.142
- » Indaiatuba: 426
- » Mogi das Cruzes: 172

Minas Gerais (MG): 1.833 unidades

- » Belo Horizonte: 496
- » Carmésia: 161
- » Contagem: 125

Rio de Janeiro (RJ): 1.510 unidades

- » Rio de Janeiro (Capital): 688
- » Niterói: 179
- » Duque de Caxias: 169

Espírito Santo (ES): 288 unidades

- » Serra: 118
- » Cariacica: 51
- » Vila Velha: 32

Nordeste

2.765
unidades
licenciadas

Pernambuco (PE): 864 unidades

- » Olinda: 29
- » Petrolina: 26
- » Garanhuns / Canhotinho: 10

Bahia (BA): 678 unidades

- » Salvador: 477
- » Ilhéus: 35
- » Luís Eduardo Magalhães: 11

Paraíba (PB): 347 unidades

- » João Pessoa: 270
- » Campina Grande: 15
- » Santa Rita: 7

Ceará (CE): 288 unidades

- » Fortaleza: 72
- » Caucaia: 35
- » Maracanaú / Boa Viagem: 13

Maranhão (MA): 181 unidades

- » São Luís: 105
- » São José de Ribamar: 22
- » Chapadinha / Açailândia: 5

Sergipe (SE): 159 unidades

- » Aracaju: 42
- » Nossa Senhora do Socorro: 38
- » São Cristóvão: 23

Alagoas (AL): 116 unidades

- » Maceió: 56
- » Marechal Deodoro: 11
- » Olivença: 6

Rio Grande do Norte (RN): 86 unidades

- » Natal: 21
- » Parnamirim: 20
- » São Gonçalo do Amarante: 15

Piauí (PI): 46 unidades

- » Teresina: 9
- » São João do Piauí: 3
- » Vera Mendes / Pedro II / Floriano: 2

**Paraná (PR): 998 unidades**

- » Curitiba: 290
- » Londrina: 114
- » São José dos Pinhais: 62

Rio Grande do Sul (RS): 457 unidades

- » Porto Alegre: 144
- » Caxias do Sul: 44
- » Pelotas: 20

Santa Catarina (SC): 322 unidades

- » Florianópolis: 72
- » Blumenau: 68
- » Tijucas: 16

**Distrito Federal (DF): 604 unidades**

- » Brasília: 604

Goiás (GO): 393 unidades

- » Goiânia: 277
- » Cachoeira Alta: 17
- » Cachoeira Dourada: 14

Mato Grosso do Sul (MS): 209 unidades

- » Campo Grande: 142
- » Dourados: 22
- » Chapadão do Sul: 7

Mato Grosso (MT): 181 unidades

- » Cuiabá: 76
- » Sapezal: 14
- » Tangará da Serra / Alta Floresta / Poxoréu: 6

**Pará (PA): 633 unidades**

- » Belém: 408
- » Ananindeua: 83
- » Marituba: 38

Amazonas (AM): 298 unidades

- » Manaus: 285
- » São Gabriel da Cachoeira: 2
- » Alvarães / Silves / Anamá: 1

Roraima (RR): 110 unidades

- » Boa Vista: 108
- » São Luiz do Anauá: 1
- » Mucajaí: 1

Rondônia (RO): 51 unidades

- » Porto Velho: 22
- » Monte Negro: 5
- » Jaru / Alta Floresta D'Oeste: 4

Tocantins (TO): 49 unidades

- » Gurupi: 11
- » Palmas: 5
- » Miracema do Tocantins: 4

Amapá (AP): 20 unidades

- » Macapá: 12
- » Porto Grande: 6
- » Santana: 1

Acre (AC): 13 unidades

- » Rio Branco: 6
- » Rodrigues Alves / Senador Guimard / Epitaciolândia: 1

*Fonte: Fabus - licenciamento urbano (veículos para 20 passageiros ou mais)

O Motor do PAC Seleções

Impacto do governo federal na renovação com tecnologias limpas.



CIDADES COM MAIS ÔNIBUS
EURO 6 (DIESEL) APROVADOS:

BRASÍLIA (DF)
489
UNIDADES
(lotes diretos e compartilhados)

ARACAJU (SE)
355
UNIDADES
(conforme histórico)

CIDADES COM MAIS ÔNIBUS
ELÉTRICOS APROVADOS:

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP)
52
UNIDADES

PELOTAS (RS)
15
UNIDADES
(conforme histórico)

MAIOR VOLUME
DE RECURSOS:

BELO HORIZONTE (MG)
com projetos somando mais de
R\$480
milhões

**Fonte: Ministério das Cidades/Casa Civil*

A NTUrbano também entrou em contato com a Comil e a Volkswagen para comentarem os resultados, mas não teve retorno até o fechamento desta matéria.





www.brasilcoletivo.org.br

 ntubrasil

 ntubrasil

O Brasil é **COLETIVO**

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



saiba mais



NTU
Associação Nacional de Transportes Urbanos

**FRANCISCO CHRISTOVAM**

é diretor-presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), bem como membro do Conselho Diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e do Conselho Deliberativo do Instituto de Engenharia.

O CLIENTE E O MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO



Após mais de cinco anos marcados por amplos debates na sociedade civil e nas diversas esferas dos poderes executivo e legislativo, foi finalmente aprovado o Projeto de Lei Nº 3.278/2021, responsável por instituir o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, cuja finalidade, entre outras, é atualizar a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal Nº 12.587/2012).

O Marco Legal do Transporte, em síntese, é uma nova base jurídica elaborada para regulamentar as relações entre o poder público e as empresas privadas que operam o transporte coletivo de passageiros, sob diferentes modelos de contratos. Esta regulamentação abrange temas essenciais como organização e produção dos serviços, qualidade e produtividade do setor, planejamento e financiamento, regulação e gestão contratual, além de garantir transparência, publicidade e controle social na prestação dos serviços.

O novo aparato legal deverá promover uma alteração significativa na forma como o serviço é prestado nas quase três mil cidades brasileiras que dispõem de algum tipo de transporte coletivo urbano de passageiros organizado. Vale ressaltar que, atualmente, a relação entre os poderes concedentes e as empresas operadoras ocorre, na maioria dos casos, mediante contratos de concessão ou de permissão.

É indiscutível que a nova regulamentação trará avanços substanciais na qualidade dos serviços de transporte coletivo de passageiros, promovendo melhorias a partir da revisão e da reavaliação dos contratos em vigor e da implementação de novos processos licitatórios para a atualização daqueles cujos prazos de vigência já expiraram.

Porém, é extremamente importante destacar as melhorias que o Marco legal deverá propiciar aos clientes dos serviços de transportes, razão principal de todo o esforço de mudança da situação atual para um novo modelo de atendimento e de prestação de serviço.

Sob a ótica do passageiro, o Marco Legal representa uma verdadeira transformação na forma como o transporte coletivo é concebido e oferecido à população. A missão central desse novo marco é promover uma elevação do padrão de qualidade do serviço, deixando para trás a visão do transporte público como um “produto de baixo valor” e consolidando-o como um direito social fundamental, indispensável para o desenvolvimento urbano sustentável e para a promoção da justiça social.

Nesse contexto, o passageiro passa a ocupar posição de destaque nas políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana: sua satisfação, segurança, conforto, acessibilidade e proteção tornam-se não só prioridades, mas o propósito essencial de todas as mudanças implementadas. A redefinição do transporte coletivo como um exercício de cidadania, que contribui para a inclusão social, a redução das desigualdades e o acesso equitativo à cidade, fundamenta a nova abordagem estabelecida pelo Marco Legal.

Uma das principais mudanças trazidas pelo Marco Legal é a separação obrigatória entre tarifa técnica (remuneração das empresas operadoras) e a tarifa pública (valor pago pelo usuário). Com essa nova estrutura, a responsabilidade pela remuneração dos serviços passará a ser do poder público, que poderá definir o valor da tarifa pública não para cobrir os custos operacionais mas, se necessário, como uma parcela da remuneração não coberta pelos subsídios diretos e pelas receitas extra tarifárias.

Esse modelo proporciona maior coerência na forma de se cobrar pelo serviço prestado, tornando as passagens mais acessíveis e diminuindo a frequência e o impacto dos reajustes tarifários. Além disso, a previsibilidade e a estabilidade das tarifas públicas contribuirão para a inclusão de diferentes grupos sociais, especialmente os mais vulneráveis, que dependem do transporte público para se conectarem a oportunidades, serviços e direitos básicos.

Com essa reestruturação, abre-se espaço para que as empresas operadoras possam investir em veículos modernos, acessíveis e sustentáveis, bem como em infraestrutura dedicada – terminais, abrigos, pontos de paradas, faixas exclusivas e corredores – que visa aumentar a velocidade média dos ônibus e reduzir a interferência dos congestionamentos provocados pelo transporte individual. Ao incentivar a adoção dessas estruturas, sem que o custo desses investimentos recaia sobre o usuário, o Marco Legal contribuirá para a melhoria do desempenho operacional dos sistemas, tornando o transporte público mais competitivo, atraente e eficaz. Além disso, ao assumir o compromisso com o financiamento e a modernização dos serviços, o poder concedente viabiliza melhorias contínuas na experiência do passageiro, promovendo ambientes mais seguros, confortáveis e eficientes.

“UMA DAS PRINCIPAIS MUDANÇAS TRAZIDAS PELO MARCO LEGAL É A SEPARAÇÃO OBRIGATÓRIA ENTRE TARIFA TÉCNICA (REMUNERAÇÃO DAS EMPRESAS OPERADORAS) E A TARIFA PÚBLICA (VALOR PAGO PELO USUÁRIO). COM ESSA NOVA ESTRUTURA, A RESPONSABILIDADE PELA REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS PASSARÁ A SER DO PODER PÚBLICO, QUE PODERÁ DEFINIR O VALOR DA TARIFA PÚBLICA NÃO PARA COBRIR OS CUSTOS OPERACIONAIS MAS, SE NECESSÁRIO, COMO UMA PARCELA DA REMUNERAÇÃO NÃO COBERTA PELOS SUBSÍDIOS DIRETOS E PELAS RECEITAS EXTRA TARIFÁRIAS.”



“AO COLOCAR O USUÁRIO NO CENTRO DAS DECISÕES, GARANTIR TRANSPARÊNCIA, ESTIMULAR INVESTIMENTOS E PROMOVER INTEGRAÇÃO, O MARCO LEGAL INAUGURA UMA NOVA ERA PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO, PAUTADA PELA DIGNIDADE, EFICIÊNCIA E RESPEITO AO CIDADÃO.”

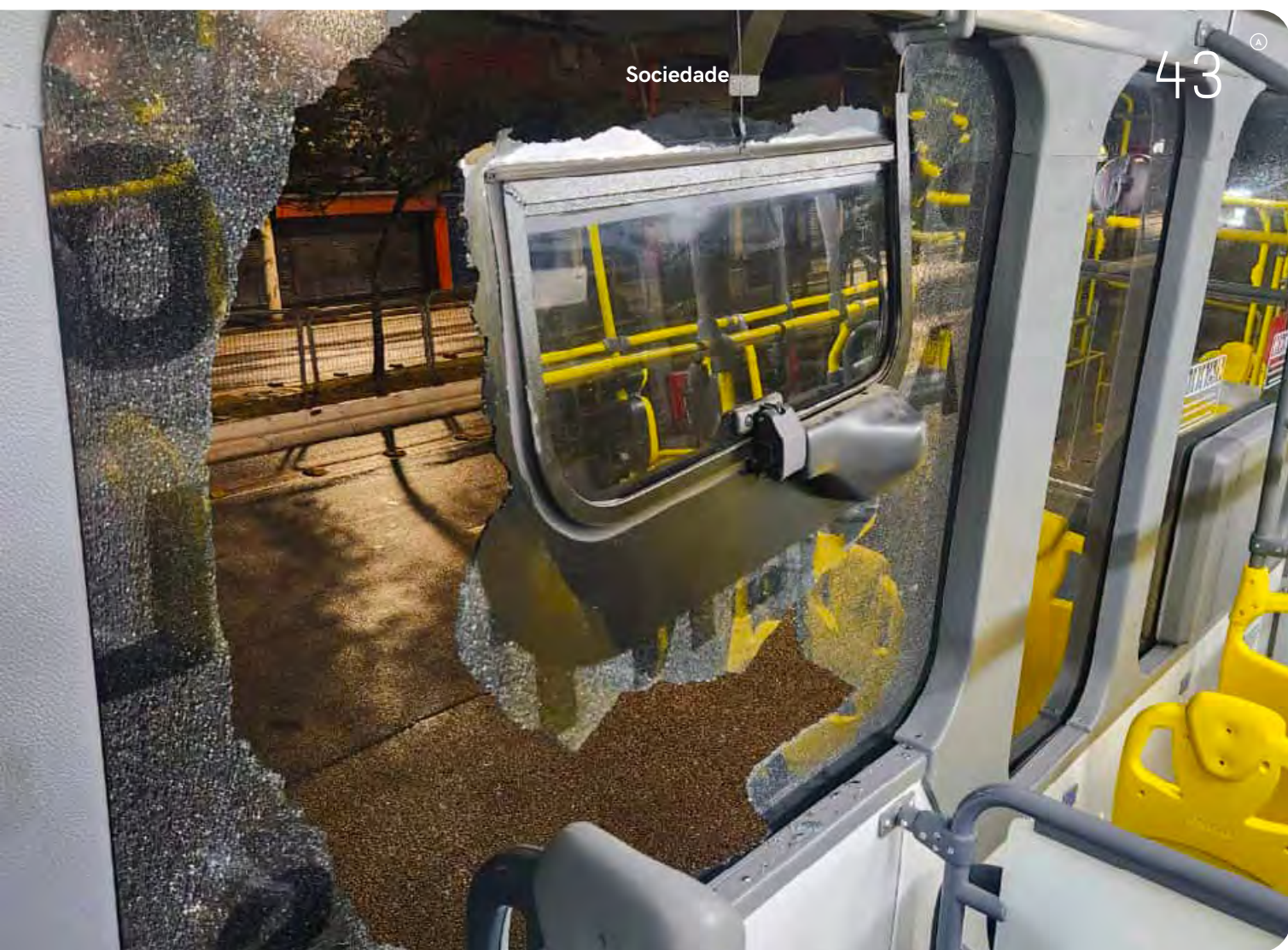
Outra inovação fundamental é a inclusão de indicadores de desempenho (KPI's) na gestão dos contratos de concessão, priorizando a qualidade e a eficiência sobre a quantidade de serviço prestado. Isso significa que as empresas poderão ser remuneradas não apenas pelo volume de passageiros transportados ou pela distância percorrida, mas, também, por um conjunto de fatores que compõem a excelência do serviço: pontualidade, conforto, segurança, acessibilidade, comunicação e adoção de métricas ligadas à satisfação dos passageiros. Assim, estimula-se uma cultura de melhoria contínua, em que o foco é o atendimento das necessidades e expectativas do usuário, promovendo uma relação de confiança e transparência entre poder público, operadores e sociedade.

A aplicação das novas regras do Marco Legal permitirá que órgãos de controle e, também, clientes dos serviços, tenham acesso a informações padronizadas e transparentes sobre custos, receitas e desempenho operacional, possibilitando, inclusive, avaliar se o valor pago corresponde, efetivamente, à qualidade do serviço entregue à população. A obrigatoriedade de abertura de dados fomentará a participação ativa da sociedade na gestão e na operação dos serviços, fortalecendo a relação entre o poder concedente e as empresas operadoras.

O Marco Legal também facilitará a integração entre diferentes modos de transporte, promovendo a multimodalidade e a conectividade urbana. Nas regiões metropolitanas, em especial, estimulará a integração física e tarifária entre ônibus, trens, metrô e outros meios de transporte, permitindo ao passageiro realizar deslocamentos mais rápidos e práticos, pagando uma única tarifa, para diferentes trajetos. Essa integração contribuirá para a redução do tempo de viagem, para o aumento da eficiência do sistema e para a promoção de uma mobilidade urbana mais racional e inclusiva.

Todas essas mudanças propostas pelo Marco Legal visam romper o ciclo de queda de demanda, frequentes aumentos de tarifas e constante migração dos passageiros para o transporte individual, que afetam a qualidade de vida nas cidades brasileiras, há décadas. Ao colocar o usuário no centro das decisões, garantir transparência, estimular investimentos e promover integração, o Marco Legal inaugura uma nova era para o transporte público coletivo, pautada pela dignidade, eficiência e respeito ao cidadão.





Virando o jogo contra o VANDALISMO

Recém-sancionada, Lei Antifacção tipifica ataques ao transporte como crime hediondo e prevê penas de até 40 anos de reclusão



O fogo começa rápido. Em poucos minutos, o que era um ônibus em operação vira uma carcaça carbonizada no meio da via. Passageiros descem às pressas, motoristas abandonam o volante, e o serviço para. Essa cena materializa um tipo de violência que reúne prejuízo econômico, risco à vida e interrupção de um serviço essencial. A recorrência desses ataques ao transporte público de passageiros levou a uma mudança relevante no tratamento legal do problema no Brasil.

Sancionada em março de 2026, a Lei nº 15.358/2026, conhecida como Lei Antifacção, amplia o alcance da atuação estatal ao reconhecer que ataques à mobilidade urbana não são eventos isolados, mas parte de estratégias de grupos criminosos para impor controle territorial e econômico. Ao tipificar o crime de “domínio social estruturado”, a norma eleva o grau de responsabilização e permite a atuação preventiva das autoridades, inclusive sobre atos preparatórios, antes da consumação de episódios como queima de veículos ou paralisação forçada de linhas.

O texto institui o Marco Legal do Combate ao Crime Organizado no Brasil, com o objetivo de definir e punir condutas praticadas por organizações criminosas ultraviolentas (facções), milícias privadas e grupos paramilitares que atentem contra a paz pública e a segurança da coletividade. Nesse contexto, o domínio social estruturado corresponde à prática de atos de violência e intimidação por integrantes de facções ou milícias para exercer controle territorial ou social.

No transporte público, essa lógica se expressa na utilização dos ônibus como alvo e ferramenta dessas ações para geração de impacto midiático e intimidação.

Entre as condutas tipificadas pela Lei Antifacção estão os ataques à infraestrutura e aos sistemas de transporte, incluindo apropriação ilícita, dano, incêndio e explosão de veículos, além de sabotagem e depredação de portos, aeroportos e estações rodoviárias. A norma também enquadra como crimes graves a depredação de ônibus, a sabotagem de estações e corredores e a interferência em sistemas operacionais e bancos de dados das concessionárias.

O texto inclui ainda o uso de veículos em barricadas, bloqueios de vias e até a destruição de pistas para dificultar a ação das forças de segurança. Outro ponto é o controle de serviços, caracterizado pela imposição, mediante violência ou grave ameaça, de domínio sobre atividades econômicas, serviços públicos ou comunitários. As penas podem chegar a 40 anos de reclusão.

A lei também reforça a integração de bases de dados entre os operadores e o poder público e estabelece mecanismos para coibir a infiltração criminosa em empresas responsáveis pela prestação do serviço.

Para os casos enquadrados como domínio social estruturado, as penas de reclusão variam de 20 a 40 anos, enquanto o favorecimento dessas práticas como apoio logístico, financiamento ou promoção pode resultar em penas de 12 a 20 anos. Ambas as práticas foram incluídas no rol de crimes hediondos do Brasil, o que impõe restrições mais severas ao cumprimento da pena, como impossibilidade de anistia, graça, indulto ou fiança. Na prática, trata-se de endurecimento significativo na resposta dada pelo Estado a ações que afetam diretamente a mobilidade urbana.

O texto prevê, por fim, agravantes que podem elevar as penas de dois terços até o dobro, especialmente em situações que envolvam liderança ou financiamento de organizações criminosas, armas de uso restrito, infiltração no setor público ou quando as vítimas forem pessoas em condição de maior vulnerabilidade, como crianças e idosos.

O diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, avalia a Lei Antifacção como “avanço na segurança dos transportes”. “Em relação ao transporte público, a nova lei adequa a legislação penal à triste realidade crescente de crimes específicos contra um serviço público que a Constituição Federal classifica como essencial”, explicou. De acordo com ele, a expectativa do setor é de que a Lei Antifacção possa inibir a prática de crimes contra o transporte público, seja ônibus, garagens ou infraestrutura. “Esperamos que a nova lei seja um instrumento eficaz para o aumento da segurança de usuários e trabalhadores do setor, uma vez que traz mecanismos e procedimentos estratégicos no combate ao crime”.

Francisco Christovam cita a criação do Banco Nacional de Dados de Organizações Criminosas Ultraviolentas, Grupos Paramilitares ou Milícias Privadas como um dos pontos mais importantes do texto. A iniciativa prevê uma base unificada, voltada à consolidação e ao compartilhamento de informações sobre pessoas e estruturas vinculadas ao crime organizado. A lei torna obrigatória a criação e regulamentação desses bancos pelos estados e o Distrito Federal no prazo de até 180 dias, a partir da data de publicação da lei.



“Como a Lei Antifacção é nova, esperamos que o poder público, responsável pela segurança, possa se articular com os gestores públicos, responsáveis pelo transporte coletivo, para estabelecer ações conjuntas que visem melhorar a segurança nos deslocamentos da população, no uso dos meios de transporte público coletivo e, assim, contribuir para o cumprimento do princípio citado”, acrescentou.

Nesse processo, União e estados deverão estabelecer, de forma colegiada, critérios objetivos para inclusão e exclusão de pessoas e empresas nesses cadastros, definindo o modelo técnico de rede segura e os protocolos de interoperabilidade, de modo que os sistemas possam funcionar com troca de dados em tempo real. A efetividade da lei no setor de ônibus dependerá em muito, portanto, da integração tecnológica desses bancos e da regulamentação dos fluxos financeiros, com foco na asfixia do financiamento de facções que operam ou atacam os sistemas de transporte.

“Vandalismo não é um fenômeno isolado”

O sociólogo Ignacio Cano, professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e coordenador do Laboratório de Análise da Violência, esclarece que os atos de vandalismo a ônibus não são um fenômeno isolado, nem recente. Ele observa que os veículos de transporte público vêm sendo historicamente utilizados como instrumento de ação e pressão por facções e, mais recentemente, também por milícias.

“Os grupos criminosos no Rio de Janeiro utilizam os ônibus historicamente de duas formas. Uma é para fazer barricada ou para destruição de propriedade; e outra é para atrapalhar o transporte público e colapsar a cidade”, afirma. De acordo com Cano, essa estratégia, antes mais associada ao narcotráfico, passou a ser adotada também por milícias nos últimos anos.

O impacto dessas ações, segundo o pesquisador, vai além dos prejuízos materiais e atinge diretamente a dinâmica urbana. Ele destaca que episódios de violência envolvendo o transporte público afetam a mobilidade, a rotina da população e a percepção de segurança. “As pessoas sentem essa ameaça imediata, são impedidas de se deslocar. Em situações de maior tensão, muita gente não consegue sequer voltar para casa”, diz. Cano ressalta ainda que os efeitos se estendem ao ambiente econômico, com aumento dos custos operacionais, como seguros, e desestímulo a investimentos por parte das empresas.



Apesar do endurecimento legal trazido pela Lei Antifacção, o especialista teme impacto limitado sobre esse tipo de prática. Na análise dele, o ordenamento jurídico brasileiro já dispõe de instrumentos para enquadrar ações coordenadas de grupos criminosos. Para Cano, o enfrentamento do problema passa por questão mais estrutural: o domínio territorial exercido por grupos armados. Enquanto esse cenário persistir, ele considera difícil proteger plenamente o sistema de transporte. “Para resolver essa questão, temos que enfrentar o problema central do domínio territorial.”

O pesquisador também reforça que, independentemente das estratégias adotadas, a prioridade deve ser a proteção de trabalhadores e usuários do transporte público. “A prioridade sempre deve ser a segurança das pessoas, tanto dos motoristas quanto dos passageiros”, afirma. Ele lembra que episódios desse tipo já resultaram em mortes, o que evidencia a gravidade do problema e a necessidade de respostas que coloquem a vida no centro das decisões.

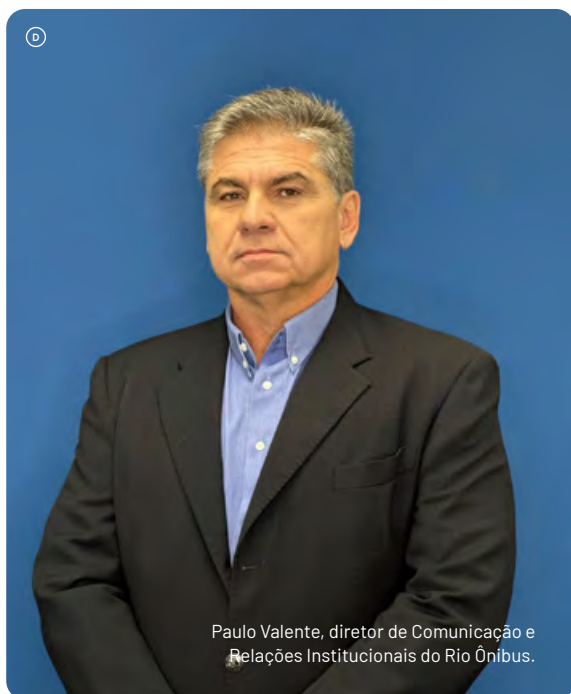
“ESPERAMOS QUE A NOVA LEI SEJA UM INSTRUMENTO EFICAZ PARA O AUMENTO DA SEGURANÇA DE USUÁRIOS E TRABALHADORES DO SETOR, UMA VEZ QUE TRAZ MECANISMOS E PROCEDIMENTOS ESTRATÉGICOS NO COMBATE AO CRIME.”

Francisco Christovam
diretor-presidente da NTU

O impacto do crime em números

Somente no primeiro trimestre de 2026, a cidade do Rio de Janeiro registrou 604 ônibus vandalizados, 191 desvios de linhas motivados por insegurança, 39 veículos utilizados como barricadas e um ônibus incendiado. O prejuízo estimado chegou aos R\$ 7,2 milhões. Em 2025, o saldo negativo foi de 2.429 veículos danificados, 821 ocorrências de desvio de linhas, 254 ônibus usados para bloquear vias e perdas superiores a R\$ 29,2 milhões. Cerca de 90% das operadoras tiveram a frota atingida por depredação de vidros, para-brisas e assentos. Os dados são do Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rio Ônibus) e da Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove).

De 2023 a março de 2026, o custo total acumulado pela violência e pelo vandalismo no setor, no Rio de Janeiro, ultrapassou os R\$ 114,7 milhões. O balanço deste período indica que 44 ônibus foram incendiados, 8.204 vandalizados, 574 usados como barricada e 1.203 linhas foram desviadas. O pico esteve em outubro de 2025, quando, em apenas no mês, 118 ônibus foram sequestrados para servir como barricadas.



Paulo Valente, diretor de Comunicação e Relações Institucionais do Rio Ônibus.

O diretor de Comunicação e Relações Institucionais do Rio Ônibus, Paulo Valente, observa que o transporte coletivo tem se tornado alvo estratégico do crime organizado no Rio de Janeiro. Para ele, legislações mais firmes como a Lei Antifacção são importantes para conter os crimes contra o sistema de transporte público.

“Quando ônibus são vandalizados, depredados ou retirados de circulação por causa da violência, o impacto vai muito além do prejuízo material e acaba recaindo diretamente sobre a população. É o passageiro quem sente primeiro os reflexos, com a rotina afetada e o direito de ir e vir comprometido. Por isso, toda iniciativa que ajude a conter esse tipo de crime e a reforçar a segurança pública é importante para o Rio de Janeiro”, afirmou.

A cidade de São Paulo e os municípios da região metropolitana também convivem com ataques de grandes proporções ao sistema de transporte público. Entre junho e dezembro de 2025, a SPTrans registrou mais de 400 ataques na capital paulista, como depredações (apedrejamentos, vidros quebrados), incêndios e uso de veículos em barricadas. A região metropolitana e a Baixada Santista somaram cerca de 700 incidentes, conforme a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). Em 2026, casos isolados persistem, como dois ônibus incendiados na zona sul da capital em fevereiro.

“A expectativa da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) é que a Lei Antifacção contemple, efetivamente, procedimentos mais duros para tipificar e punir quem financia, ordena e executa essas ações contra o transporte coletivo. Hoje, muitos casos são enquadrados, apenas, como dano ao patrimônio. Com a nova lei, a resposta pode ser mais proporcional ao risco coletivo gerado”, disse o diretor-presidente da federação, Mauro Herszkowicz.

Ele reforça que os ataques aos ônibus causam sérios prejuízos à mobilidade, principalmente, para aqueles que mais dependem do transporte público coletivo. “Vários ataques aos coletivos com pedras chegaram a ferir passageiros. Há ainda os custos de reparos ou reposição desses veículos; mas, sem dúvida, o maior dano é operacional, com desfalque de ônibus nas linhas. Para quem depende do transporte, o impacto é direto: redução de frota, aumento do intervalo entre viagens, superlotação e sensação de insegurança. As empresas arcam com o prejuízo material, mas o passageiro paga com o tempo, o risco e a perda do direito de ir e vir.”

Procurada para comentar a Lei Antifacção, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) de São Paulo e a SPTrans disseram que “atuam no combate à fraude e a todo tipo de ilegalidade no transporte público municipal”. Em nota, explicou que todos os registros de atos de vandalismo recebidos são comunicados ao setor de inteligência das autoridades policiais para a devida apuração.

Ainda de acordo com os órgãos, a gestão municipal adota protocolos para que funcionários das concessionárias possam realizar denúncias anônimas sobre atividades de extorsão e toma medidas como o remanejamento de linhas e o apoio jurídico ao colaborador que denuncia práticas criminosas. “A SPTrans também mantém abertos canais internos, como o Código de Conduta e Integridade, e externos, como o 156, para a comunicação de eventuais denúncias com total sigilo”.

No caso dos municípios, onde se concentra a gestão do transporte coletivo urbano, a Lei Antifacção amplia significativamente as atribuições. As prefeituras passam a ter legitimidade para propor ações civis de perdimento de bens, mecanismo que permite confiscar patrimônios vinculados a atividades criminosas e incorporá-los ao poder público. Além disso, podem instaurar procedimentos próprios para reunir provas, acionar o Ministério Público diante de indícios de irregularidades e até suspender contratos de concessão em situações que envolvam empresas sob investigação ou intervenção judicial.

Há ainda um conjunto de responsabilidades compartilhadas entre os entes federativos. Estados e municípios deverão regulamentar o uso dos bens confiscados, estabelecer critérios para sua destinação e garantir o intercâmbio de informações em investigações de interesse comum. Na prática, a lei cria uma lógica de atuação coordenada, em que o combate ao crime organizado deixa de ser exclusivamente repressivo e passa a incorporar instrumentos de inteligência, gestão patrimonial e cooperação institucional.

FOGUEIRAS DA INSENSATEZ: O rastro de destruição que levou ao novo marco legal



O debate sobre o enfrentamento à violência no transporte público é acompanhado, ao longo dos anos, pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). E foi retratado de maneira pioneira no livro “Fogueiras da Insensatez: por que queimam os ônibus no Brasil”. A publicação da NTU, produzida em parceria com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), foi lançada em 2018 e ajudou a defender respostas mais estruturadas por parte do Estado, como a Lei Antifacção.

Nos anos de 1980 e 1990 predominavam incêndios como forma de protesto, motivados principalmente por insatisfação popular com serviços públicos ou morte de moradores em comunidades. A partir dos anos 2000, os ataques passaram a ser coordenados. Facções e milícias começaram a ordenar a queima de ônibus de dentro dos presídios, como represália a ações policiais ou medidas disciplinares no sistema carcerário, a exemplo da instituição dos bloqueadores de celular. Diferente dos primeiros ataques, os episódios mais recentes são marcados por violência extrema, inclusive contra passageiros e funcionários.

Ao trazer essa base histórica, a publicação “Fogueiras da Insensatez” apresentou o primeiro dado consolidado do Brasil sobre os ataques contra o transporte público. Entre 1987 e 2018, o Brasil teve 4.330 ônibus queimados, 20 mortes e 62 feridos graves. O custo de reposição dos veículos e perdas socioeconômicas alcançaram R\$ 1,9 bilhão e 2,2 milhões de passageiros deixaram de ser transportados devido a esse tipo de violência. Desse modo, retrata o ônibus como a face visível de um problema social e institucional profundo, onde a “insensatez” da violência acaba punindo quem depende da mobilidade urbana.

De acordo com os dados atualizados compilados pela NTU, de 1987 até 2026 foram incendiados 4.954 ônibus, acarretando a 22 vítimas fatais e 80 feridos graves.





Boas Práticas

O TRANSPORTE PÚBLICO NO COMBATE À VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER

Medidas como campanhas, treinamentos de pessoal e inclusão de tecnologias para garantir mais segurança e dignidade às passageiras estão sendo adotadas pelas empresas e entidades do transporte público coletivo urbano



A escalada de violência contra a mulher se tornou um problema estrutural no país. E conter essa epidemia de crimes que acontecem todos os dias se tornou responsabilidade de toda a sociedade, incluindo setores econômicos. Não se trata de pauta minoritária ou específica, mas de questão que afeta a maior parcela da população brasileira; as mulheres são 51,48% da população, de acordo com o Censo Demográfico de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A 19ª edição do Anuário Brasileiro de Segurança Pública, publicada em 2025 pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP), apresenta dados consolidados sobre crimes e violência no Brasil relativos ao ano de 2024, destacando recordes e aumento contínuo em casos de estupro e violência sexual. No período foram registrados 1.492 feminicídios, o maior número da série histórica, e 87.545 casos de estupro e estupro de vulneráveis, o maior índice desde 2011. Quando voltamos nosso olhar às violências no transporte público, 15,3% das mulheres já sofreram importunação sexual física em ônibus e metrô, de acordo com o relatório "Visível e Invisível: a Vitimização de Mulheres no Brasil", de 2025, produzido pelo FBSP em conjunto com o Instituto de Pesquisas Datafolha.

Em relação ao assédio de forma mais generalizada, a pesquisa “Segurança das Mulheres no Transporte”, realizada pelo Instituto Patrícia Galvão e Instituto Locomotiva, revela que 97% das quase duas mil mulheres entrevistadas afirmaram já terem sofrido algum tipo de assédio nos meios de transporte. “Não se trata de casos isolados, este é um problema estrutural. Diante desse quadro, é imprescindível que o setor do transporte público passe a atuar de forma ativa e estruturada na proteção de suas usuárias”, afirma a arquiteta e urbanista, mestra em Território, Cidade e Arquitetura pela UnB, Sara Zampranha.

Ciclo de violência

A progressão da violência contra a mulher costuma evoluir ao longo do tempo, nem sempre de forma linear, mas frequentemente aumentando a intensidade até chegar em nível de gravidade maior. O ciclo de violência frequentemente começa com a agressão psicológica (ciúmes excessivos e controle constante), passa pelo ataque moral, com ofensas e difamação, e chega à violência patrimonial, na qual há controle do dinheiro ou impedimento da mulher de trabalhar. O agravamento da violência culmina em agressões físicas e sexuais e pode chegar à maior crueldade de todas: o feminicídio.

Diante desse cenário alarmante, o engajamento do setor de transporte público, que desloca milhões de pessoas todos os dias, não é apenas relevante, mas urgente. A especialista defende que a criação de campanhas anuais ou bienais voltadas a ouvir o público feminino são a única forma de identificar com precisão onde estão as falhas e criar soluções efetivas para cada contexto. “Para que as empresas saibam, por exemplo, quais trechos e horários são percebidos como mais inseguros, que espaços das estações ou em quais partes dos trajetos os comportamentos predatórios são recorrentes, elas precisam escutar o que as mulheres usuárias têm a dizer. Nesse sentido, a tecnologia pode e deve ser utilizada como recurso para possibilitar às mulheres informarem às empresas sobre as suas demandas. São elas que sabem, no corpo e na rotina, onde o sistema falha”, afirma Zampranha.

Tecnologias aliadas ao combate à violência

O tema violência de gênero é uma realidade persistente que está cada vez mais presente nas discussões de políticas públicas a serem tomadas para inibir os crimes sexuais que comprometem a segurança e o direito de ir e vir das cidadãs. Com muitas cidades brasileiras planejando a compra de novos veículos nos próximos anos, abre-se a oportunidade para a incorporação de soluções mais robustas de segurança. O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) listou algumas tecnologias que podem ser incorporadas ao sistema de transporte público para prevenir e conter situações de violência contra a mulher:

GPS

Rastreia a localização exata do veículo em tempo real e facilita intervenções da polícia em caso de denúncias.



COMUNICAÇÃO COM CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL (CCO)

Permite acionar o CCO ou autoridades em caso de ameaça ou assédio.



BOTÃO DE PÂNICO E ASSÉDIO

Integra motoristas e equipe operacional para resposta imediata, essencial para proteção de vítimas e coleta de provas.



ILUMINAÇÃO

Aumenta a visibilidade no interior dos ônibus, especialmente em viagens noturnas, o que inibe situações de assédio e violência e facilita a identificação de agressores.



COMUNICAÇÃO COM PASSAGEIROS

Reforça informações de segurança e amplia a conscientização dos passageiros por meio de campanhas educativas visuais, com canais de denúncia.



CÂMERAS

Monitoram o ambiente, protegem motoristas e registram ocorrências, além de intimidar possíveis assédios sexuais e reconhecer autores de crimes.



“Alguns desses equipamentos já fazem parte dos veículos atuais, que estão sendo comprados nos processos de renovação de frota. Mas o nosso objetivo foi de enfatizar quase que a obrigatoriedade desses equipamentos para efetivamente viabilizar que o poder público e os operadores consigam avançar em políticas e protocolos de proteção”, explica a diretora executiva do ITDP, Clarisse Cunha Linke.

Segundo Clarisse, é preciso pensar também no padrão de deslocamento das mulheres e na migração delas para outros modais por medo de serem assediadas. “A importância do setor de transporte público de se engajar é imensa, principalmente quando a gente pensa que as mulheres têm um padrão de deslocamento diferente dos homens, que acaba demandando maior número de viagens diárias tanto a pé, quanto dentro de transporte público. As mulheres, principalmente das periferias brasileiras, mulheres de baixa renda, negras, são as principais usuárias do sistema de transporte público e estão em constante ameaça dentro do sistema. E são as que mais migram atualmente para o Uber moto, o 99Moto”, reforça a diretora do ITDP.

Combate ao feminicídio

Empresas do setor estão fazendo a parte delas. No mês em que foi celebrado o Dia Internacional da Mulher (8 de março), o Sintur-JP, sindicato que representa as empresas concessionárias do transporte coletivo da capital João Pessoa (PB), em parceria com órgãos públicos como o Ministério Público Federal da Paraíba, o Ministério Público do Trabalho da Paraíba, entre outros, utilizou os ônibus urbanos como meio de conscientização sobre o feminicídio. A ação contou com busdoors instalados em 20 veículos de diferentes linhas, divulgando os canais de denúncia disponíveis por telefone: 180, 190 e 197.

A iniciativa buscou ampliar a visibilidade do tema e incentivar a população a denunciar casos de violência contra a mulher. A circulação diária dos ônibus fortaleceu o alcance da campanha, permitindo que a mensagem chegasse a diversos passageiros e pedestres em diferentes pontos da cidade.



Além de contribuir para a conscientização social, a ação reforça o papel do transporte coletivo como agente de transformação urbana. Ao utilizar sua ampla presença nas cidades para divulgar causas de interesse público, o setor demonstra que a mobilidade também pode colaborar para o enfrentamento de problemas sociais urgentes.

Já o BRT Sorocaba lançou a campanha “Banco Vermelho” para apoiar o combate ao crime de feminicídio no país. O assento vermelho remete ao sangue derramado pelas vítimas, e por outro lado, indica um sinal de “PARE! Basta!”, além de ser um convite para as pessoas sentarem e fazerem uma pausa para refletir sobre o tema. “Todos os dias, no ir e vir dos trajetos, as pessoas passam alguns minutos aguardando um ônibus ou nos deslocamentos, e, neste tempo, identificamos um trecho de oportunidade. É neste instante que podemos chamar a atenção de quem circula no sistema, mobilizando os passageiros sobre a importância da denúncia e da proteção de mulheres e meninas”, enfatiza a porta-voz e gestora de Recursos Humanos da BRT Sorocaba, Bárbara Rodrigues.

Idealizado pelo Instituto Banco Vermelho, o projeto está presente em mais de 12 estados brasileiros e fará um circuito itinerante pelos terminais do BRT Sorocaba. A ideia é que seja uma campanha permanente. Além disso, o consórcio tem disseminado a mensagem de alerta e conscientização no circuito interno de TV dos terminais, estações, ônibus e nas redes sociais. Outra ação criada para o enfrentamento à violência foi a Parada Amiga — um ponto dedicado ao acompanhamento de passageiras após às 19h, que possui câmera de alta definição e alto-falantes que captam todas as movimentações existentes no local. A iniciativa procura dar assistência e trazer mais tranquilidade ao público feminino enquanto aguarda a chegada do ônibus.

Além dessas iniciativas, o sistema também promove encontros e rodas de conversa para disseminar mensagens de conscientização com os funcionários sobre assédio moral, sexual e diversidade, para que saibam como agir e acolher vítimas em situações de assédio dentro de veículos, estações, terminais e garagem. O BRT Sorocaba ainda conta com canais de denúncia seguros e anônimos.

Para Bárbara Rodrigues, o engajamento do setor em campanhas sobre violência contra a mulher é fundamental para erradicar os abusos sofridos por elas. "Avaliamos como primordial na prestação de um serviço humanizado. Temos o contato direto com o grande público e o transporte é um espaço de trânsito, mas também de oportunidades para fomentar nova consciência sobre o que é correto, respeitoso e que preserva a vida. Preservar a vida é um cuidado coletivo, e isso faz parte da nossa essência enquanto empresa que assiste pessoas todos os dias".

Contra a importunação sexual

Para o enfrentamento à importunação sexual dentro dos coletivos, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindiônibus), em parceria com a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Estado do Ceará (Arce), desenvolveu campanha institucional integrada, de caráter permanente, que articula órgãos públicos e entidades do setor de mobilidade a promover o respeito e a conscientização coletiva nos sistemas de transporte.

Fruto de articulação entre vários órgãos públicos, a campanha consolida uma rede de proteção em Fortaleza e Região Metropolitana com o objetivo de garantir que o transporte público seja um espaço de respeito e dignidade, como explica a gestora administrativa do Sindiônibus, Maria José Luz. "O engajamento do Sindiônibus em campanhas contra a violência feminina é fundamental, porque oportuniza a demonstração clara do papel fundamental da mobilidade como ferramenta de inclusão, transformação social e cidadania, indo muito além do simples deslocamento diário".

“AS MULHERES, PRINCIPALMENTE DAS PERIFERIAS BRASILEIRAS, MULHERES DE BAIXA RENDA, NEGRAS, SÃO AS PRINCIPAIS USUÁRIAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO E ESTÃO EM CONSTANTE AMEAÇA DENTRO DO SISTEMA. E SÃO AS QUE MAIS MIGRAM ATUALMENTE PARA O UBER MOTO, O 99MOTO.”

Clarisse Cunha Linke
diretora executiva do ITDP



As ações abrangeram as frotas urbanas, metropolitanas e interurbanas, com a aplicação de cartazes e adesivos em veículos, VLTs, estações e terminais, além de campanhas nos busdoors, panfletagem e ampla mobilização digital. Os materiais oferecem orientações práticas, exemplos de condutas em casos de assédio e acesso facilitado ao canal NINA, para denúncias, via QR Code, reforçando ainda a importância do registro de ocorrências pelos números 180 e 190.

O setor de transporte coletivo de Fortaleza, por meio do Sindônibus, realiza diversas outras ações integradas para combater o assédio sexual e a violência contra a mulher, focando em tecnologia, capacitação e apoio institucional, como a ferramenta NINA, que permite denúncias rápidas e funciona por meio do aplicativo MEU ÔNIBUS FORTALEZA ou via WhatsApp específico, com o registro de 47 ocorrências nos primeiros três meses do ano. O setor ainda busca aumentar a presença feminina nas funções de operação e gestão do transporte. A representatividade de mulheres na entidade saltou de 89, no 2º semestre de 2024, para 120 profissionais no 2º semestre de 2025. O Sindônibus também usa o Podcast "De Ponto a Ponto" como ferramenta de educação e debate sobre equidade e o fim do ciclo de violência, com participações de mulheres importantes como representantes da Secretaria das Mulheres e da Casa da Mulher Brasileira.

Multa dobrada para agressores sexuais

O Estado do Rio de Janeiro, por sua vez, criou a Política Estadual de Prevenção e Enfrentamento ao Abuso contra Mulheres no Transporte Coletivo de Passageiros, por meio de ações de capacitação sobre protocolos a serem seguidos diante de situações de violência contra a mulher no transporte coletivo, transporte por aplicativo e táxi. As ações previstas incluem orientações e assistência à vítima e o acionamento imediato das autoridades competentes.

O autor dos crimes poderá ser punido com a cobrança de multa que chega até 10 mil UFIR, cerca de R\$ 49 mil. O texto também prevê aplicação em dobro da multa nos casos de assédios praticados em transportes coletivos, táxis e em carros de aplicativos. Para a Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove), as medidas de combate ao assédio e à violência contra mulheres nos coletivos são necessárias e urgentes. Ao mesmo tempo, a entidade ressalta que a eficácia da lei depende de capacitação adequada dos profissionais, especialmente motoristas e demais operadores.

"Outro ponto frequentemente levantado é a necessidade de integração com o poder público e forças de segurança, já que o enfrentamento ao assédio não pode recair exclusivamente sobre os operadores do transporte. A entidade tende a defender que a lei venha acompanhada de campanhas educativas, canais de denúncia eficazes e apoio institucional", afirma a Semove. A Federação destaca ainda que as novas obrigações sejam viáveis na prática, considerando o contexto real da operação, para que não gerem insegurança jurídica ou sobrecarga indevida aos profissionais.

Pacto Ninguém se Cala

O Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ), em ação integrada a outros órgãos, firmou parceria com o Rio Ônibus no Pacto Ninguém se Cala, com o objetivo de prevenir e enfrentar a violência de gênero no transporte público da capital fluminense. A parceria prevê a orientação e capacitação de mais de 18 mil rodoviários que integram o sistema de ônibus do município para identificar situações de violência contra a mulher, acolher as vítimas e orientá-las sobre os canais de denúncia disponíveis.

“97% DAS QUASE DUAS MIL MULHERES ENTREVISTADAS AFIRMARAM JÁ TEREM SOFRIDO ALGUM TIPO DE ASSÉDIO NOS MEIOS DE TRANSPORTE.”

Dados da Pesquisa "Segurança das Mulheres no Transporte"
Instituto Patrícia Galvão e Instituto Locomotiva



Treinamento com trabalhadores de diversos setores do transporte público de Cuiabá e Várzea Grande promovido pela Associação Matogrossense dos Transportadores Urbanos (MTU).

"O objetivo é levar a informação sobre onde as mulheres podem ter acolhimento, não só sendo vítima dentro do ônibus, mas também fora dele. Às vezes, um homem tem uma vizinha que está com problema, alguém na família está sofrendo um caso de violência e ele não sabe como agir e quer denunciar. Então, quem estiver dentro do ônibus, olhando para os cartazes que vão ser colocados, poderá acessar o QR Code onde terá toda a orientação", explica o diretor de Comunicação do Rio Ônibus, Paulo Valente.

Além de capacitação, a ação prevê a disponibilização, em todos os veículos, de cartazes orientativos para as mulheres e meninas, com o intuito de garantir segurança e cidadania plenas às passageiras no espaço do transporte coletivo. Por meio do acordo firmado com os órgãos públicos, o Rio Ônibus poderá reunir dados próprios sobre a incidência de casos de assédio dentro dos coletivos e os acolhimentos feitos pelos motoristas de ônibus às vítimas, como explica Paulo Valente.

"O que a gente está começando a fazer agora, com a assinatura desse pacto, é realmente criar um controle estatístico também dos casos de assédio, porque os dados que a gente dispõe hoje são de institutos de pesquisa que são contratados por ONGs, e que dão alguns números para a gente. E ao verificar esses números que surgiram em pesquisas, a gente se preocupou e viu que realmente o transporte por ônibus é visto como um espaço pouco acolhedor para as mulheres e um espaço de risco", destaca.

Treinamento dos profissionais

Em Mato Grosso, mais de 200 trabalhadores de diversos setores do transporte público de Cuiabá e Várzea Grande participaram de treinamentos voltados à prevenção e ao enfrentamento do assédio sexual no transporte público, promovidos pela Associação Matogrossense dos Transportadores Urbanos (MTU). Os profissionais aprenderam a identificar situações de crimes sexuais, os procedimentos de acolhimento às vítimas e tiveram orientação sobre como acionar as autoridades competentes. Essas capacitações contaram com apoio técnico de instituições como o Sest Senat e órgãos públicos municipais e estaduais, reforçando o preparo dos cerca de 899 motoristas e demais profissionais que atuam diariamente no sistema.

"O transporte público é um espaço coletivo de grande circulação, utilizado diariamente por aproximadamente 230 mil passageiros nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande, sendo, portanto, um ambiente estratégico para ações de conscientização e prevenção. O engajamento do setor é fundamental, porque contribui para a construção de ambiente mais seguro e respeitoso e amplia o alcance de campanhas educativas, atingindo diferentes públicos", afirma o presidente da MTU, Ricardo Caixeta.

A Associação, em parceria com as empresas operadoras e o poder público, tem desenvolvido uma série de ações permanentes, como a instalação de cartazes com QR Code em ônibus, estações e terminais, para facilitar o acesso a informações sobre prevenção e canais de denúncia. Outra iniciativa foi a confecção da Cartilha de Prevenção à Violência Sexual Contra a Mulher, lançada em 2023, com orientações acessíveis à população. A entidade ainda prevê a implantação do Botão do Pânico nos coletivos.

A campanha “Linha do Respeito – Rota de Segurança” é uma iniciativa do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS), que convidou a Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP) e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb) a integrarem a ação, que visa promover a igualdade e o respeito, possibilitando enfrentamento conjunto da violência, discriminação de gênero, raça, orientação sexual e demais formas de preconceito nos espaços públicos e de mobilidade urbana.

A construção da ação se deu de forma colaborativa, unindo diferentes instituições em torno de um objetivo comum: combater a violência de gênero e fortalecer a rede de proteção às mulheres. A proposta foi utilizar a capilaridade do transporte público como meio de disseminação de informação, incentivando a conscientização e a denúncia, como destaca a presidente da ATP, Tula Vardaramatos. “Mensalmente, cerca de 14 milhões de pessoas circulam nos ônibus. As empresas de transporte coletivo estão profundamente conectadas às comunidades, e esperamos que a mensagem desta campanha alcance toda a cidade. As causas da comunidade também são nossas, e a ATP, juntamente com seus empresários, sente-se honrada em participar desta iniciativa”.

A campanha foi lançada em 31 de março e divulgada em grandes meios de comunicação da cidade, além de ter ações veiculadas nos ônibus e demais canais do sistema de transporte. A manutenção da campanha também vem sendo reforçada por meio das redes sociais, em formato colaborativo entre as instituições, ampliando ainda mais o alcance da mensagem e gerando impacto orgânico de mais de 14 mil visualizações no post collab. A expectativa é contribuir efetivamente para a redução dos casos de violência e feminicídio, promovendo uma cultura de respeito, informação e proteção.

PROJETOS DE LEI EM TRAMITAÇÃO

O Congresso Nacional analisa algumas propostas de lei no combate à violência de gênero. No Senado Federal, a Comissão de Direitos Humanos aprovou, em março, uma proposta que inclui entre as ações do Agosto Lilás (mês dedicado ao enfrentamento da violência contra a mulher) o Projeto Abrigo Lilás, para proteção às usuárias de transporte coletivo urbano. O texto, da senadora Jussara Lima (PSD-PI), recebeu parecer favorável da senadora Ivete da Silveira (MDB-SC) e seguiu para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).



Presidente da ATP, Tula Vardaramatos (ao centro) no lançamento da campanha de enfrentamento à violência contra a mulher, racismo e à discriminação.

De acordo com o PL 979/2025, o Abrigo Lilás prevê a instalação contínua e permanente de dispositivos de monitoramento de segurança pública em pontos de embarque e desembarque de veículos do transporte coletivo urbano localizados em áreas de maior insegurança para as usuárias. Esses dispositivos poderão incluir câmeras de vigilância com transmissão em tempo real, botões de emergência, painéis interativos com sensor de presença e microfone, iluminação automatizada e sistemas de áudio ou vídeo conectados a centrais de atendimento. Segundo a justificativa da autora, o objetivo é aumentar a segurança das mulheres que utilizam transporte público, especialmente em horários e locais de maior risco.

A Câmara dos Deputados, por sua vez, analisa o Projeto de Lei 6659/25, que obriga empresas que atuam no transporte público coletivo a manter programa de prevenção e combate ao assédio e à violência contra a mulher para me-

lhorar a segurança de mulheres e de pessoas vulneráveis em ônibus, trens, metrô e embarcações. Pelo texto, empresas com concessão ou permissão para atuar no transporte coletivo devem instalar câmeras de vigilância em veículos e terminais, com gravações acessíveis às autoridades. Além disso, o projeto estabelece:

- treinamento obrigatório e periódico para que os funcionários saibam como agir em casos de assédio;
- criação de canais diretos para denúncias e acolhimento das vítimas;
- divulgação de materiais educativos e informativos sobre o combate à violência de gênero.

As medidas seriam incluídas na Lei das Concessões de Serviços Públicos e passariam a fazer parte das cláusulas essenciais do contrato de concessão do serviço.



Vitrine NTU



mobiONN
mobilidade inteligente, simples assim!

Gestão de frotas com IA nativa para o transporte coletivo

Saiba como a **mobiONN** pode transformar a sua operação

AGENDE UMA DEMO



Anuncie na Vitrine!

Formato Compacto: 1 5 x 3 cm Ideal para mensagens diretas e visibilidade garantida.	Formato Destaque: 2 8 x 10,6 cm Mais espaço para sua criatividade, com ótimo custo-benefício.
--	--

ANUNCIE AGORA! | (61) 99636-2846 | Contato@zionhub.online | **ZION**



curitibus:

A NOVA FASE DOS CONSÓRCIOS DAS EMPRESAS DE CURITIBA

A nova marca destaca posicionamento mais moderno e próximo dos usuários e colaboradores do transporte coletivo



As Empresas de Ônibus de Curitiba passaram a adotar o nome Curitibus, em reformulação institucional que mantém a mesma estrutura operacional. Essa mudança nasce com o propósito de buscar diariamente melhoria contínua no serviço prestado aos passageiros, cuidado a mais com os colaboradores e comunicação mais simples, direta e transparente com a sociedade.

O presidente do Curitibus, Angelo Gulin, conta que a nova marca representa a ideia sobre a qual ele refletia já há algum tempo: “adotar uma marca que representasse a nossa força como um sistema referência para o mundo e o nosso compromisso de excelência no serviço prestado aos nossos passageiros, sem esquecer de olhar com carinho para os nossos colaboradores, afinal são eles que fazem o transporte coletivo acontecer todos os dias”.

A prioridade no transporte coletivo sempre fez parte dos consórcios formados pelo agora Curitibus, que foi pioneiro ao participar, na década de 1970, do nascimento do BRT (Bus Rapid Transit), hoje presente em cerca de 200 cidades e visto como um dos modelos de sistema de transporte mais famosos do mundo. Pelas vias da capital também circula o maior ônibus biarticulado do mundo, com capacidade para até 250 passageiros.

O Curitibus segue com a mesma estrutura operacional, formada por três consórcios — Pioneiro, Pontual e Transbus —, que reúnem oito empresas responsáveis pela operação do transporte coletivo da cidade. O sistema envolve mais de cinco mil colaboradores, que realizam cerca de 10 mil viagens e transportam 600 mil passageiros pela capital a cada dia. Segundo o Censo de 2022, Curitiba supera a média nacional no uso de ônibus para o deslocamento até o trabalho, com 27% da população utilizando o sistema em detrimento de 21% no restante do país.

“Queremos ser vistos como representação institucional moderna, transparente e próxima das pessoas. Mais do que uma mudança de nome, esse é um movimento de posicionamento. Buscamos reforçar a imagem de um setor comprometido com a qualidade, com o cuidado com passageiros e colaboradores e com o desenvolvimento da mobilidade urbana”, destaca Gulin.

Mudança com ações

As empresas estão modernizando a comunicação institucional, incluindo a atualização dos canais digitais, como site e redes sociais, que passam a adotar a identidade do Curitiba. Além disso, seguem investindo em treinamentos, campanhas de conscientização e ações sociais para reforçar o novo momento e o compromisso com a melhoria contínua e com a sociedade.

Em 2025, as Empresas de Ônibus de Curitiba foram reconhecidas e premiadas por dois projetos de mobilidade urbana da capital pelo Ministério de Transportes, perante a Secretaria Nacional de Trânsito, no Prêmio SENATRAN 2025. Os órgãos julgaram que os projetos contribuíram para o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

Criada em 2015, a iniciativa das botoeiras inteligentes amplia a segurança de idosos e pessoas com deficiência, ao integrar o cartão transporte da Urbs aos semáforos. O sistema prolonga automaticamente o tempo de travessia e emite alertas sonoros e visuais, garantindo mais acessibilidade.

Já na campanha Ponto Cego, lançada durante o Maio Amarelo de 2025, os ônibus do transporte coletivo foram adesivados com alertas, indicando as áreas ao redor do veículo onde o motorista tem baixa visibilidade. A quantidade de pontos cegos varia de seis a dez, dependendo do modelo do ônibus. No caso dos biarticulados, são dez. A eficácia dos dois programas vem sendo comprovada com a queda no número de acidentes relacionados a pontos cegos dos ônibus e a pessoas com mobilidade reduzida.



Angelo Gulin, presidente do Curitiba.

Segundo o presidente, a perspectiva do conjunto de empresas é avançar cada vez mais na qualificação dos serviços, na inovação e na valorização dos profissionais. O Curitiba se posiciona como representação das empresas operadoras comprometidas com a eficiência, a sustentabilidade e com o papel estratégico do transporte coletivo nas cidades.

"Ao mesmo tempo, queremos fortalecer o diálogo com os passageiros, ampliando a transparência e a proximidade com a sociedade. O Curitiba representa o coletivo das empresas de ônibus de Curitiba. É uma marca que facilita o entendimento por parte da sociedade, valoriza nossas raízes e deixa mais claro quem são as empresas que operam o transporte coletivo da cidade. Ao mesmo tempo, ela reforça a ideia de integração e atuação conjunta do setor", finaliza Gulin.



**VMG AIRES®**

**SOLUÇÕES EM TECNOLOGIA
E CLIMATIZAÇÃO PARA QUEM
MOVE O MUNDO.**

O Brasil é

COLE
TIVOTransportarmos todos
os dias o bem mais precioso
do Brasil: **os brasileiros**

O BRASIL É COLETIVO

e a mobilização é de todos

Lançada no primeiro Dia Mundial do Transporte Público, a nova campanha da NTU "O Brasil é Coletivo" vai além da publicidade tradicional para construir um manifesto de valorização do ônibus urbano como pilar de sustentabilidade, justiça social e eficiência econômica nas cidades brasileiras e apoiar a aprovação do Marco Legal do Transporte Público. O objetivo é alcançar 10 milhões de pessoas



O transporte público coletivo no Brasil atravessa período de profundas transformações e desafios estruturais, exigindo respostas que superem os desafios do dia a dia. Em cenário onde a necessidade de um novo Marco Legal para o Transporte Público se impõe e a busca por fontes extratarifárias de financiamento domina a pauta setorial, a comunicação assume papel de protagonismo estratégico.

Foi sob essa premissa que a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) deu início, no último dia 17 de abril, à campanha nacional "O Brasil é Coletivo", baseada no slogan atual da entidade. Mais do que ação de marketing, a iniciativa representa mobilização coordenada para reposicionar o ônibus no imaginário social, conectando a eficiência do serviço à própria identidade do povo brasileiro.

A escolha da data de lançamento carregou um simbolismo institucional relevante para o setor. A campanha estreou simultaneamente à celebração do primeiro Dia Mundial do Transporte Público, efeméride instituída pela Associação Internacional de Transporte Público (UITP) para destacar a importância dos sistemas coletivos na qualidade de vida urbana global. Ao integrar esse movimento internacional, a NTU reforça que os dilemas e soluções da mobilidade brasileira estão alinhados às melhores práticas mundiais, posicionando o ônibus não apenas como meio de deslocamento, mas como espinha dorsal de cidades mais humanas, seguras e ambientalmente responsáveis.

Primeiros resultados

Com a expectativa de atingir a marca de 10 milhões de brasileiros impactados até o encerramento da veiculação, em 30 de agosto, o desempenho consolidado até o dia 30 de abril demonstra a eficácia da estratégia de hipersegmentação digital adotada pela NTU, focada em capitais e áreas urbanas. Em apenas 14 dias de veiculação oficial, a campanha O Brasil é Coletivo acumulou mais de 1,3 milhão de visualizações e alcançou mais de 614 mil usuários únicos no Instagram e Facebook.

No YouTube, o primeiro ciclo de impulsionamento superou a marca de 133 mil impressões, com taxa de retenção expressiva: 71% das pessoas assistiram ao vídeo de 30 segundos até o fim, totalizando 95 mil visualizações chamadas "TrueView".

Para Ulisses Bigaton, assessor de Comunicação e Marketing da NTU, a rápida tração da campanha reflete um reposicionamento na forma de dialogar com a sociedade. "Nosso maior desafio era traduzir a complexidade do setor para uma linguagem acessível, empática e que gerasse identificação imediata. Por isso, apostamos que estratégia de comunicação nas mídias digitais teria adesão. Os números revelam que o brasileiro está aberto à nossa mensagem, que destaca os atributos positivos do transporte coletivo, e evidencia o impacto real desse serviço no seu dia a dia", avalia.

O conceito de "ser coletivo"

A narrativa central da campanha explora o conceito de que ser coletivo é característica intrínseca da cultura brasileira, além de trabalhar com o duplo sentido da palavra "coletivo", entendida como sinônimo de ônibus. A estratégia criativa buscou traduzir valores como empatia, proteção e solidariedade, que são típicos do cotidiano nacional, para o ambiente do transporte público. O mote principal da ação — "Transportamos todos os dias o bem mais precioso do Brasil: os brasileiros" — serve como lembrete do compromisso social das operadoras, que atendem quase 40 milhões de passageiros diariamente em cerca de 3 mil municípios.

Segundo o diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, "a iniciativa marca o início de uma mobilização do setor que busca posicionar o ônibus como protagonista da sustentabilidade e da justiça social no país". Desenvolvida pela NTU e pela agência DUO Design com o consultor Roberto Sganzerla, a ação reforça que ser coletivo é olhar pelas pessoas, pensar nas cidades e cuidar do planeta, destacando que o transporte público é o caminho mais curto para um desenvolvimento urbano essencial, seguro, sustentável e inclusivo.

Mobilização em três fases

Para estruturar essa mensagem de forma clara e progressiva, o planejamento estratégico da campanha foi dividido em três momentos fundamentais, que se desdobram ao longo dos meses de veiculação. A primeira fase, denominada "Pessoas", foca na utilidade direta do serviço e na valorização do passageiro, humanizando a estatística e reforçando o papel do transporte como garantidor de direitos fundamentais.

Em seguida, a fase "Cidades" entra em cena para demonstrar o impacto do setor na organização do espaço urbano, evidenciando a importância do transporte público para a qualidade de vida nas cidades ao lembrar que um único ônibus é capaz de substituir 40 veículos individuais e combater o estrangulamento do trânsito.

O ciclo se completa com a fase "Planeta", prevista para o encerramento da campanha em agosto, voltando o foco para a transição energética e a responsabilidade ambiental. O foco em sustentabilidade permite reforçar o papel do ônibus como o principal aliado das metrópoles na corrida global pela descarbonização da mobilidade urbana.



Essa progressão narrativa permite que a sociedade e os tomadores de decisão compreendam a mobilidade coletiva como um ecossistema integrado, no qual o benefício individual do passageiro se traduz em ganho coletivo para a cidade e para o equilíbrio do planeta.

Em um contexto em que o Brasil busca protagonismo na agenda climática, os dados técnicos apresentados pela campanha são reveladores e urgentes. Enquanto o transporte individual é um dos grandes emissores de gases do efeito estufa, o ônibus urbano responde por apenas 0,68% das emissões totais de poluentes no país. A campanha demonstra, com base em evidências, que a migração de apenas 10% das viagens feitas hoje por meios individuais para o transporte público coletivo teria o poder de reduzir o consumo de energia em até 7% e as emissões de CO₂ em 4%, mesmo com o uso de veículos tradicionais, a combustão. O que consolida o setor como peça-chave no combate às mudanças climáticas.

Por um novo Marco Legal

O argumento ambiental, entretanto, é indissociável da modernização regulatória e da viabilidade econômica do sistema, representados pela adoção de um novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, principal bandeira da iniciativa. A campanha "O Brasil é Coletivo" atua como plataforma de sensibilização da sociedade para a implementação desse dispositivo legal, recentemente aprovado pelo Congresso, fundamental para reorganizar a lógica de financiamento do setor e melhorar a qualidade do serviço.

Francisco Christovam destaca que o Marco Legal é o caminho para o desenvolvimento do transporte público coletivo urbano, em especial sua dimensão como serviço essencial e instrumento de inclusão social e econômica, ao instituir a separação definitiva entre o custo real da operação (tarifa técnica) e o valor pago pelo passageiro (tarifa pública). Tal medida é vista como solução duradoura para garantir os preços mais baixos possíveis à população e assegurar a sustentabilidade das empresas, cumprindo o direito social ao transporte e à inclusão, de forma digna, dos 27,4% de usuários que dependem de gratuidades e benefícios tarifários. Christovam é enfático ao afirmar que "o benefício de um transporte eficiente não se restringe ao passageiro, mas transborda para toda a coletividade, gerando cidades mais seguras e economias locais mais dinâmicas".

Hotsite da campanha

Para democratizar o acesso a esses dados e engajar a sociedade civil nesse debate, a NTU estruturou o hotsite oficial [HTTPS://WWW.BRASILCOLETIVO.ORG.BR](https://www.brasilcoletivo.org.br). A plataforma atua como hub digital da mobilização, reunindo estatísticas atualizadas da campanha e informações mais detalhadas sobre o papel do novo Marco Legal na solução dos desafios urgentes enfrentados pelo transporte público, como a crise de financiamento da mobilidade.

Além do caráter informativo, o site funciona como repositório interativo para todos os materiais publicitários, permitindo ainda o download dos vídeos, peças para redes sociais e ações de endomarketing da campanha. Essa estrutura permite que empresas associadas e parceiros atuem como replicadores oficiais da mensagem, garantindo a capilaridade da narrativa em todo o território nacional — afinal, o Brasil é coletivo!

“A INICIATIVA MARCA O INÍCIO DE UMA MOBILIZAÇÃO DO SETOR QUE BUSCA POSICIONAR O ÔNIBUS COMO PROTAGONISTA DA SUSTENTABILIDADE E DA JUSTIÇA SOCIAL NO PAÍS.”

Francisco Christovam
diretor-presidente da NTU





URBANO
MULTIENERGIA



A TECNOLOGIA BRASILEIRA
TE LEVA MAIS
**LON
GE**

**Attivi Integral – Ônibus Elétrico
100% Marcopolo**

Uma solução que reúne o essencial para as cidades
do futuro: **baixa emissão de ruídos, autonomia de
cerca de 250km e performance sem igual.**

Confira
detalhes aqui:



macau



Imagem meramente ilustrativa.
Consulte o representante da sua
região para saber mais sobre os
modelos e suas configurações.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.

 **Marcopolo**

onibus.marcopolo.com.br
@onibusmarcopolo



O BIOMETANO CHEGA AO BRT DE GOIÂNIA

Ônibus articulados movidos a biometano compõem frota baseada em diversidade energética e sustentabilidade



Com a entrega dos primeiros ônibus articulados movidos a biometano do país, Goiânia passou a ocupar posição de protagonismo em nova etapa da mobilidade urbana sustentável no Brasil. A iniciativa, liderada pelo governo de Goiás dentro do processo de transformação do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, representa um marco para o setor ao unir inovação, descarbonização e desenvolvimento de nova matriz energética para o Estado.

Entregues no fim de março deste ano, os oito veículos foram desenvolvidos a partir de parceria entre o Consórcio BRT, a Scania, a Marcopolo, a Biomove e a Hexagon Agility, especialmente para atender às demandas da Nova Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTc). Os ônibus contam com carroceria Marcopolo Viale Express e chassi Scania K 340C A6x2/2, com capacidade para armazenar até 300 m³ de biometano. Agora, o sistema avança também para a implantação da primeira usina de geração de biometano e do primeiro gasoduto de Goiás.

A nova estrutura energética está sendo desenvolvida em Guaporé, na Região Metropolitana de Goiânia, por meio de parcerias entre o Governo de Goiás, o Consórcio BRT, o GoiásGás e a GeoGreen Biogás. A proposta é garantir o abastecimento contínuo da futura frota movida a biometano e consolidar cadeia inédita de fornecimento do combustível no Estado.

De acordo com o diretor executivo do Consórcio BRT, Laércio Ávila, até à conclusão da estrutura definitiva, prevista para os próximos dois anos, o abastecimento será realizado por meio de uma operação logística temporária. "Nosso fornecedor busca o biometano onde há maior disponibilidade e viabilidade operacional. Esse combustível já foi trazido de cidades como Tupaciguara, em Minas Gerais, além do Paraná e do interior de São Paulo", explica.

Energia limpa

Gerado a partir da decomposição de resíduos orgânicos, como lixo urbano, vinhaça de cana-de-açúcar, lodo de esgoto e resíduos industriais, o biometano começa a ganhar espaço como alternativa sustentável para abastecer frotas de ônibus no Brasil. Durante o processo, agentes biológicos transformam os resíduos em biogás, que depois passa por etapa de purificação até se tornar o combustível utilizado nos veículos.

Em Guapó, a planta utilizará resíduos urbanos e industriais e terá capacidade total para produzir 50 mil m² de biometano por dia, volume suficiente para abastecer até 150 veículos/dia, bastante para atender os 100 veículos previstos para serem entregues até o fim de 2026. A meta do Consórcio BRT é ampliar essa estrutura com a implantação de mais duas unidades em Goiás, ainda sem localização definida, para atender os outros 400 ônibus planejados para 2027.

O diretor executivo do Consórcio BRT destaca que a adoção do biometano faz parte de estratégia mais ampla de diversificação energética dentro do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia. "Hoje, trabalhamos com tecnologias como o biometano, os ônibus elétricos e os modelos Euro 6 nos dois grandes eixos do sistema, o BRT Leste-Oeste e o BRT Norte-Sul. Estamos falando de uma rede metropolitana robusta, que integra os 21 municípios da RMTC e passa por amplo processo de modernização. O biometano chega para fortalecer ainda mais essa transformação", afirma Laércio.

O engenheiro de Produto de Oferta de Soluções da Scania Operações Comerciais Brasil, Raphael Abranches, explica que os motores a gás são totalmente desenvolvidos e fabricados pela própria empresa, sem qualquer adaptação de terceiros. "Os motores não são convertidos do diesel para o gás, têm garantia de fábrica, tecnologia confiável, desempenho consistente e força semelhante ao diesel. Além de serem mais silenciosos, compartilham cerca de 80% de seus componentes com os motores a diesel, o que significa que apenas alguns elementos diferem em relação ao conjunto convencional. Essa padronização garante alta confiabilidade e maior disponibilidade de peças", enfatiza.

Ampliação e competitividade

A expectativa é que a frota movida a biometano avance de forma gradual nos próximos anos. Além dos oito veículos já em operação, a previsão é incorporar, até o fim de 2026, outros 71 ônibus articulados e 21 modelos padron. Já para o final de 2027, o planejamento prevê que o total da frota chegue a 500 ônibus movidos pelo combustível renovável na Região Metropolitana de Goiânia.

O investimento necessário para aquisição de ônibus movidos a biometano é semelhante ao de modelos a diesel e inferior ao custo de veículos elétricos. O diferencial está justamente na origem do combustível, produzido a partir do aproveitamento de resíduos orgânicos. "O gás em si não é um insumo caro, até porque ele surge da solução de um problema, que são os resíduos. Existe matéria-prima abundante para essa produção", afirma o representante do Consórcio.

É importante destacar que a competitividade do combustível depende diretamente da logística de abastecimento. Para que o biometano se mantenha economicamente viável em relação ao diesel, o ideal é que a produção aconteça próxima ao local de consumo, reduzindo custos com transporte. Por isso, Goiás estruturou a implantação da primeira usina de biometano em Guapó, a cerca de 30 quilômetros do ponto de abastecimento da frota, localizado na região Leste de Goiânia.

Desafios pela frente

Apesar dos avanços, a consolidação do biometano no transporte coletivo ainda passa por desafios ligados à viabilidade econômica da operação. Segundo o Consórcio BRT, um dos principais pontos foi estruturar uma política tarifária capaz de garantir segurança para os investimentos necessários na modernização do sistema. Outro fator decisivo é a produção local do combustível.

Também se destaca a importância de ampliar a participação das montadoras na produção de ônibus movidos a biometano, fortalecendo a competitividade do setor e reduzindo os custos dos veículos ao longo dos próximos anos. A expansão desse mercado depende ainda de incentivos públicos e de ambiente regulatório que estimule novas tecnologias sustentáveis no transporte coletivo.

“O poder público precisa enxergar o biometano como iniciativa estratégica para o futuro da mobilidade urbana. Para que essa tecnologia ganhe escala, é fundamental avançar em incentivos e políticas de apoio. Goiás já começa a se posicionar na frente desse movimento, ao estruturar investimentos importantes na modernização do transporte coletivo”, diz Laércio.

Atuação do governo estadual

Para o subsecretário de Políticas para Cidades e Transporte da Secretaria-Geral de Governo de Goiás, Miguel Angelo Pricinote, “o poder público, especificamente o governo estadual, em articulação com as prefeituras da Região Metropolitana de Goiânia, foi o indutor, garantidor financeiro e articulador institucional do projeto no âmbito da Nova RMTC”.

Goiás instituiu o complemento tarifário objetivando separar a tarifa social (paga pelo usuário e congelada em R\$ 4,30) da tarifa técnica (custo real da operação recebido pelas concessionárias). “O Estado e a prefeitura de Goiânia arcam, individualmente, com 41,2% desse montante, garantindo a saúde financeira necessária para os investimentos em novas tecnologias, que possuem um custo de capital (CAPEX) elevado”, ressalta Pricinote.

Foram implementadas políticas fiscais para reduzir o custo do biometano e atrair a iniciativa privada: o Decreto nº 10.712/2025 de Goiás concede crédito outorgado de até 85% para operações internas e 90% para operações interestaduais de biometano. “O projeto é amparado pelo Programa Estadual de Liberdade Econômica, que foca na desburocratização e utiliza índices da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) como parâmetro de eficiência, gerando segurança jurídica para investidores”, frisa.

O Estado ainda viabilizou a criação de um Fundo de Investimento em Direitos Creditórios (FIDC) na Bolsa de Valores (B3), que capta R\$ 800 milhões no mercado financeiro, é gerido pelo setor privado e oferece crédito com taxas competitivas para capitalizar usinas e infraestrutura de biogás.

“O PODER PÚBLICO PRECISA ENXERGAR O BIOMETANO COMO INICIATIVA ESTRATÉGICA PARA O FUTURO DA MOBILIDADE URBANA. PARA QUE ESSA TECNOLOGIA GANHE ESCALA, É FUNDAMENTAL AVANÇAR EM INCENTIVOS E POLÍTICAS DE APOIO.”

Laércio Ávila

diretor executivo do Consórcio BRT

Diálogo com metas de descarbonização

De acordo com Pricinote, o projeto da Nova RMTC, ao introduzir o biometano, conecta-se direta e estrategicamente com os marcos regulatórios e compromissos internacionais assumidos pelo Brasil para a redução de emissões. O projeto contribui para que o país atinja as metas de sua Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), que prevê reduções drásticas nas emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) até 2030 e a neutralidade de carbono até 2050.

O biometano é um dos pilares do RenovaBio, programa que define metas compulsórias de descarbonização para distribuidoras de combustíveis. Ele destaca que o biometano possui a melhor nota de eficiência energético-ambiental (NEEA) entre os biocombustíveis certificados, gerando proporcionalmente mais Créditos de Descarbonização (CBIOS) por unidade de energia comercializada do que o etanol ou o biodiesel. “As usinas de biometano possuem 100% de volume elegível para a geração de CBIOS, o que pode atrair receitas acessórias para financiar a infraestrutura do projeto em Goiás”, completa.



O Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano — estabelecido pela Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/2024) — prevê a obrigatoriedade de inserção de biometano no gás natural a partir de 1% em 2026, escalonando até 10%, podendo garantir uma demanda nacional crescente e segurança jurídica para os produtores goianos.

O projeto atende também o Decreto nº 11.003/2022, que instituiu a Estratégia Federal de Incentivo ao Uso Sustentável de Biogás e Biometano e o Programa Metano Zero. Goiás cumpre a diretriz de criar “corredores verdes” para o abastecimento de veículos pesados, transformando passivos ambientais — como vinhaça de cana e dejetos animais — em ativos energéticos que mitigam a liberação de metano, gás mais potente que o CO₂ no aquecimento global.

O projeto também dialoga com o Programa Nacional de Mobilidade Verde e Inovação (MOVER), que incentiva o desenvolvimento industrial focado em eficiência energética e o uso de biocombustíveis. “Ao adotar a medição de emissões ‘do poço à roda’, o modelo goiano demonstra que o biometano é tecnicamente competitivo com a eletrificação, especialmente considerando que Goiás utiliza recursos 100% locais em vez de baterias e tecnologias importadas”, enfatiza.



REFERÊNCIA PARA OUTRAS CIDADES

Para o subsecretário Miguel Angelo Pricinote, é viável replicar a experiência de Goiás com o biometano em outras cidades brasileiras, “desde que estruturada sob um modelo que integre governança interfederativa, segurança jurídica e aproveitamento das vocações energéticas regionais”. Para isso, é necessário criar consórcios interfederativos sólidos envolvendo Estado e municípios para compartilhar os subsídios tarifários de forma equitativa; implementar benefícios fiscais semelhantes ao Decreto nº 10.712/2025; e aderir a programas de desburocratização e metas baseadas em índices de excelência internacional — como os da OCDE — para atrair investidores privados, explica.

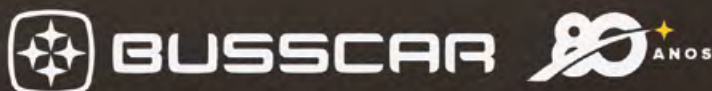
Pricinote também sugere o mapeamento de fontes locais de biomassa (resíduos da cana, pecuária e aterros sanitários), em vez de mudança abrupta para os elétricos, a fim de criar uma matriz híbrida e soberana; a superação da carência de dutos físicos por meio do transporte de GNC/GNL por carretas, das usinas até às garagens; e a adaptação das garagens existentes com sistemas de *slow-filling* (abastecimento lento noturno). Além disso, recomenda renovar a frota de forma escalonada, “em lotes semestrais de 20 a 25 veículos, mitigando riscos de desabastecimento durante a curva de aprendizado operacional”.



BUSSCAR, um legado de excelência em movimento

Há 80 anos, a BUSSCAR transforma mobilidade em excelência. São oito décadas desenvolvendo e entregando carrocerias que unem qualidade superior, tecnologia de ponta e design atemporal, conquistando a confiança de clientes no Brasil e no mercado internacional.

Nossa trajetória é movida por inovação constante, engenharia de alto desempenho e compromisso absoluto com cada detalhe. A BUSSCAR entrega soluções que transportam pessoas com segurança, conforto e eficiência, fortalecendo parcerias e construindo um legado que atravessa gerações.



Consulte o representante de sua região para saber mais sobre os modelos.



<https://busscar.com.br/>



@busscarbrasil



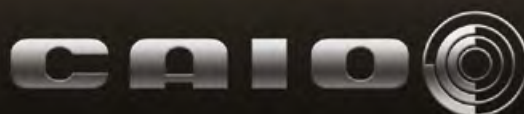
@busscarbrasil

CAIO, UMA MARCA QUE MOVE GERAÇÕES

Com 80 anos de história, a Caio é referência em soluções de mobilidade, fornecendo ônibus urbanos com o melhor custo-benefício para os operadores e condições seguras e dignas de transporte para os passageiros. A empresa é reconhecida por sua excelência no atendimento, agilidade nos serviços personalizados, ampla disponibilidade de peças de reposição e suporte técnico completo.



80 anos



No trânsito, enxergar o outro salva vidas.

Consulte o representante de sua região para saber mais sobre os modelos.



SIGA A CAIO NAS REDES SOCIAIS



www.caio.com.br



[caioinduscaroficial](https://www.instagram.com/caioinduscaroficial)



[company/caioinduscaroficial](https://www.linkedin.com/company/caioinduscaroficial)



[caioinduscaroficial](https://www.youtube.com/caioinduscaroficial)



[caioinduscaroficial](https://www.tiktok.com/caioinduscaroficial)

Acordo de cooperação entre NTU e Ministério das Cidades visa a melhoria dos projetos de transporte coletivo no País

Encerrando o mês de março, a NTU e o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), firmaram Acordo de Cooperação voltado ao fortalecimento da estruturação de projetos de transporte público coletivo por ônibus urbano em cidades brasileiras.

O documento foi assinado por Denis Eduardo Andia, na época secretário Nacional de Mobilidade Urbana, e por Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU. Entre as ações previstas estão a realização de diagnósticos técnicos integrados, estudos econômico-financeiros, análises jurídico-contratuais e o apoio à modelagem de projetos. Também serão elaborados manuais técnicos padronizados, permitindo maior eficiência e replicabilidade das soluções em diferentes localidades.

No ato de assinatura, realizado na sede do Sistema Transporte, em Brasília, Andia destacou a relevância do Programa de Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo – Refrota para

a melhoria na qualidade dos serviços de transporte público, especialmente no que diz respeito aos aspectos de descarbonização e inserção de novas tecnologias nos sistemas. “A iniciativa busca ampliar a capacidade técnica dos entes federados, especialmente municípios de médio porte, promovendo o desenvolvimento de projetos estruturados, financiáveis e alinhados às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”, disse.

Segundo ele, a modernização dos serviços do transporte público coletivo e o fortalecimento institucional dos municípios participantes são os principais resultados esperados com a cooperação estabelecida nesse acordo.

Para o representante da NTU, o acordo formaliza união de esforços com o Ministério das Cidades para oferecer suporte especializado aos gestores públicos. “Nosso objetivo é ajudar na modelagem de projetos e contratos que viabilizem investimentos, garantindo que as diretrizes nacionais de mobilidade sejam aplicadas com qualidade e aderência técnica em todas as regiões do país”, destacou Francisco Christovam.

O acordo possui caráter institucional e não prevê transferência de recursos financeiros entre os participantes. A seleção dos projetos será realizada por meio de chamada pública coordenada pelo Ministério das Cidades. ●



INDICADORES

Subsídio ao transporte já é realidade na maioria das grandes cidades

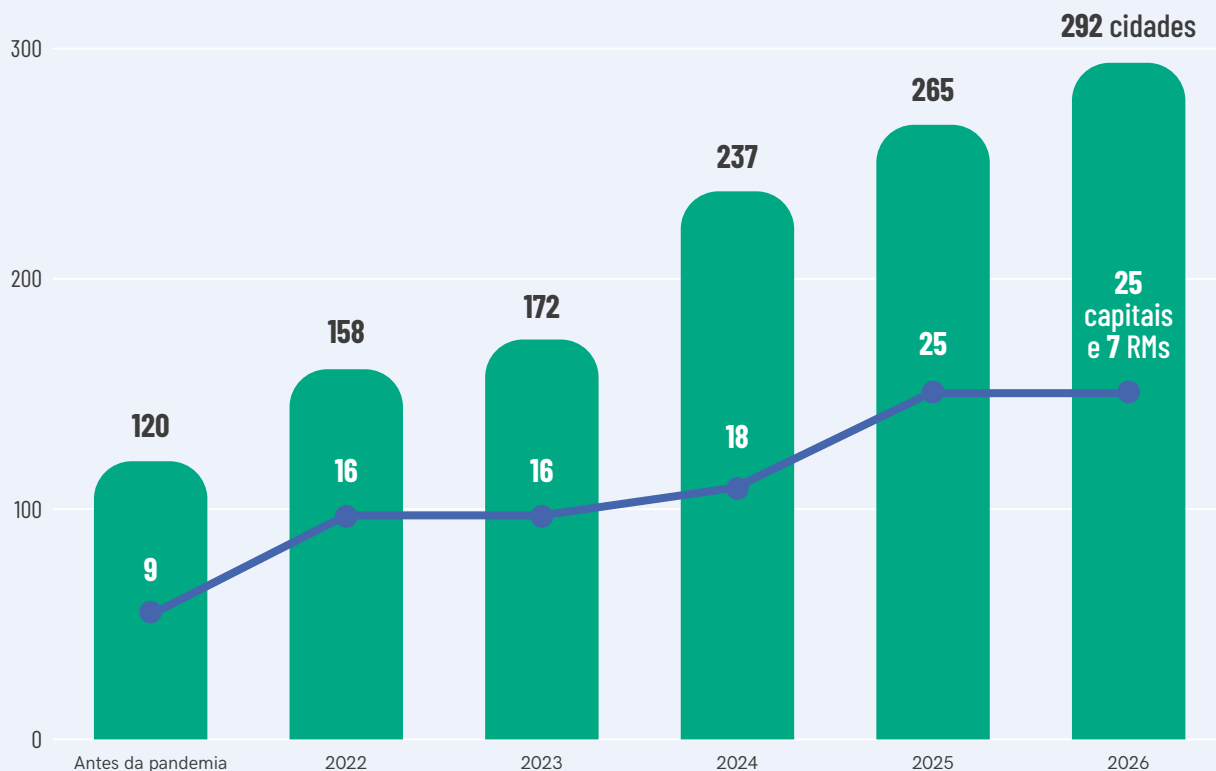


Levantamento feito pela NTU com 435 cidades, apontou que 292 (67%) possuem algum tipo de subsídio parcial à tarifa e 143 (33%) adotam tarifa zero. Todas as cidades pesquisadas utilizam recursos públicos para custear total ou parcialmente o transporte coletivo, evidenciando que o modelo de financiamento exclusivamente pela tarifa paga pelo usuário vem sendo gradualmente substituído.

Entre o período pré-pandemia e 2026 houve crescimento de aproximadamente 143% no número de cidades que subsidiam o transporte. Esse salto indica que a pandemia acelerou a necessidade de novas formas de financiamento, devido à queda de passageiros e ao aumento dos custos operacionais.

Os dados também mostram que 25 capitais e sete regiões metropolitanas adotam atualmente o uso de subsídios públicos, enquanto apenas nove subsidiavam seus serviços em 2019, mostrando que a prática se consolidou, principalmente nos maiores sistemas de transporte do país.

EVOLUÇÃO DAS CIDADES COM SUBSÍDIO PARCIAL IMPLEMENTADO



Fonte: NTU 2026

Canadá

Edmonton moderniza bilhetagem com pagamento por aproximação no transporte público

A cidade de Edmonton, no Canadá, apresentou no Transport Ticketing Global 2026 um sistema moderno de bilhetagem digital, com pagamento por aproximação e amplificação da coleta de dados sobre o comportamento dos passageiros.

Desenvolvida com a Vix Technology, a solução atende cerca de 1,6 milhão de pessoas na região metropolitana e integra sete municípios sem unificar tarifas, preservando a autonomia local e a operação entre diferentes sistemas. Implantado de forma gradual, o modelo melhora a experiência do usuário e amplia o uso de dados para planejamento mais eficiente do transporte público.  SAIBA MAIS. 

Nicarágua

China impulsiona transporte público na Nicarágua com entrega de 600 ônibus

A Nicarágua iniciou amplo processo de renovação do transporte público, com a chegada do primeiro lote de 180 ônibus da chinesa Yutong. A iniciativa representa um dos maiores programas de modernização da frota do país e reforça a presença da China em projetos de infraestrutura na América Latina.

A ação integra acordo entre os governos dos dois países que prevê a entrega de 600 veículos ao longo de 2026, com o objetivo de modernizar a mobilidade urbana e regional. Os novos ônibus serão distribuídos entre diferentes municípios, fortalecendo tanto as rotas urbanas quanto as ligações com cidades menores e comunidades rurais. Os veículos contam com tecnologias voltadas à segurança, à eficiência operacional e ao conforto dos passageiros.  MAIS DETALHES AQUI. 



Noruega

Stavanger avança no transporte público com ônibus totalmente autônomo

A Administração Pública de Estradas da Noruega autorizou, no mês de abril de 2026, a operação de um ônibus totalmente autônomo em rotas regulares de transporte público, sem a presença de um motorista de segurança a bordo. A iniciativa será implementada na cidade de Stavanger, onde o veículo já vinha sendo testado em regime supervisionado desde 2024.

O sistema permite o monitoramento em tempo real a partir de um centro de controle, com supervisão remota, acompanhamento de múltiplos veículos e suporte aos passageiros, sem necessidade de profissional a bordo. A iniciativa ocorre em meio à busca por alternativas diante da escassez de motoristas no transporte público e integra plano de expansão gradual da tecnologia nos próximos anos, com expectativa de certificação completa para esse tipo de operação até 2027.  COM INFORMAÇÕES DE O GLOBO. 

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

NTUrbano



Nossas dicas

SITE Portal Boas Práticas

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) disponibiliza o Portal de “Boas Práticas em Mobilidade Urbana”, plataforma que reúne experiências e iniciativas alinhadas à Lei 12.587/2012. O objetivo é compartilhar e incentivar soluções para um transporte mais acessível, sustentável e eficiente.

O site apresenta práticas de entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, organizadas por temas como transporte público, acessibilidade, sustentabilidade e governança. Cada iniciativa conta com materiais de apoio e referências, facilitando sua replicação.

As experiências passam por validação técnica da ANTP, com base em critérios como relevância e clareza. A plataforma também se conecta ao Prêmio Plínio Assmann, que reconhece, a cada dois anos, as melhores práticas do setor, consolidando-se como importante ferramenta para gestores, técnicos e instituições que buscam aprimorar políticas públicas e promover avanços na mobilidade urbana. [ACESSE AQUI PARA SABER MAIS.](#)



SITE O Brasil é Coletivo

“O Brasil é Coletivo” é a campanha nacional da NTU dedicada à valorização do transporte público coletivo e à conscientização sobre a importância desse serviço essencial para o desenvolvimento das cidades brasileiras.

Com foco educativo, a página web da campanha reúne vídeos, cartazes e conteúdos informativos que mostram como ônibus, corredores exclusivos e sistemas integrados impactam diretamente a economia, a mobilidade e a qualidade de vida da população.

A iniciativa também amplia o debate sobre financiamento do setor, justiça tarifária e renovação das frotas, além de destacar os avanços do novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, recentemente aprovado no Congresso, como medida essencial para trazer mais eficiência, qualidade e sustentabilidade ao serviço.

[CONHEÇA MAIS SOBRE A CAMPANHA E FAÇA O DOWNLOAD DAS PEÇAS AQUI.](#)

VIDEO O que faz um busólogo?

O apresentador Chico Barney, do programa “O Povo Quer Saber”, no Canal UOL, conversou com fãs apaixonados por ônibus e trens que contaram como é ser um busólogo e metrólogo. Um dos entrevistados é Jonatha Diego, criador do portal [BUSÓLOGO DE CORAÇÃO](#), que conta sobre o seu fascínio pelos ônibus que o acompanha desde a infância. [CONFIRA A ENTREVISTA COMPLETA AQUI.](#)



O Brasil é

COLETIVO



O que seria da cidade sem o **transporte coletivo**?

Mais de 50 milhões de brasileiros usam esse serviço essencial todos os dias.

Fonte: NTU (2019)

Transporte coletivo.
Bom para você,
melhor para a cidade.



saiba mais